

Chemins de fer—Loi

Une voix: L'agrandissement des ports.

M. Forrestall: Vous voulez parler des avantages obtenus du MEER, où le coulage représente 80 p. 100. Le CN n'est déjà pas beau à voir, mais le MEER est encore bien pire. Vous nous avez accordé \$100 millions de dollars pour ensuite nous en retirer 80 millions en moins de 60 jours pour les donner au Québec et à l'Ontario. Est-ce là ce que vous entendez par expansion? Vous me fournissez l'explication de l'échec du MEER.

Nous entendons beaucoup parler d'unité canadienne et de moyens de réaliser cette unité. Je me demande si nos vis-à-vis se rendent vraiment compte de ce que contient le projet de loi présentement à l'étude. Je me demande combien d'entre eux se sont donné la peine de le lire ou même de s'intéresser quelque peu à son historique.

Je désire vous entretenir du bill à l'étude et souligner certaines des grandes choses qu'a réalisées dans la région atlantique ce gouvernement qui se fait le champion de l'inaction, et, pour respecter le Règlement, je le ferai en traitant de la question du Canadien National. Nous voulons savoir ce que le Canadien National entend apporter aux Canadiens. Il faudra que ce soit mieux que ce qu'il a apporté ces dernières années.

Je n'entends pas participer ce soir à un débat à caractère purement provincial, où chacun prêcherait pour sa paroisse, sur la question du refinancement du CN, mais je dois dire que l'attitude de cette société à l'endroit des provinces atlantiques illustre bien le peu de profondeur de l'argument invoqué pour justifier cette demande de refinancement. Examinons certains faits. Il va sans dire que la région métropolitaine de Halifax-Dartmouth constitue l'un des plus importants centres industriels de la région atlantique. Cette région se doit de constituer l'un des centres clés, et il est probable qu'elle constitue effectivement l'un des centres les plus importants et influents. Il est reconnu que l'importance de cette région industrielle dépend avant tout du port lui-même. Celui-ci joue un rôle de première importance et constitue le principal facteur du développement économique de notre région atlantique.

● (2132)

Le Canadien National est le seul chemin de fer qui relie ce port au marché du Canada central. Le CN a joué dans le passé un rôle très actif et très positif dans le développement des provinces de l'Atlantique. Non seulement le chemin de fer a-t-il assumé ses responsabilités, mais il a pu profiter de son monopole. En fait, il aurait peut-être mieux valu continuer à appliquer les principes et les formules de gestion de l'inter-Colonial. Nous aurions alors eu un corridor industriel qui se serait étendu des marchés situés au cœur de l'Ontario et du Québec jusqu'à Halifax. Je vois que le député de Madawaska-Victoria (M. Cobin) secoue la tête. Il ne voudrait pas que notre industrie manufacturière et notre capacité de production soient dans une position concurrentielle sur le marché canadien. En fait, nous ne pouvons nous faire concurrence à l'intérieur du pays parce que notre marché est trop petit. Nous ne pouvons nous montrer compétitifs sur le marché du Canada central parce que la politique du gouvernement nous en empêche.

[M. Forrestall.]

Le CN a joué le passé un rôle très important et très efficace dans le développement de l'économie maritime. Cependant, il semble avoir changé tout à fait d'attitude dernièrement envers le port d'Halifax-Dartmouth. Il n'est pas exagéré de prétendre que ce changement d'attitude cause beaucoup d'incertitudes à ceux qui utilisent habituellement les installations portuaires. Je suis certain que l'on pourrait dire la même chose au sujet du port de Saint-Jean, sauf que dans ce cas il s'agit du Canadien Pacifique. Cette incertitude s'explique par le fait que les tarifs augmentent constamment depuis 1969. Depuis cette année là ils ont augmenté plus d'une fois par année en moyenne. En pourcentage, cette augmentation est de l'ordre de 115 p. 100.

L'effet psychologique de ces hausses sur les expéditeurs et les usagers du port est paralysant. En fait, on a perdu des clients. Ce qui est encore pire, toute augmentation des tarifs peut très bien avoir un effet désastreux sur le port d'Halifax-Dartmouth qui ne pourrait plus continuer à servir de port d'entrée menant au système de transport universel vers le centre du Canada. Les choses en sont rendues au point où Halifax n'est plus qu'à un cheveu de perdre son avantage concurrentiel sur le port de New York pour ce qui est de l'acheminement des conteneurs vers Montréal, Toronto et les points plus à l'ouest, y compris le mid-west des États-Unis. Nous avons perdu l'avantage dont nous jouissions parce que nous n'avons pas cessé de harceler nos usagers et nos clients de hausses de tarifs. Le trafic de conteneurs de 20 pieds est sérieusement menacé, et nous avons pratiquement perdu celui des conteneurs de 40 pieds. Nous retenons encore de peine et de misère une mince partie du trafic des conteneurs de 20 pieds, mais il est sérieusement menacé.

Au sujet de cette situation due entièrement au fait que nous avons cherché à protéger le CN, j'aimerais faire remarquer aux députés que si nous perdons ce trafic, il n'ira à aucun autre port canadien. Il ira aux États-Unis. Il ira au port de New York, au port de Boston et ailleurs. Nous perdrons ce trafic au bénéfice de ports américains et il ne sera nullement détourné vers les ports fluviaux du centre du Canada.

Nous sommes à la merci du Canadien National. Il y a quelques années, je m'étais fortement opposé à ce que le CN investisse dans Cast Steamships. Il ne me semblait pas naturel que les contribuables canadiens investissent leur argent dans des entreprises d'expédition appartenant à des capitaux étrangers. Le président du CN, M. Bandeen, dira que cela a été un investissement rentable pour le Canadien National. Si on examine le passé de Cast, on voit que le CN essayait d'accaparer tout le trafic des conteneurs, ce qui devait éliminer la concurrence. L'idée qu'une société de la Couronne se lance dans une telle entreprise me répugnait un peu, à la lumière du passé du CN et du rôle qu'il a joué dans le développement de l'économie de la région atlantique.

Le CN est venu réclamer de l'aide. Rien dans le projet de loi ne nous assure que le CN ne viendra pas dans 15, 20 ou 25 ans quêter encore notre assistance. D'autre part, le ministre des Transports (M. Lang) affirme qu'il a accepté la position du CN. Je veux savoir ce qu'il a obtenu. Si le ministre des Transports a raison de croire que le projet de loi résoudra les problèmes du CN et lui permettra d'accroître son matériel et ses bâtiments, je demande alors au ministre de nous dire ce que M. Bandeen lui a promis en retour.