

une disposition que nous tentons de faire supprimer au moyen de cet amendement.

Quelles sont ces divergences? Elles concernent notre perception du marché et la façon dont ce dernier disciplinera les sociétés ferroviaires. Si je comprends bien le raisonnement de mes collègues conservateurs, ils veulent imprimer une plus grande souplesse au système de manière à donner plus de débouchés au camionnage et plus de choix aux producteurs. Ils estiment que ce n'est qu'ainsi que l'on poussera les sociétés ferroviaires à fournir les services qu'elles ne fourniraient peut-être pas autrement. Nous disons qu'il ne faut pas le faire par le truchement du marché mais par celui du gouvernement qui est disposé à tenir tête aux sociétés ferroviaires et à les obliger à faire ce que leur impose leur charte, c'est-à-dire offrir des services, dans ce cas aux producteurs de céréales, et dans d'autres cas aux voyageurs ou autres usagers. Nous voyons donc confrontées deux opinions très divergentes. Nous ne devrions pas profiter de l'occasion pour ajouter à la confusion ou pour nous provoquer les uns les autres, mais pour faire ressortir les divergences qui nous séparent. Les progressistes conservateurs estiment que le gouvernement ne peut pas discipliner les chemins de fer. Ils croient que le gouvernement ne peut pas forcer les chemins de fer à faire ce à quoi ils sont tenus et que seul un recours accru au marché pourrait les inciter à assurer ce service. Il existe dans les rangs conservateurs ce que j'appellerais une politique de désespoir ou de capitulation. Les députés conservateurs disent ne plus croire qu'un gouvernement arrivera à forcer les chemins de fer à offrir les services qu'ils sont tenus d'offrir, services pour lesquels ils reçoivent une subvention et qu'ils doivent assurer. Les membres du parti conservateur estiment, en principe, que jamais cela ne se produira.

● (1710)

Je peux comprendre cette attitude ayant moi-même été témoin de l'inaction du gouvernement libéral face aux chemins de fer. Je peux admettre qu'on soit désespéré, mais je n'arrive pas à comprendre, en somme, pourquoi on abandonne la partie. Il est certainement possible d'imaginer un gouvernement qui tiendrait tête aux chemins de fer et les obligerait à faire ce qu'ils sont censés faire. Cette lueur d'espoir, nous ne sommes pas prêts de l'abandonner dans notre parti. Nous continuons de croire en la possibilité d'un réseau de transport, dans ce cas-ci de transport ferroviaire, qui remplirait effectivement ses obligations envers nos concitoyens.

Deuxièmement, nous doutons fort, bien sûr, que le marché puisse assumer le rôle que nos amis à droite lui confient. Si on permet aux producteurs de choisir le moyen de transport de leurs céréales, par route ou voie ferrée, les chemins de fer s'en tiendront-ils à ce choix ou, puisqu'ils ont tant de pouvoir, s'adapteront-ils à la nouvelle situation en se convertissant au transport routier de façon à répercuter une plus grande partie des coûts sur les citoyens par le biais des gouvernements municipaux et provinciaux?

Le marché ne fonctionne pas de la façon naïve, simpliste et innocente que voudraient nous faire croire nos amis à droite en disant qu'il serait merveilleux d'accroître les choix des producteurs et d'accorder une plus grande place au transport routier. Ce n'est pas ainsi que les choses se passent et nous, nous le

savons. Voilà la différence entre l'attitude des deux partis sur cette question.

Je voudrais maintenant aborder un point qui a été soulevé à maintes occasions. Ironiquement, nous avons semblé, je dois l'admettre, défendre le rôle des chemins de fer, le monopole des chemins de fer dans le transport des céréales. Toutefois, je veux préciser, comme je l'ai fait il y a un instant, monsieur le Président, que nous ne cherchons pas à défendre le rôle que jouent les chemins de fer à l'heure actuelle ni celui qu'ils ont joué jusqu'à maintenant, mais nous conservons l'espoir que notre pays sera un jour doté d'un réseau de transport ferroviaire intégré qui offrira les services qu'il est censé offrir conformément aux intérêts des Canadiens et de l'économie. Je conviens que ce n'est pas le type de réseau que nous avons connu et connaissons actuellement. Toutefois, nous espérons l'avoir un jour.

Les députés libéraux et conservateurs eux n'osent plus imaginer que le Canada pourrait un jour être doté d'un tel réseau ferroviaire. D'un commun accord, ils ont capitulé et par des amendements de ce genre, ils ont trahi l'espoir des Canadiens de l'Ouest et abandonné aux forces du marché les institutions économiques édifiées au cours des siècles dans cette région du pays. Voilà quelles seront les conséquences à long terme du bill à l'étude. Nous ne pouvons pas le prouver; nous ne pouvons qu'avancer des arguments solides qui feront réfléchir les personnes lucides. Vous avez absolument raison, monsieur le Président, de dire que nous ne pouvons pas le prouver. Cependant, nous faisons cette prédiction. Nous demandons à tous ceux qui suivent le débat actuel et qui, jusqu'à maintenant, n'ont peut-être pas accordé beaucoup d'attention au débat sur les modifications au tarif du Nid-de-Corbeau de prendre très au sérieux les arguments que nous avançons tout aussi sérieusement, et nous leur demandons de voir clair dans le jeu des libéraux et des conservateurs. Nous leur demandons d'écrire au gouvernement et de dire bien haut qu'ils n'aiment pas ce qui se trame et qu'ils croient que les députés néo-démocrates rendent service au pays en tentant de dénoncer la collusion entre libéraux et conservateurs qui est flagrante à propos de chacun des amendements.

Nous espérons qu'il n'est pas trop tard et que le gouvernement verra enfin la sagesse de nos critiques et qu'il modifiera le bill. En fait, nous espérons même qu'il retirera tout simplement le bill et qu'il le divisera en plusieurs mesures distinctes, afin que nous puissions améliorer les voies ferrées et régler la question du charbon, tout en remettant les modifications au tarif du Corbeau à plus tard, beaucoup plus tard, peut-être dans un siècle.

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Monsieur le Président, avant d'être élu au Parlement, j'ai siégé pendant quatre ans à l'Assemblée législative du Manitoba. Je me rappelle qu'à cette époque, tout comme aujourd'hui, l'un des principaux articles de dépenses de tout gouvernement provincial était la construction et l'entretien des routes. C'était le principal article de dépense quand je siégeais à l'Assemblée législative, il y a quelque 25 ans, et c'est encore un poste important du budget de nos jours. En fait, l'entretien des routes accapare un plus grand pourcentage du budget provincial aujourd'hui que jamais auparavant.