

### Les transports

4) pris en considération les épreuves infligées aux collectivités et aux producteurs par l'application du rapport du comité d'action des chemins de fer des Prairies;

Le ministre des Transports peut se vanter des céréales qui ont été vendues et il n'y manque pas chaque fois qu'il prend la parole. Mais il ne parle jamais cependant des millions de dollars qu'ont perdus la céréaliculteurs et qui, d'après une lettre que la Commission canadienne du blé leur faisait parvenir dernièrement, s'élevaient à environ 450 millions durant la dernière campagne. Pour l'agriculteur ou le producteur, cela signifie une perte d'environ \$3,000 chacun et si nous multiplions cette perte par 5.2, nous constatons que l'économie a perdu environ 2.5 milliards de dollars.

Quand le ministre parle, il se garde bien de fournir des précisions au sujet des ventes perdues. Il ne parle jamais des occasions que nous avons perdues et ne mentionne jamais que le Canada perd la confiance des acheteurs. Il ne souffle mot des millions de dollars que nous perdons chaque année sous forme de frais de surestaries; la Commission canadienne du blé les fait d'ailleurs payer par les agriculteurs.

Depuis que le ministre occupe son poste actuel, il s'est contenté de créer une série de commissions et de faire faire des études. Le député de Lisgar (M. Murta) en a fait un relevé tout à l'heure. Une fois qu'il a reçu les rapports, le ministre n'en fait rien; il les oublie, sauf celui du Comité de développement ferroviaire des Prairies. En avril 1977, le ministre créait la Commission Hall. Celle-ci a fait l'étude la plus complète qui ait jamais été effectuée sur la manutention et le transport des grains dans l'ouest du Canada. Elle a tenu des audiences partout dans les Prairies, tant à l'échelon local que régional et elle a recueilli environ 1,180 témoignages. Elle a remis son rapport au ministre. Presque un an s'est écoulé avant que le ministre ne rencontre le juge Hall pour discuter des recommandations du rapport.

● (2010)

A mon avis, le ministre n'aurait pas rencontré le juge Hall à l'époque si le comité permanent de l'agriculture n'avait pas adopté une motion invitant le juge Hall et ses collaborateurs à comparaître devant lui. Cette motion n'aurait jamais été adoptée si un membre libéral du comité n'avait pas eu le courage de se ranger avec l'opposition et de demander au juge Hall de se présenter devant lui. Ce n'est qu'à ce moment-là que le ministre a décidé de rencontrer le juge Hall.

L'opposition officielle a approuvé dans l'ensemble les recommandations de la Commission Hall, y compris celle concernant la création de l'Administration des chemins de fer des Prairies. Nous croyons que la mise en application des nombreuses recommandations de ce rapport serait un premier pas vers l'amélioration et la rationalisation de notre système de manutention et d'acheminement des grains. Mais la réaction du ministre au rapport de la Commission Hall a été d'établir un autre comité. Il n'a pas établi l'Administration des chemins de fer des Prairies, mais seulement ce qu'il a appelé le Comité de développement ferroviaire des Prairies. Pour présider ce comité, il a nommé M. Fred Anderson, de Regina, qui a des idées toutes faites sur les particuliers et les collectivités qu'il tient pour des préservateurs de lignes secondaires. Il déclare ceci à la page 7 de son rapport:

Le tableau de la société des Prairies que brossent les partisans de la conservation des embranchements semble en être un de décrépitude statique, le tableau d'une production céréalrière indigente appuyée sur des villages moribonds, enfermée dans une technologie arrêtée et désuète de production et de transport. Que

[M. Neil.]

certain parmi les leaders politiques et industriels de l'agriculture des Prairies en brosse un tel tableau, cela constitue un bien mauvais service à un important secteur qui se doit d'être efficace pour réussir à s'imposer sur les marchés internationaux.

Nous avons là un homme qui ne comprend apparemment pas l'importance et la viabilité des petits villages. Il parle comme quelqu'un qui souscrirait à la politique énoncée dans le fameux rapport présenté au gouvernement sous le titre «L'Agriculture canadienne des années 70» et qui préconisait l'élimination de l'entreprise agricole familiale. Il s'agissait de réduire le nombre des entreprises des deux tiers, et la production de moitié. J'ai été tenté de dire quatre cinquièmes et un cinquième, en me rappelant ce que disait le ministre de la Justice (M. Lalonde) l'autre jour, et les propos qu'il tenait en parlant des pirouettes de notre parti et de notre chef. Cela me rappelait les propos tenus par le ministre d'État chargé des Relations fédérales-provinciales (M. Reid) et ceux que tenait le ministre des Approvisionnements et des Services (M. De Bané) sur le séparatisme au Québec. Si le ministre avait prêté l'oreille aux députés de son parti et à ses collègues du cabinet, il ne nous accuserait pas de faire volte-face. Le gouvernement actuel est la plus belle et la pire girouette de l'histoire du Canada.

M. Anderson donnait l'impression, tout comme le ministre des Transports (M. Lang), d'envisager un réseau d'élévateurs qui serait constitué uniquement de 22 terminaux continentaux situés dans les grands centres et de 356 élévateurs satellites, le transport étant surtout assuré par camions, ce qui revient à envoyer au diable les petites villes et localités. Dans ses conclusions au sujet des lignes d'embranchement, le Comité n'a tenu aucun compte des engagements pris par le premier ministre (M. Trudeau) au cours de la campagne électorale de 1974. Au cours de cette campagne, en juin 1974, le premier ministre a promis aux agriculteurs de l'Ouest que le gouvernement du Canada n'abandonnerait pas les lignes d'embranchement tant et aussi longtemps que les exploitants d'élévateurs jugeraient qu'il vaut la peine d'assurer l'exploitation des élévateurs.

Il y a beaucoup de lignes qui appartiennent à cette catégorie dans le réseau des Prairies. Je pourrais en nommer beaucoup, mais je me contenterai d'en citer deux, toutes deux situées dans ma circonscription. L'une est la ligne Colonsay, où le Syndicat du blé de la Saskatchewan et l'Union des producteurs de grain Limitée avaient entrepris d'améliorer les installations en certains endroits, et ce, avant la Commission Hall, avant les audiences publiques et avant les audiences du Comité d'action pour les chemins de fer des Prairies. La deuxième est la voie reliant Central Butte et Riverhurst et le long de laquelle le syndicat du blé de la Saskatchewan et Cargill ont entrepris d'agrandir les installations ou d'en construire de nouvelles. Dans l'un et l'autre cas, le Comité de développement ferroviaire des Prairies a dit que les voies devaient être supprimées et ce, bien que la collectivité comptât sur une grande partie des voies dont on recommandait l'abandon. Mais les principales voies, que les sociétés d'élévateurs se sont engagées à desservir, étaient la voie de Central Butte à Riverhurst et la voie de Euston à Dilke Liberty. Pourtant, je le répète, le Comité avait décidé leur abandon. Malgré les promesses faites par le premier ministre en 1974, le ministre n'a pas remué le petit doigt pour empêcher l'abandon de ces tronçons de voie.