

M. Lang: D'un bout à l'autre du pays, nous avons réglé des problèmes de transport précis avec l'intention de mettre sur pied un système efficace et sûr qui tienne toujours compte des besoins sociaux et de l'impératif de l'expansion économique. Après tout, le gouvernement actuel et le parti libéral ont toujours mis de l'avant des politiques destinées à stimuler le développement de régions où, sans cela, la croissance économique aurait été beaucoup plus lente. Depuis longtemps, des régions comme celle de l'Atlantique, d'où est originaire le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall), savent le rôle important que joue la politique libérale pour l'expansion économique du pays, pour le faire progresser et promouvoir son développement. Cette politique traduit notre volonté d'améliorer les services aériens là où, financièrement parlant, le trafic ne le justifierait pas. Je songe aux améliorations que l'on apporte actuellement aux aéroports de Wabush, Charlo, Gander et Saint-Léonard. Je songe aussi à certains aéroports des Maritimes. Cela constitue un stimulant à l'expansion régionale.

C'est la belle preuve que nous croyons qu'il faut investir des sommes considérables pour mettre nos projets d'expansion à exécution et que nous sommes disposés à le faire. Lorsque nous avons de petits problèmes, ou des problèmes bien particuliers, nous les affrontons d'une manière particulière. Il y a deux ans, les agriculteurs de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick se tracassaient beaucoup pour le transport de leurs pommes de terre. Ils craignaient que les vieux wagons réfrigérants ne tiennent plus le coup bien longtemps et ils se demandaient ce qu'ils allaient devenir. Nous avons formé un groupe de travail comprenant des représentants du gouvernement fédéral, des compagnies de chemins de fer, des offices de commercialisation de la pomme de terre, des producteurs et des gouvernements provinciaux afin d'étudier le problème sous tous les angles et de trouver une solution. Nous avons appris combien de wagons il fallait. Nous avons trouvé moyen de débloquer des wagons couverts isolés lorsqu'il n'y avait pas de camions disponibles. On a aménagé les installations portuaires de manière à ce que les pommes de terre puissent être manutentionnées comme le voulaient les responsables du transport. Nous avons attaqué ces problèmes de front. Il fallait veiller à ce que les chemins de fer possèdent des wagons qui répondent aux exigences des producteurs proprement dits et à celles du marché. Nous avons pris des dispositions pour fournir des wagons, et nous avons conclu certaines obligations financières pour contrer le risque que ces wagons ne soient pas utilisés.

Le député de Vegreville représente une région productrice de blé. Il est un député des Prairies, et pourtant il n'a pas semblé juger utile, en parlant des transports, de mentionner les dépenses de un milliard de dollars déjà engagées pour améliorer notre réseau de manutention et de transport du grain. Le gouvernement a permis, par sa politique, l'achat de 8,000 wagons-trémies qui augmenteront notre capacité de transport du grain. Je songe également au programme de reconstruction des voies d'embranchement des Prairies, au coût de 700 ou 800 millions de dollars. Pendant des années, y compris lorsqu'un gouvernement conservateur était au pouvoir, dirigé par un premier ministre des Prairies et appuyé par des ministres et des députés des Prairies, rien n'a été fait en vue d'assurer l'avenir de tout le réseau des voies d'embranchement et de

Les transports

manutention du grain des Prairies. On ne faisait rien parce qu'on avait peur d'agir, ce qui est typique des conservateurs.

Le député de Vegreville a commencé par parler de l'absence de décision et de direction. Ce n'est pas là le genre de reproche que l'on me fait habituellement. Le député est plus souvent enclin à m'accuser du contraire, mais j'ai toujours refusé le vieux dicton politique qui veut que si l'on évite d'être mêlé aux problèmes, on évitera probablement beaucoup de maux de tête, car les solutions aux problèmes comportent leurs propres problèmes, comme nous le rappellent ceux que les solutions sont censées aider. Je n'ai jamais souscrit à cet avertissement. Je crois qu'il faut regarder en pleine face les problèmes des céréaliculteurs et les problèmes du réseau de manutention et de transport du grain. Et cela s'applique aussi bien aux autres secteurs du transport. Je crois qu'il faut s'attaquer aux problèmes, même au risque non négligeable de susciter des réactions défavorables ou la crainte du changement.

● (1610)

J'ai l'habitude de voir les députés d'en face penser par slogans. Quand nous avons instauré un nouveau régime de contingentement en 1970, ils ont dit que nous allions causer préjudice aux entreprises agricoles familiales et que ce serait la faute de Lang. C'est ce qu'il criaient sur tous les toits à cette époque. Pourtant, les agriculteurs ne voudraient pas aujourd'hui revenir à l'ancien régime de contingentement, qui était tout désorganisé. Pouvez-vous imaginer, monsieur l'Orateur, ce que les conservateurs des Prairies, après six ans de pouvoir, ont laissé derrière eux comme mode de gestion du secteur des céréales. A l'époque où les contingents n'étaient pas fixés, il n'y avait pas moyen de prédire quel genre de céréales on entreposerait dans nos élévateurs, s'il s'agirait ou non de céréales que nous pourrions écouler sur le marché. Il n'y avait pas moyen de savoir si les céréales qui étaient expédiées étaient conformes aux exigences des destinataires. Ce n'est que parce qu'à cette époque le volume des expéditions était très faible qu'on pouvait se permettre de fonctionner ainsi au petit bonheur et expédier le mauvais grain au mauvais moment sans trop s'en faire de souci. Quand j'ai pris en charge le secteur des céréales, les représentants de la Commission du blé m'ont dit qu'ils étaient habitués à commander deux boisseaux de céréales pour chaque boisseau qu'ils voulaient expédier, car 50 p. 100 du grain qu'ils recevaient était impropre à l'exportation.

Mais à l'époque du gouvernement conservateur, nous exportions de trois cent à quatre cent mille boisseaux par an. Depuis 1969, année où j'ai pris la direction du transport de céréales, nous avons invariablement exporté sept cents millions de boisseaux, voire davantage et au cours des quatre dernières années, y compris celle en cours, nos exportations ont atteint huit cents millions de boisseaux.

Des voix: Bravo!

M. Lang: Mais, monsieur l'Orateur, nous considérons que nous ne devons pas nous reposer sur nos lauriers même si cette année et l'année dernière ont été tout à fait exceptionnelles. Nous parlons maintenant de doubler nos exportations dans les six années à venir et d'essayer d'atteindre 1,300,000 boisseaux soit 30 millions de tonnes. Ce sont donc des chiffres qui n'ont même pas effleuré l'imagination du député.

Des voix: Bravo!