

Chemins de fer—Loi

M. Mazankowski: Si le ministre n'est pas en mesure de nous présenter un programme global de transports, qu'il propose au moins des directives qui pourraient s'appliquer partout au Canada. Je propose au ministre d'organiser une conférence nationale des transports à laquelle pourraient participer tous les experts en matière de transport de façon à réaliser un consensus, car on ne peut pas régler le problème des transports en cachette, monsieur l'Orateur. C'est un domaine vital pour notre nation, et aussi important que notre régime de sécurité sociale ou nos ressources énergétiques.

Le ministre aborde les divers aspects du problème des transports de façon décousue. Il dit blanc à une extrémité du pays et noir à l'autre. Il soutient conjointement deux points de vue différents. Après avoir fait telle déclaration dans les provinces de l'Atlantique, il dit quelque chose d'autre dans le Canada central, et encore autre chose dans l'Ouest. Il est impossible de réaliser une politique cohérente si le ministre lui-même est si incohérent. Un comité parlementaire pourrait faire des propositions utiles dans le domaine des transports, mais c'est au gouvernement et à lui seul qu'il appartient de déterminer les orientations et de prendre l'initiative. Au cours de la campagne électorale, le gouvernement a prétendu qu'il avait toutes les réponses. Nous avons approuvé beaucoup de ses propositions. Un grand nombre d'entre elles étaient semblables à celles que nous avions nous-mêmes avancées.

M. Paproski: Le gouvernement nous a volé nos idées.

M. Mazankowski: Les questions comme la manutention des céréales et les grèves des manutentionnaires touchent aux transports; mais le gouvernement n'a pris aucune initiative de correction dans ce domaine. Nous lui demandons de le faire et d'agir. Il y a sûrement un membre du gouvernement qui y travaille. Si les députés avaient visité l'Ouest du Canada depuis une ou deux semaines, ils auraient perçu la colère et le découragement des producteurs de l'Ouest, provoquées par leur impossibilité d'acheminer leurs produits. A quoi pourrait servir le programme de stabilisation dont nous avons discuté la semaine dernière et dont nous reparlerons bientôt à propos des céréales, si nous ne pouvons pas transporter les produits sur le marché? Cette situation est ridicule.

Les provinces mêmes ont demandé la communication de certains renseignements sur les coûts, afin de pouvoir mieux évaluer le barème du tarif-marchandises, la manière dont il est établi et son application. La mesure est importante pour les provinces, qui s'inquiètent de son incidence sur l'expansion régionale. C'est un domaine où la politique des transports joue un rôle important. On reconnaît qu'il existe des anomalies et des contradictions dans le tarif-marchandises du Canada. Des études l'ont prouvé, le ministre lui-même l'a admis.

L'article 23 de la loi nationale sur les transports offre une méthode pour les supprimer, mais elle est beaucoup trop compliquée, comme le montre à l'évidence l'appel interjeté dans le cas du colza. Il faut modifier et simplifier cette méthode et supprimer les anomalies du tarif-marchandises qui sont contraires à l'intérêt public. Il faut qu'on nous fournisse l'occasion d'examiner et de discuter intelligemment de ce sujet. C'est pourquoi nous nous réjouissons de la présentation de cette mesure.

Le 24 février dernier, le ministère des Transports a publié un communiqué dont j'extrai le passage suivant:

Calgary—Au cours d'une importante réunion à Calgary, les ministres des Transports du gouvernement fédéral et des quatre provinces de

[M. Stanfield.]

l'Ouest se sont entendus sur cinq grands principes concernant la politique des transports dans l'Ouest du Canada.

Enfin, voilà une déclaration qui se faisait attendre depuis longtemps. Nous voulons être certains que des mesures sont prises. Les écarts dans les tarifs-marchandises ne pourront être supprimés qu'à partir de données concrètes. Jusqu'à présent, pas un tarif n'a été modifié, aucun écart n'a été supprimé. On a reconnu que les inégalités des tarifs-marchandises étaient néfastes. Depuis presque deux ans déjà, les sociétés ferroviaires ont volontairement fourni des données sur leurs coûts. Le gouvernement a eu deux années pour agir; il a ainsi eu le temps de corriger certaines de ces irrégularités. Les engagements qu'il a pris—je vous fais grâce des détails—se reflètent dans le présent communiqué. Nous prenons très au sérieux la promesse et l'engagement que constitue la déclaration du 24 février 1975. Les principes, je le répète, comportent le rejet des hausses horizontales, des restrictions de tarif et des dispositions sur les irrégularités des transports à courte et à longue distance et des produits bruts et finis.

● (1250)

Le ministre des Transports (M. Marchand) a dit qu'il s'opposait à toute nouvelle hausse de pourcentage horizontale dans les tarifs-marchandises. Nous prenons au sérieux ces engagements. Nous allons obliger le gouvernement à les respecter. S'il refuse de prendre des mesures correctives, nous serons en droit de croire que ces communiqués n'étaient rien que de la rhétorique politique et que le discours du trône et les promesses de la dernière campagne électorale n'étaient que la facture de biens vendus aux Canadiens par opportunisme politique.

Mon parti appuie ce bill. Nous espérons que c'est le début d'une série de mesures plus vastes, nécessaires au redressement de la situation générale des transports au Canada. Je pense que nous avons prouvé, à titre de parti, que nous étions disposés à chercher avec le ministre et le gouvernement une politique générale des transports qui soit efficace et réaliste. Cependant, comme je l'ai déjà dit, c'est du gouvernement que doivent venir l'initiative et les décisions. Nous rappellerons tous les jours au gouvernement ses engagements et ses promesses.

[Français]

M. Armand Caouette (Villeneuve): Monsieur le président, il me fait plaisir de prendre la parole aujourd'hui sur un bill relatif à un ministère qui touche la région que je représente.

Tous savent qu'il existe des problèmes sérieux au sein des sociétés de transport ferroviaire. Il est normal que les provinces puissent avoir, au moment voulu, tous les renseignements relatifs aux tarifs des transports, comme il est aussi raisonnable pour les Canadiens de demander que l'on améliore les services d'une société qui est la leur, dont ils sont les patrons, puisque leurs impôts assurent son existence. Il n'est cependant pas raisonnable que les personnes ne puissent être au courant des frais qu'occasionne une société dont elles sont propriétaires.

Dans le domaine du transport, les services devraient se comparer aux bénéficiaires enregistrés par l'entreprise. Il n'est pas plus raisonnable de subir des sarcasmes et les impolitesses d'un ministre, lorsqu'on réclame son appui.