

Transports

sagers, qu'elle devient donc plus efficace et qu'elle peut offrir des tarifs moins élevés de même que faire réaliser un profit à la population du Canada.

Il en va de même avec le Canadien National. Ses profits résultent de l'amélioration de son efficacité, du fait qu'il accomplit davantage avec moins d'immobilisations. Il arrive quand même à réaliser un profit tout en transportant davantage de fret, davantage de tonnes au mille que durant les années antérieures alors qu'il enregistrait des déficits.

La voie dans laquelle nous nous dirigeons donne un aperçu des changements majeurs accomplis dans le domaine du transport au cours des dernières années et explique pourquoi les porte-parole de l'opposition que nous avons entendus n'ont pu que prendre note de la voie dans laquelle nous nous engageons et reconnaître que c'est effectivement la bonne voie à suivre. Leur propre programme d'action suivrait dans chaque cas ceux que nous avons déjà adoptés, mis en œuvre ou même que nous sommes en train de réaliser. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, il est possible de dire que dans notre pays le secteur du transport s'améliore de jour en jour. La gâchis qui existait auparavant appartient au passé et nous anticipons un avenir radieux dans le domaine du transport aérien, ferroviaire, routier et maritime. Les conditions du transport s'améliorent de jour en jour au Canada et elles continueront de s'améliorer aussi longtemps que nous pourrions appliquer ces politiques.

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: Je me demande si le ministre répondrait à une question.

M. l'Orateur adjoint: Eh bien, cela pose deux problèmes: d'abord, le ministre devra accepter d'y répondre et, ensuite, son temps de parole est écoulé et il lui faut le consentement unanime. Y a-t-il consentement unanime pour que le député pose une question?

Des voix: D'accord.

M. Mazankowski: Le ministre a fait allusion au programme de remise en état du réseau ferroviaire et a fait allusion tout particulièrement au tronçon de Vegreville. Il est évident qu'il doit être informé à ce sujet et savoir en particulier que ce tronçon a été construit par le Canadien Pacifique. Le Canadien National va assurer ce service mais il refuse de fournir une locomotive à cause des défauts de construction de la voie ferrée. Nous nous retrouvons ainsi dans une situation où le Canadien Pacifique a mis fin à un service tandis que le Canadien National refuse de faire circuler ne serait-ce qu'une locomotive vide sur ce bout de voie ferrée si bien que les usagers des élévateurs doivent avoir recours à des camions pour emporter leur grain et il semble que l'on n'ait prévu aucun mécanisme permettant de remettre en état la ligne pour permettre la circulation de trains. Étant donné qu'il est au courant de cette situation, peut-être que le ministre serait prêt à nous décrire le système qui a été mis au point pour régler ce problème?

M. Lang: Je crois que le député a mal décrit la situation. Le Canadien national et le Canadien pacifique n'ont pas encore trouvé une façon appropriée de transférer certains tronçons ferroviaires d'une compagnie à l'autre. Il y aura des transferts plus importants dans des cas comme celui de la ligne de Gravelbourg qui doit passer du CN au CP et de celle de Watrous qui passera du CP au CN. Nous jouerons le rôle

[M. Lang.]

d'arbitres en temps opportun. Mais pour l'instant, nous n'avons émis aucun certificat d'exploitation dans le cas du raccordement de Vegreville et personne n'en a demandé. Nous demanderons à la Commission canadienne des transports d'examiner cette question en priorité pour que nous puissions faire avancer les choses. J'ai demandé aux deux compagnies ferroviaires de prendre leurs dispositions à ce propos et j'espère qu'elles parviendront à s'entendre sur la façon d'effectuer ces transferts. Dans le cas contraire, nous devons trouver un autre moyen de régler ces questions.

[Français]

M. C.-A. Gauthier (Roberval): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux que la motion présentée par le parti progressiste conservateur porte sur notre politique des transports au Canada, blâmant le ministre des Transports (M. Lang) de n'avoir jamais réussi, et je cite:

A diriger de façon efficace et effective la politique canadienne des transports ni à donner suite aux promesses de la campagne électorale de 1974, et que la Chambre demande au gouvernement de prendre des mesures positives visant:

a) à abandonner le concept du financement par l'usager et mettre au point, pour les transports, des objectifs d'ensemble qui contribueront à harmoniser les rapports dans les pays, qui réduiront les écarts entre les régions et favoriseront une croissance économique équilibrée...

• (1702)

Bien sûr que je n'aurai pas le temps dans les quelques minutes qui me sont allouées de discourir sur nos trois grands modes de transport. Je me bornerai à traiter spécifiquement du Canadien National et de VIA Rail dans la région de Québec, étant convaincu que les députés des autres provinces peuvent facilement plaider leur cause. En avril 1977, monsieur l'Orateur, nous apprenions qu'enfin le Canadien National avait réalisé son premier bénéfice depuis 20 ans pour l'année d'exploitation 1976. Dans son rapport annuel, le Canadien National témoignait de son optimisme sur la rentabilité future de l'entreprise. J'espère toujours que lorsque les responsables du CN parlent de rentabilité ils font la différence entre le transport de fret et le transport des voyageurs. Dans ce même rapport, on nous dit que le bénéfice de \$11,800,000, comparé aux \$16,400,000 de déficit de 1975, est attribué au dynamisme consécutif à la réorganisation de l'entreprise en six divisions d'exploitation. Peut-être faudrait-il ajouter qu'un *marketing* plus vigoureux et les retombées de percées technologiques des récentes années ont aussi contribué au surplus?

Maintenant regardons vers l'avenir, car c'est de ce côté que nous devons nous tourner. Nous devons bien l'analyser puisque le CN note que les dépenses en salaires et en fournitures continueront de poser des problèmes pour un certain temps. Et voici leurs solutions aux problèmes qu'ils entrevoient: Comprimer les dépenses et accroître la productivité en majorant, au besoin, les tarifs et en maintenant le financement par l'usager. Ce n'est pas à ce point qu'il faut s'attaquer présentement, monsieur l'Orateur.

Nous du Parti Crédit Social du Canada avons toujours répété au gouvernement, et nous le maintenons encore plus que jamais, que c'est la hausse constante des intérêts qui cause les plus gros déficits. Vient ensuite la multiplication des postes à la haute direction et dans tous les secteurs bureaucratiques non rentables pour le CN. La première cause du déficit du CN, ce sont les millions qu'il doit payer en intérêt chaque année sur la vieille dette accumulée; intérêt qui n'existerait pas si nous avions un système financier logique. La seconde cause est le