

J'étais tenté de consulter la loi nationale sur les transports que la Chambre avait adoptée en 1967. J'ai écouté avec intérêt le député de Bruce (M. Whicher) condamner cet après-midi le Canadien National et ses activités en alléguant qu'il n'était vraiment plus de la compétence des représentants élus. Quelle attitude aurait-il prise à l'égard de cette mesure législative mise en œuvre dès 1967? Je suppose que comme tous les phoques bien dressés, il aurait trouvé lui aussi de nombreuses raisons de l'appuyer, comme beaucoup l'ont fait.

J'ai écouté avec un vif intérêt les propos qu'a tenus le député de Regina-Lake-Centre (M. Benjamin) au sujet du socialisme. C'est toujours avec un égal plaisir que j'écoute les socialistes parler de socialisme. Je m'inquiète un peu s'ils ont tendance à s'écarter un tant soit peu du sujet, car alors ils deviennent plus dangereux comme adversaires politiques. Néanmoins, j'ai été heureux qu'il réponde à ma question. Lorsqu'il a parlé d'acheter le CP, je lui ai demandé: «Et les fonderies?» Il a répondu qu'il les nationaliserait aussi. Je suis bien aise que cette réponse soit consignée au compte rendu parce que cela démontre la force du mouvement «Waffle» au sein de ce parti. Même s'il proteste souvent qu'il n'y a pas de «Wafflers» à la Chambre des communes—ils sont tous d'honnêtes néo-démocrates, aucun d'eux n'observe réellement la doctrine de Laxer—nous en trouvons un ici, qui est bien près de devenir un «Waffler» en règle. J'aime toujours entendre les socialistes parler de socialisme parce qu'on sait à quoi ils pensent, mais lorsqu'ils s'écarterent du sujet, ils deviennent peut-être encore plus dangereux.

L'article 1 de la loi nationale sur les transports stipule:

Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

• (1700)

Bien des gens se sont évertués, de temps à autre, à essayer de découvrir quelle était la politique nationale du parti libéral en matière de transport. Le ministre des Transports (M. Jamieson) n'a rien dit à ce sujet dans l'exposé qu'il a fait pendant le débat sur le discours du trône. Mais en examinant ce paragraphe, je me souviens de la difficulté que nous avions eu à faire adopter le mot «approprié». Un débat très animé avait eu lieu au comité des transports et puis finalement on s'était entendu sur les termes: le Canada a besoin «d'un système de transport économique, efficace et approprié».

En fait, c'est de cela que nous parlons aujourd'hui. Le système actuel est-il approprié? Nous pouvons tous nous demander s'il est efficace, surtout au point de vue des recettes ou de l'intérêt des Canadiens? Mais il faudrait aussi savoir s'il sert bien le Canada? Aucun doute, le député de Terre-Neuve qui a pris la parole cet après-midi nous a déclaré que ce système était insuffisant dans sa province. Il a déclaré qu'on avait besoin dans cette province d'un réseau de chemin de fer avec voies à grand écartement. Après avoir voyagé à Terre-Neuve, je crois certainement que la voie ferrée devrait y être redressée. La province a 500 milles de voie ferrée. Elle contourne chaque colline et chaque marécage. Si la plus courte distance entre deux points est la ligne droite, il ne saurait être question ici de ligne droite. Il est donc difficile de

desservir convenablement la population de cette province. Comme le député, je trouve que le Bulet aurait pu servir le tourisme. Certes, le tourisme est l'une des industries les plus importantes du Canada. Il est décevant que le ministre des Transports, qui vient de Terre-Neuve, néglige à tel point cette province, quand il s'agit précisément des transports.

Quelle est la situation dans l'Ouest du Canada? Bien des députés ont visité Vancouver. A la fin de février, moi aussi, je suis allé à Vancouver. C'était pour chercher à savoir pourquoi notre grain n'était pas acheminé aussi efficacement qu'il le devrait. Soit dit en toute honnêteté, j'ai trouvé le service insuffisant. Les livraisons de grain à destination de Vancouver étaient d'environ un mois en retard. Quelque vingt-cinq navires attendaient dans le port, tandis que les élévateurs terminus ne contenaient que de 8 à 10 millions de boisseaux de grain. Il aurait fallu 20 autres millions de boisseaux. On m'a dit que l'approvisionnement était en chemin vers Vancouver. On peut prendre n'importe quel journal et trouver le compte rendu de ces faits. En voici un exemple. En date du 2 mars, le *Co-operator* du Manitoba publie un article intitulé: «Grain Loading Catastrophic at Vancouver».

On a répété que les chemins de fer ne veulent pas transporter le grain parce que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau ne leur permettent pas de faire de bénéfices. Récemment, monsieur l'Orateur, le CP a voulu obtenir de la Kaiser Coal Company le transport du charbon de trois points de la Colombie-Britannique jusqu'à Roberts Bank. Pour empêcher que le contrat ne passe à une ligne américaine le CP a dû fixer un taux en réalité inférieur à ceux du Pas du Nid-de-Corbeau. Ce taux est de \$3.69 la tonne. Pour transporter le grain, même de l'Alberta, et suivant les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, le CP et le CN touchent un prix supérieur.

On ne peut imputer uniquement aux barèmes du Pas du Nid-de-Corbeau les retards que subit le transport des grains. Certains députés prétendent que si les chemins de fer obtenaient davantage d'argent ils s'en occuperaient mieux. Monsieur l'Orateur, les chemins de fer demandent des montants énormes pour transporter le bétail d'Ouest en Est au Canada. Or, l'automne dernier, on s'est beaucoup plaint de la façon dont ils géraient ce genre d'activités. Dans ma circonscription, par exemple, des wagons couverts chargés de bétail restaient parfois près de 24 heures sur place avant qu'un train vienne les emmener. Rien d'étonnant qu'une fois arrivés dans l'Est on se soit aperçu que de 20 à 30 veaux étaient morts. Aucune autre forme de transport terrestre ne peut acheminer des marchandises en vrac sur de si grandes distances. Les chemins de fer le savent. Les céréales doivent attendre dans les Prairies qu'ils les prennent en charge car ils transportent tout avant de s'y intéresser.

Il faut modifier tout le complexe ferroviaire. La loi nationale sur les transports n'a rien fait pour changer l'état d'esprit des chemins de fer. On peut lire à l'article 3: que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas

(i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic . . .

(ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du mouvement de denrées passant par des ports canadiens;

Les chemins de fer n'ont pas respecté ces conditions et je doute beaucoup que la Commission canadienne des