

Canadien National et Air Canada

Canada? Les chemins de fer canadiens achètent du nouveau matériel roulant pour répondre à la demande de transport sans précédent. L'année dernière, le CN a beaucoup acheté et a commandé des wagons-marchandises et des locomotives pour plus de 225 millions de dollars. CP Rail dit que, depuis 1970, ses commandes de nouveau matériel roulant ont dépassé 215 millions de dollars, que ses commandes courantes atteignent 20 millions et que celles de 1975 s'établissent maintenant à 14,3 millions et pourraient encore augmenter. Comment se fait-il que nous accusions un retard tous les ans? En regardant ces commandes, on voit que beaucoup ne serviront pas au transport des produits d'industries qui accusent un retard, comme celles du grain, des légumes et des fruits frais. Un grand nombre des wagons qui seront mis en service en remplaceront d'autres qu'on a retirés parce qu'ils prennent de l'âge et ne peuvent plus servir.

● (2020)

C'est un fait que le Canada compte plus de barrières géographiques que tout autre pays. A cause de cela, les producteurs canadiens dépendent plus du chemin de fer que presque tout autre pays pour répondre à leurs besoins de transport. Il incombe avant tout au gouvernement, indépendamment des hôtels, des tours et des industries affiliées, d'établir au Canada un réseau de transport sûr, fiable et rapide. Le ministre dit qu'il n'a pas les pouvoirs nécessaires. Dans un récent discours, le député de Peace River (M. Baldwin) a déclaré:

... Jack Pickersgill... a dit que le bill renfermait tous les pouvoirs et toute l'autorité que voulait la commission...

Ainsi, si le ministre des Transports voulait se servir de l'autorité qu'il possède, il pourrait dire à la Commission des transports: «Je veux que vous ordonniez aux compagnies de chemin de fer de fournir les wagons et les installations nécessaires pour transporter les marchandises avec diligence et avec soin». Après avoir donné cet ordre, la Commission pourrait y inclure une disposition prévoyant une amende en cas de refus de s'y conformer.

Même si ce bill a été inscrit au nom du ministre des Finances, il va sans dire que le ministre des Transports peut dire sans effort: Fournissez les wagons, sinon, pas de fonds pour les hôtels.

M. Cyril Symes (Sault-Sainte-Marie): Monsieur l'Orateur, c'est avec plaisir que je dirai quelques mots à l'étape du rapport du bill C-5 qui porte sur le financement des Chemins de fer Nationaux du Canada et aussi à propos de certains amendements proposés par les conservateurs progressistes. Lorsqu'il est question d'une politique nationale des transports, il est très intéressant sinon imprévu d'entendre le ministre des Transports (M. Marchand) admettre enfin que le système de transport ferroviaire canadien est un beau gâchis. Il a avoué que la concurrence ne joue pas entre les chemins de fer et que le motif du profit ne donne rien, car cela entraînerait le retrait graduel de services peu rentables mais néanmoins nécessaires. Cela veut dire aussi que le grain, essentiel à l'économie de l'Ouest du Canada, n'est pas transporté. Les agriculteurs risquent de perdre un demi-milliard par an. Le bois d'œuvre reste sur place en Colombie-Britannique faute de wagons couverts de d'autres moyens de transport essentiels.

Nous constatons que le désordre dans le domaine du transport a été facilité par des gouvernements conservateurs et libéraux successifs. Nous voyons que les amendements conservateurs visent à réduire certains des crédits affectés au CN. Cela me rappelle l'habitude des conservateurs de donner un diachylon à un malade qui a besoin de chirurgie. Il est temps d'examiner le fonctionnement du CN, une soi-disant société d'État, une société prétendu-

ment nationalisée. Le moment est venu de réellement nationaliser le CN ainsi que son concurrent, le CP. Les amendements conservateurs n'effleurent même pas le nœud de la question, qui est l'élaboration d'une politique valable en matière de transport. Si nous devons doter le pays d'une politique de transport qui favorisera le développement régional, réduira les disparités régionales et assurera un service pour tous les Canadiens, il s'agit pour nous d'examiner la méthode fondamentale d'exploitation du système.

Les transports sont essentiels et, à nos yeux, le service doit passer avant le profit. La structure du tarif-marchandises, conçu uniquement en vue d'un profit maximal, a non seulement contribué à priver de service les régions éloignées du Canada qui en ont pourtant grand besoin et à détériorer la qualité du service, mais il a également créé et maintenu les disparités économiques entre les diverses régions de notre pays. Notre tarif-marchandises renforce le centre du Canada dans sa position de principale région d'industries de fabrication, au détriment de régions comme la mienne, le nord de l'Ontario, ou des Maritimes et de l'Ouest du Canada, qui tentent d'implanter chez elles une industrie secondaire.

Point n'est besoin que je fournisse d'autres exemples. Quelques-uns suffiront à mettre en lumière ces distinctions injustes. Ainsi, en raison de notre tarif-marchandises il en coûte moins d'expédier de l'acier de l'Ontario à Vancouver que de l'Ontario à Calgary. C'est ce genre d'exemples de discrimination tarifaire que les gens de l'Ouest citent si souvent. Dans le nord de l'Ontario, il est plus économique d'expédier les matières premières hors de la région, ce qui perpétue ainsi l'économie axée sur les ressources naturelles du nord et le manque d'emplois, en comparaison de l'économie de transformation. Il est plus économique d'expédier le minerai de fer hors de la région que d'expédier des produits ouvrés. Par exemple, il en coûte \$8.60 la tonne pour expédier des boulettes de minerai de fer depuis Copper Cliff, dans le nord de l'Ontario, jusqu'à Pittsburgh aux États-Unis. Par contre, pour faire transporter de l'engrais de Sudbury à Toronto, il en coûte \$90.80 la tonne. Ce n'est là qu'un des nombreux exemples de la discrimination qui se pratique. Un résident de Sault-Sainte-Marie doit payer \$15 pour acheter un panier de produits alimentaires identique à celui qu'un consommateur de Toronto ne paie que \$13. Cela n'est pas dû qu'à la discrimination exercée par les sociétés ferroviaires, mais également à celle des sociétés de camionnage.

Nous avons une société dite publique, les chemins de fer Nationaux et une société privée, le Canadien-Pacifique. Les deux sont fortement subventionnées par les contribuables canadiens, mais ni l'une ni l'autre n'atteignent les objectifs d'une politique nationale de transport. Leur service est médiocre et leur tarif-marchandises injuste. J'espérais que le gouvernement et l'opposition officielle aborderaient ce problème, mais non. Lorsque nous examinons la modification, nous constatons qu'il n'en est rien. On traite négligemment ce problème primordial. Par exemple, les chemins de fer Nationaux, qui sont censés être une société publique sont exploités comme une société privée. La dette du CN qui s'élève à environ 811 millions est due à des porteurs d'obligation particuliers. Cette dette est due depuis que le gouvernement a repris la compagnie de chemin de fer Canadien du Nord, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc et d'autres lignes non rentables pour constituer le CN.