

Politiques des transports

on a pu entendre clairement un message, que je répète; on a désespérément besoin d'agir rapidement pour agrandir les installations de manutention des conteneurs dans le port d'Halifax. On nous a dit que si on ne le fait pas bientôt, le port de New York s'accapatera une partie des opérations qui devraient normalement nous revenir. La semaine dernière, quand le comité des transports se trouvait dans les provinces de l'Atlantique, on nous a dit que cette mesure ne nuirait pas au port de Saint-Jean ou à tout autre endroit des provinces de l'Atlantique. J'espérais que le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall) le mentionne quand il a pris la parole plus tôt cet après-midi. Certains de ses collègues prendront sans doute la parole ce soir pour y revenir un peu plus longuement.

Je veux répéter ce que j'affirme depuis des années, en particulier depuis que l'on a nommé un ministre des Transports qui était auparavant ministre de la Justice et chargé de la Commission canadienne du blé; chaque année, depuis ces jours sombres, toutes les mesures qu'il a prises avaient pour but de mettre les usagers des moyens de transport dans une situation qui n'était pas meilleure et, plus souvent pire que ce qu'elle était. Les modifications qu'il propose dans la loi sur les transports nous ramènent en 1890. Il n'y a pas eu beaucoup d'objections du côté de l'opposition officielle qui croit elle aussi à la concurrence, à la viabilité et à la rentabilité commerciales des transports même si les gouvernements de toutes les tendances politiques de l'extrême gauche à l'extrême droite et toutes celles qui se situent entre les deux, ont abandonné ces idées il y a deux ou trois décennies dans au moins deux douzaines d'autres pays.

Notre pays doit tenir compte de notre géographie et de notre climat et prévoir un système de tarifs-marchandises compensé ou subventionné. On doit décider de façon délibérée de transporter les personnes et les marchandises de la façon la plus efficace, que ce soit sur des courtes, de moyennes ou de longues distances.

L'Atlantic Provinces Trucking Association a confirmé ce que je crois depuis longtemps, c'est-à-dire que le transport de marchandises lourdes en vrac sur plus de deux cents milles est ruineux et inefficace. Les chemins de fer reconnaissent qu'ils ne peuvent donner de meilleur service pour ces marchandises, car ils ne peuvent supporter les mises de fonds que nécessitent le paiement des droits de passage, le réseau de voies ferrées et leur superstructure et en faire payer le coût aux usagers. Tout cela n'est pas neuf. En réalité, tous les modes de transport, depuis bien avant la Confédération, ont été subventionnés à mieux les deniers publics, que ce soit au niveau municipal, provincial ou fédéral. Il en a toujours été ainsi. Si nous ne sommes pas prêts à revenir aux routes à péage du début des années 1800 ou de la fin des années 1700, à revenir à un système où seuls les riches pouvaient voyager ou seuls ceux qui pouvaient assumer le coût du transport des marchandises et des services pouvaient faire des affaires, alors le gouvernement et le ministre doivent oublier les notions héritées du XIX^e siècle qu'ils tentent d'appliquer. De fait, certains membres de l'opposition s'en sont rendu compte. D'après certaines observations faites aujourd'hui par leurs porte-parole, qui ont cité Transports 2000 et le mémoire présenté il y a quelques semaines au comité des transports et des communications des provinces de l'Atlantique, il y a peut-être des députés de l'opposition officielle qui sont prêts à oublier la rentabilité

commerciale et la notion de bénéfices dans le domaine des transports.

Le député de Dartmouth-Halifax-Est a parlé des quatre premiers ministres atlantiques qui se sont fait avoir, en protestant contre cette expression. J'ai parlé d'escroquerie. Ou bien les quatre premiers ministres se sont fait escroquer, ou bien ils ont tout bradé lorsqu'ils ont renoncé aux tarifs garantis par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et par la loi sur les subventions de transport des marchandises dans la région Atlantique, en échange de 100 millions pour la construction routière et de 25 millions pour les aéroports. Cet échange est contraire à l'économie énergétique bien entendue, à l'emploi des transports les plus économiques et les plus efficaces. Ils se sont fait escroquer plutôt qu'emboîter. Soit dit en passant, ils ont été bien pressés, eux-mêmes ou leurs représentants, d'accepter ces compensations que leur offrait en échange le ministre des Transports.

La population des provinces Atlantiques est trahie encore une fois. Elle perd un avantage acquis de longue date, pour obtenir quoi? Il y a l'expression biblique de plat de lentilles, que le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) doit connaître mieux que moi. Elle décrit fort bien ce que les Maritimes ont perdu en échange de ces tarifs fixés par la loi. Maintenant, le ministre des Transports peut choisir à sa guise les produits qui bénéficieront ou ne bénéficieront pas des tarifs auxquels ils avaient droit jusque-là.

Le ministre des Transports, par l'effet d'une collusion avec deux premiers ministres libéraux et deux premiers ministres conservateurs de l'Est du Canada, a trahi encore une fois la population. Il pourra maintenir la discrimination qui pèse contre les habitants de certaines régions et contre leurs produits. Sur ce plan rien de changé. Quand on aura dépensé 100 millions de dollars pour la construction de quelques routes de plus dans les provinces Atlantiques, qui seront d'une longueur relativement faible en comparaison de celles du nord de l'Ontario et du reste du Canada, on augmentera la consommation d'énergie et le coût des transports, qui seront presque intégralement à la charge des pouvoirs provinciaux et municipaux. Donc, si le député de Dartmouth-Halifax-Est estime qu'il s'est fait avoir—moi je dis escroquer—c'est que les premiers ministres Atlantiques ont bradé ces droits. Il ont contribué à perpétuer une conception des transports qui relève non pas d'un certain socialisme doctrinaire, mais d'inefficience, dont l'indigence, l'insuffisance et l'observation ont été démontrées dans les douzaines de pays.

Une publication récente que je ne citerai pas, de crainte de sortir du sujet, a accusé le ministre de ne jamais avouer ses torts sur quoi que ce soit. Est-ce qu'il admettrait seulement qu'il n'a pas l'heure exacte, si sa montre s'arrêtait? Il est temps que le ministre des Transports admette, pour une fois, que la rentabilité et la concurrence ne sont pas possibles pour les principaux modes de transport et qu'elles contribuent également à défavoriser les habitants de la région de l'Atlantique, des Prairies et du Nord. Aucune province, pas plus que le gouvernement fédéral ne peuvent justifier, par exemple, qu'une douzaine d'œufs coûte \$4 dans l'Arctique. C'est absolument injuste. Il est injuste qu'on doive payer \$1.80 pour deux pintes de lait à Yellowknife. Pour des choses essentielles dont tout le monde a besoin...