

Politiques des transports

accorder à nos besoins en moyens de transport le genre d'attention qu'il n'a pas encore su leur donner.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, c'est le deuxième jour de suite qu'on aborde la question des transports. Le sujet traité hier était assez vaste et concernait les problèmes de transport au Canada, en particulier dans les régions de l'Atlantique et de l'Ouest. Le sujet d'aujourd'hui est encore plus vaste, car la motion présentée se rapporte aux problèmes de transport à la fois dans les secteurs urbains et ruraux du Canada. Je ne suis pas sûr qu'on ait voulu, dans ces deux motions, laisser de côté une partie du pays ou du Canada central. La chose la plus surprenante, qui n'aura échappé à aucun observateur, est le manque de critique réelle et de substance dans les remarques que nous avons entendues jusqu'à présent sur la politique d'ensemble du gouvernement en matière de transport. Les transports constituent une très vaste question où il y a beaucoup d'aspects à aborder et beaucoup de choses qui se produisent, et pourtant très peu d'entre elles ont été mentionnées au cours du débat d'aujourd'hui.

Nous avons entendu les remarques du député de Swift Current-Maple Creek (M. Hamilton) sur l'histoire des transports, qui tendent à démontrer, je présume, l'urgence des problèmes auxquels nous avons affaire. A part cela, il a mentionné un certain nombre de domaines auxquels nous nous intéressons d'ailleurs et dans l'ensemble, bien qu'il ne l'ait pas déclaré ouvertement, il épouse la position que nous avons adoptée dans les domaines auxquels nous nous intéressons. Lui et le député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow) qui embrassent globalement les principes du rapport de la Commission Hall, ont certainement lu quelle était la position de la politique gouvernementale sur ce point. En fait, je me demande si on a jamais donné suite aussi rapidement aux recommandations d'un document ou d'un rapport de commission.

Les députés le savent fort bien, dans les dix jours qui ont suivi la publication du rapport, le gouvernement a appliqué la première recommandation de la Commission Hall, la plus importante de toutes, concernant le rattachement de 1813 milles supplémentaires de voie ferrée au réseau de base. Le lendemain, j'ai rencontré les groupes de producteurs et autres, à Regina, pour exposer nos projets et leur dire ce que nous comptons faire prochainement au sujet des autres recommandations du rapport de la Commission Hall, dont certaines devront être étudiées et mises en délibération encore quelque temps.

J'avoue que le public qui a assisté à la réunion de Regina a eu des réactions positives et une attitude extrêmement ouverte. Je citerai à cet égard un article paru dans le *Leader Post* de Regina, en date du samedi 28 mai, dans lequel Boyd Anderson, de l'association des municipalités rurales de la Saskatchewan dit à propos de cette réunion quelle représente un effort positif pour résoudre des questions complexes. Ted Turner, du Syndicat du blé de la Saskatchewan, a loué le gouvernement pour la diligence avec laquelle il avait appliqué les principales recommandations du rapport. Il a dit notamment: «La création d'un comité d'action des chemins de fer des Prairies est un catalyseur nécessaire». M. Gordon Harrold, du Syndicat du blé de l'Alberta, s'est étonné de la rapidité avec laquelle le gouvernement était passé à l'application de ce rapport. Mac Runci-man, président de la United Grain Growers, a été impressionné

[M. Orlikow.]

de voir que 10 jours à peine après le dépôt du rapport complexe de la Commission Hall, le gouvernement commençait déjà à prendre des mesures.

● (1630)

Un article du *Western Producer* était intitulé: «Speedy action on Hall report recommendations». Un article du *Free Press* de Winnipeg titrait pour sa part: «Lang moves quickly on Hall proposals». Un autre article, paru dans le *Manitoba Co-operator* s'intitule «Lang moves on Hall report», avec, en-dessous, le sous-titre suivant: «Will retain Crow rates». Cet article est daté du 2 juin 1977.

Le rapport de la Commission Hall est un document important. Il fait partie d'un train de mesures que l'on prend actuellement dans les Prairies à l'égard du système de manutention et de transport des céréales. Sur ces questions importantes, nous avons l'appui des députés d'en face. Je reviendrai sur certains détails pour replacer dans son contexte le rapport Hall. Il s'appuie sur les initiatives que nous prenons dans tout le pays en matière de transport et sur des programmes en cours et qui progressent très rapidement, au sujet desquels les députés d'en face n'ont rien à redire.

Il est vrai que le député de Winnipeg-Nord a parlé de notre programme de transport urbain rapide. Là encore, il a exprimé son approbation et son appui à l'égard des mesures que nous proposons de prendre et celles que nous avons déjà prises, notamment l'affectation de crédits, pour mettre en vigueur le programme des trains de banlieue et d'autres programmes de transport urbain.

Le député de Winnipeg-Nord a formulé certaines critiques et je le comprends. Ses observations étaient celles d'un député de l'opposition qui se plaint de ce que jusqu'ici, en raison du programme de restriction des dépenses gouvernementales, nous ayons dû retarder l'entrée en vigueur de certains programmes que nous avons l'intention d'appliquer, comme nous l'avions annoncé. Là encore, donc, il s'agit d'une importante question de principe qui rallie tous les suffrages, sauf pour ce qui est de l'échéance et de la dépense immédiate de fonds. Bien entendu, l'opposition est toujours mieux disposée à effectuer des dépenses dans certains domaines, mais elle se réserve le droit de critiquer l'ensemble des dépenses gouvernementales.

J'aimerais aujourd'hui aborder brièvement certaines questions dont ne tiennent pas compte les députés d'en face lorsqu'ils critiquent la politique des transports. La nature même du débat et des attaques dont nous faisons l'objet prouvent à quel point il est indispensable de se mettre d'accord sur les mesures que nous envisageons de prendre. Il est un fait qu'hier, des députés ont critiqué les mesures qui ont été prises dans la région de l'Atlantique dans le cadre d'un accord historique conclu entre le gouvernement et les quatre gouvernements des provinces Atlantiques, sur les mesures à prendre pour améliorer les transports dans ces provinces. Il est bon de noter le caractère exceptionnel de ce genre d'accord sur diverses mesures, y compris le transfert de fonds pour financer le transport de certains produits—fonds que l'on pourrait dépenser de bien d'autres façons pour venir en aide à la région de l'Atlantique.

Nous devrions faire des dépenses pour faciliter l'expédition des marchandises et payer l'expéditeur au lieu d'affecter ces fonds à un mode de transport, afin d'offrir au producteur divers moyens de transport. Nous devons examiner rigoureusement toutes nos dépenses dans le domaine du transport, mais