

Transports

Nouveau-Brunswick, de 90 p. 100. Et cela, grâce à un ministre qui prétend avoir une politique des transports pour le Canada. Quand le tarif entre Thunder Bay et Woodstock, Ontario, augmente de 30 p. 100 et entre Thunder Bay et Moncton de 90 p. 100, est-ce là une bonne politique des transports pour le pays? C'est une injustice, une erreur de jugement et un manque de compréhension. Le ministre ne sait pas ce qui se passe, d'après moi.

● (2022)

Dans la région de l'Atlantique, il y a un transporteur aérien régional qui a desservi en toute bonne foi des points qui ne sont pas économiquement viables, et cela, sur le conseil et avec l'aide et les directives du gouvernement. On lui a promis certaines subventions s'il voulait desservir ces points qui intéressaient particulièrement le gouvernement du Canada, et tout le Canada quand à cela. Que lui est-il arrivé? Malgré l'inflation, les subventions sont restées au même niveau, on ne les a pas indexées ni augmentées. La société a subi des pertes, et de plus, il y a eu manque de rationalisation encore une fois parce que ces routes qui étaient rentables pour Eastern Provincial Airways, Air Canada les a dédoublées et lui a fait concurrence. On a tout fait pour lui faire perdre des revenus.

Il ne sert à rien d'améliorer les voies ferrées dans les Prairies, entre Québec et Windsor ou entre Québec et Saint-Jean, si on ne comprend pas le problème. La faiblesse du gouvernement actuel vis-à-vis du système de transport vient du fait qu'il ne comprend pas le problème, et je voudrais vous démontrer pourquoi. On ne peut aborder une question aussi complexe, compliquée et importante pour l'ensemble du Canada comme le sont les transports pour le pays et choisir des gens au hasard ou dans le cabinet du premier ministre pour établir des politiques destinées aux provinces de l'Atlantique, pour déterminer le montant des subventions qui seront consenties aux provinces des Prairies et ensuite prétendre que cela constitue une aubaine pour telle ou telle région, que cela devrait satisfaire ses habitants au point de vue politique et les inciter à voter pour leur bienfaiteur. Qu'il s'agisse de transport sur terre, en mer ou dans les airs, il importe de rationaliser.

Par exemple, il ne peut y avoir une nouvelle capitalisation du CN quand on peut démontrer, en dépit des témoignages présentés au comité permanent des transports et des communications, que les sociétés de camionnage appartenant au CN retirent du service rail-route des avantages qui ne sont pas offerts à leurs concurrents. On peut le démontrer, malgré les témoignages présentés. Je ne pense pas que nous devrions refinancer cette entreprise tant que nous ne serons pas absolument persuadés, de façon absolument non équivoque, que les entreprises concurrentielles ne seront pas désavantagées par cette remise de dette au CN de 808 millions de dollars.

Je ne pense pas qu'il y ait personne à la Chambre actuellement, malgré le rapport Hall, malgré le travail des comités, malgré le temps consacré par le ministre et par d'autres députés, qui sachent vraiment de quelle façon procéder pour instaurer un bon programme de transport depuis l'Est jusqu'à l'Ouest, en passant par tous les points intermédiaires. Mais ce que je puis vous dire, c'est que ce n'est pas par le CN que nous expédions le bois du Nouveau-Brunswick. Les scieries l'envoient par route aux chemins de fer américains, qui l'amènent ensuite sur les marchés de la Nouvelle-Angleterre et des États plus au sud, parce que nos chemins de fer qui passent tout près

des scieries, ont juste de l'autre côté de la frontière une filiale qui amène les produits vers la Nouvelle-Angleterre et les autres destinations américaines à un prix qui est inférieur au prix au départ de l'usine, et tellement inférieur qu'il y a avantage à les amener par camion à un point principal où ils sont ensuite mis à bord de wagons américains.

J'ai déjà dit cela à la Chambre à une autre occasion, et quelqu'un a crié en face que les chemins de fer américains sont subventionnés et que c'est ce qui leur permet de pratiquer ces tarifs. Eh bien, permettez-moi de dire que M. Bandeen, président du CN, qui a trois filiales américaines, a déclaré au comité permanent des transports et des communications qu'à sa connaissance, aucune de ses filiales ne touche la moindre subvention pour le service normal qu'elle assure aux États-Unis. Voilà une baudruche de crevée.

Le Canada atlantique veut savoir pourquoi les tarifs ferroviaires ne sont pas concurrentiels à ceux du Maine. Nous voulons savoir pourquoi les tarifs à destination du Canada atlantique ont augmenté de 90 p. 100, alors qu'ils n'ont augmenté que de 30 p. 100 à destination de Woodstock, en Ontario. Nous voulons savoir pourquoi, sous sa barbe blanche, le Père Noël a des allures de Méphisto. Nous estimons avoir droit à une chance raisonnable dans le service de transport à destination de Terre-Neuve dans le transport des pommes de terre vers les marchés canadiens du centre et d'ailleurs et vers l'étranger, à une concurrence loyale dans le cadre de la concurrence qui existe entre le chemin de fer et la route, à une politique ouverte, à une structure tarifaire ouverte, à une quantité connue que nous puissions saisir et sur laquelle nous puissions tabler. Notre ami, le député de Battleford-Kindersley, devrait ôter ses œillères et retourner à la médecine vétérinaire, qu'il comprend si bien et à laquelle je n'entends rien.

M. William Rompkey (Grand Falls-White Bay-Labrador): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux de prendre la parole à la suite de mon collègue, le député de Carleton-Charlotte (M. McCain), qui nous a fait un tableau assez sombre de la question des transports dans le Canada atlantique. Je pourrais peut-être montrer l'autre volet de ce tableau, pour cette région.

Des voix: Bravo!

Une voix: Ramenez le Newfie Bullet.

M. Rompkey: Pour remplacer les Newfie Bullet, qui sont de ce côté-ci de la Chambre, nous avons de nouvelles autoroutes et de nouveaux autobus.

Des voix: Bande d'impôtistes!

M. Rompkey: Je suis très heureux de prendre la parole sur cette motion en un sens, mais de l'autre il me semble que c'est perdre son temps car elle ne s'applique guère au Canada atlantique. Je ne sais d'ailleurs si elle a l'intention de s'appliquer à cette région, car je remarque qu'elle stipule à la fin:

... à mettre en œuvre les principales recommandations du Rapport de la Commission Hall sur la manutention et le transport du grain dans l'Ouest.

Il y a eu également une ou deux études sur ce sujet, consacrées à l'Est et je ne sais si l'opposition les connaît, mais elle a omis de le mentionner dans sa motion. Que les membres de l'opposition se concentrent sur l'Ouest plus que sur la région de l'Atlantique, on le comprend, car lorsqu'on lit les articles de Charles Lynch et qu'on revient de l'Ouest, on s'aperçoit que les partis d'opposition ont de bonnes raisons de le faire, car il