

Transports

On a commencé à se pencher sur la structure actuelle des transports au Canada parce que les élections s'en viennent. Il n'y a qu'un homme qui sache si les élections auront lieu cette année ou l'année prochaine, mais comme elles auront lieu bientôt, on propose toutes sortes de solutions spéciales pour résoudre les problèmes du transport au Canada. Le gouvernement s'est attaqué à certains problèmes précis, mais son programme consiste essentiellement en des mesures isolées sans aucune rationalisation. Il a décidé d'acheter un grand nombre de wagons pour l'Ouest. Je n'ai rien à redire à cela si c'est nécessaire, mais pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas mis sur pied un programme rationalisé pour étudier le manque de matériel partout au Canada et non pas seulement dans la région où habite le ministre? C'est inacceptable.

Je voudrais citer un autre exemple auquel le député de Battleford-Kindersley aurait dû songer. Le ministre a accordé beaucoup d'attention à la nouvelle politique portuaire. Le député de Battleford-Kindersley a déclaré que le gouvernement regardait vers l'Est et vers l'Ouest et tenait des réunions ici et là, mais quels sont les résultats? D'abord, l'Est et l'Ouest se sont rencontrés sans le ministre et ont constaté que ce dernier s'était rendu dans l'Ouest où il avait déclaré que les provinces de l'Est étaient d'accord sur la politique portuaire du gouvernement. Puis, l'Est est allé rencontrer l'Ouest qui lui a dit ce qu'il avait à dire et l'Est a constaté qu'aucune des dix provinces du Canada n'était d'accord sur le programme portuaire.

Elles étaient toutes contre ce programme parce qu'elles estimaient avoir leur mot à dire à ce sujet. Elles ont demandé au ministre d'être représentées aux diverses commissions portuaires qui seraient nommées, et il a répondu non. Les premiers ministres de l'Atlantique ont alors envoyé une lettre au premier ministre (M. Trudeau) pour lui dire qu'ils voulaient être représentés aux commissions qui seraient nommées et avoir droit de regard sur l'administration des ports de l'est du Canada, mais le premier ministre a refusé.

La destinée du Canada et de chacune des provinces dépend des décisions qui seront prises à l'égard de la politique portuaire, et les provinces n'auront même pas voix au chapitre. Elles ne pourront pas donner leur avis à l'égard des tarifs et n'auront pas grand-chose à dire au sujet de VIA Rail. On ne les a pratiquement pas consultées, mais on leur a imposé beaucoup de choses à l'égard des dépenses dites conjointes d'Ottawa, et nous n'avons tout simplement pas de politique en matière de transport. Le gouvernement n'a pas été capable d'analyser les besoins des expéditeurs, pas plus que la capacité des transporteurs.

Le gouvernement sait-il qu'un groupe d'expéditeurs qui a rencontré les représentants des chemins de fer a constaté qu'il fallait de 24 à 48 jours à un wagon pour faire un circuit de moins de 500 milles? Pourquoi le gouvernement du Canada achète-t-il des wagons pour des chemins de fer qui ne sont pas capables de faire faire à un wagon un circuit de 500 milles en moins de 24 à 28 jours? Pourquoi le gouvernement achète-t-il des wagons pour transporter des denrées quand il faut aux chemins de fer 18 à 20 jours pour faire un circuit de 400 milles? Si nous achetons des wagons pour une entreprise pareille, nous les achetons pour lui donner le plaisir de les planter là à ne rien faire, sans connaître le fond du problème que nous essayons de régler. Nous l'abordons par le mauvais

bout. Avec la politique du ministre, nous ne savons pas combien il en coûte aux chemins de fer pour transporter un wagon de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, un wagon de poisson de Terre-Neuve ou un wagon de pâte de bois du Nouveau-Brunswick vers une destination quelconque.

Si le ministre possède ce renseignement il est secret et ne sera pas divulgué. Ces questions ont été posées au comité permanent des transports et des communications mais nous autres, du Canada Atlantique ne savons pas si l'on nous applique le tarif maximum ou bien seulement un tarif équitable, et d'ailleurs personne d'autre ne le sait au Canada car le Canadien Pacifique n'a pas de comptes à rendre comme dans le cas de Bell Canada. Le Canadien National n'a pas à rendre compte de ses tarifs contrairement au NB Tel. Nous engouffrons des subventions dans une entreprise dont nous ne comprenons pas le mécanisme. Ce n'est pas une politique valable. Il faudrait qu'on nous donne en retour un service que nous obtenons pas pour le moment.

Je rappelle à la Chambre que nous connaissons des problèmes au port de Saint-Jean. La seule façon d'agrandir les ports de Saint-Jean et d'Halifax consisterait pour les provinces et les municipalités à investir de l'argent dans des biens immobiliers fédéraux sans jamais en devenir les propriétaires. Les provinces ne pourrions jamais y exercer un quelconque droit de propriété mais elles vont être réduites à y investir de l'argent. Je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu de la part d'aucun député. Je ne suis pas jaloux de ceux qui profitent de la politique adoptée à l'égard de la vallée du Saint-Laurent par le gouvernement du Canada mais je voudrais voir cette même politique appliquée au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île du Prince-Édouard et à Terre-Neuve.

Des voix: Bravo!

M. McCain: Le gouvernement sélectionne ses favoris politiques et leur octroie l'argent de l'État d'une façon injuste qui suscite de la dissension. Il s'agit là d'une forme de discrimination des plus abjectes. Je veux parler du Canadien National et de sa recapitalisation. Nous allons doubler le réseau ferroviaire qui traverse les Rocheuses, poser des voies à travers les Prairies et inspecter l'état de la voie ferrée de Québec à Windsor mais lorsqu'on a demandé au président ce qui avait été prévu pour les provinces maritimes, il a répondu que tout est parfait là-bas et que les gens n'ont besoin de rien dans l'Île du Prince-Édouard, à Terre-Neuve, au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse. Il nous a déclaré qu'il n'y avait aucun projet de prévu pour cette région.

Voilà la politique que le député de Battleford-Kindersley a encensée. Nous sommes en présence d'un Père Noël du type Dr. Jekyll et M. Hyde. Lorsque le ministre porte la barbe c'est alors un véritable Père Noël mais lorsqu'il la retire, nous découvrons l'autre aspect de sa personnalité, son côté discriminatoire. C'est d'ailleurs un trait typique de son gouvernement.

Il y a un autre secteur où l'on doit adopter des mesures de rationalisation. Le Canadien National doit pouvoir fonctionner sur une base concurrentielle. Je m'explique. Au cours des cinq dernières années, le tarif-marchandise pour le transport du grain de Thunder Bay à Woodstock, en Ontario a augmenté de 30 p. 100. Les députés d'en face qui viennent du Québec vont trouver ceci intéressant; ils étaient là, je pense, quand on en a discuté. A destination de Sherbrooke, au Québec, le tarif a augmenté de 80 p. 100, et à destination de Moncton, au