

Les crédits

ment du système et dans quelle mesure ces gens sont qualifiés pour le faire.

Je pense que, lorsque le comité a recommandé de se débarrasser de l'Office de transport du grain, cela a été l'une des recommandations les plus sages qu'il a probablement jamais faites, et on y a donné suite.

Le ministre a ajouté que la survie du secteur ferroviaire était essentielle au Canada, mais qu'elle ne pouvait se faire à tout prix et que l'industrie devait se renouveler en profondeur. Comment l'industrie pourrait-elle le faire, alors que, depuis trente ans, nous ne profitons pas des progrès technologiques et que ceux-ci n'augmentent en rien l'efficacité du système de transport?

Comment ce réseau ferroviaire pourrait-il se transformer, lorsqu'on sait que les compagnies de chemin de fer doivent payer entre 6 000 \$ et 7 000 \$ de plus en taxes sur le carburant, pour relier Toronto à Vancouver, qu'il ne leur en coûterait sur la même distance aux États-Unis. Le gouvernement a besoin de cet argent, et je ne pense pas qu'il soit prêt à sacrifier cette somme pour accroître l'efficacité du réseau ferroviaire. Cependant, cela devra se produire d'une façon ou d'une autre.

Je ne comprends pas très bien ce que le ministre veut dire quand il parle de réinventer le système. Je pense que nous avons besoin de précisions là-dessus. Je ne crois pas que nous puissions faire rouler des wagons-trémies sans roues et les rendre encore plus efficaces.

Je voudrais souligner un point très important dont le ministre a parlé. Il y a, dans le secteur des chemins de fer, plus de 200 types de mesures ou de décisions qui doivent être approuvés par l'Office national des transports. Pourquoi ces règlements existent-ils? Pourquoi le gouvernement a-t-il permis qu'ils soient adoptés? Je suis certain que dans la plupart des cas, ils ont été adoptés par suite de pressions exercées sur les gouvernements provinciaux par des groupes d'intérêts spéciaux et certainement pas par des agriculteurs.

Le ministre dit ensuite—et c'est presque incroyable que l'on soit au courant de ces choses et que l'on ne fasse rien—qu'au Canada, il faut compter jusqu'à six mois pour faire approuver les transports, tandis qu'aux États-Unis, cela ne prend que quelques jours.

Je pense que le ministre et le gouvernement savent parfaitement ce qui se passe dans le système de transport et qu'ils connaissent les réponses ou les solutions, mais qu'ils ne montrent pas la volonté politique d'agir. Cela me surprend de voir certaines des provinces donner le ton pour la nouvelle réglementation ou la déréglementation du système de transport.

Le Manitoba et la Nouvelle-Écosse ont déjà supprimé une partie des impôts fonciers et des taxes sur les carburants des compagnies de chemin de fer pour aider le système à devenir plus efficace et plus productif. Pourquoi le gouvernement fédéral ne peut-il pas prendre de mesure législative, à la Chambre, pour appuyer certaines des initiatives provinciales?

À propos de Churchill, quand je vois ce que l'on cherche à faire à ce port, je me demande toujours pourquoi il y a un port à cet endroit. Nous avons ici un port en eau salée qui ferait l'envie de n'importe quel pays et pourtant, depuis les années 70, les

différents gouvernements ont tenté de le détruire ou de faire croire qu'il n'était pas efficace ou rentable.

J'espère, par mon intervention, encourager le gouvernement à prendre des mesures, parce qu'il y a, c'est certain, de l'inaction et un manque de transparence.

• (1355)

M. Alex Shepherd (Durham, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté avec grand intérêt le discours de mon collègue. Étant donné les négociations en cours entre les sociétés CN et CP, il se pourrait que cette dernière prenne à son compte certaines des voies ferrées du CN dans les Maritimes.

C'est peut-être un détail, mais une chose m'inquiète, et je me demande si le député ne pourrait pas m'éclairer à ce sujet. Le CP a récemment changé son logo. Le nouveau logo renferme un drapeau canadien qui se déplie et se transforme en quelque sorte en drapeau américain. Personnellement, je trouve cela très choquant.

Puisque ce sont les Canadiens qui ont subventionné le réseau de voies ferrées dans les Maritimes et à l'est de Winnipeg, je me demande si le député ne pourrait pas nous dire s'il est opportun, selon lui, de présenter ce logo sur les wagons d'un système ferroviaire payé par les contribuables canadiens.

Deuxièmement, le député a parlé de l'état de l'infrastructure routière dans sa région. Je voudrais préciser, même si le présent débat ne porte pas directement sur ce point, que les projets dans le cadre du programme d'infrastructure sont choisis par les municipalités. Par conséquent, il n'est pas très juste de la part du député de critiquer le gouvernement fédéral. Il devrait s'adresser plutôt aux politiciens municipaux.

Troisièmement, point plus important encore, j'ai écouté le député précédent du Parti réformiste parler de privatisation et j'entends maintenant ce député exprimer ses inquiétudes quant à l'abandon des voies ferrées. Il me semble que ces deux opinions sont contradictoires.

Je me demande si le député ne pourrait pas expliquer l'abandon des embranchements ferroviaires dans sa circonscription où ils ne sont pas économiquement viables.

M. E. Hoepfner: Monsieur le Président, je ne sais pas si je peux répondre à toutes les questions, parce que je ne suis pas sûr de me souvenir de toutes.

Je crois que la première avait trait au logo. Si je devais concevoir un logo pour le Canadien Pacifique, je parlerais du Canadien pas si vite. Je pense que cela plairait à tous les agriculteurs de l'Ouest. Selon moi, c'est à cause du manque de rigueur du gouvernement précédent si la Loi sur le transport du grain de l'Ouest a vu le jour. Cette loi permettait presque aux compagnies de chemin de fer d'imprimer de l'argent. Les énormes subventions auxquelles elles avaient droit leur ont permis d'étendre leurs services aux États-Unis, ce qu'elles n'auraient pu faire dans le cadre d'une politique des transports plus normale.

Pour ce qui est du programme d'infrastructure, je me contenterai de demander au député pourquoi les ministres libéraux ou les responsables de l'application du programme d'infrastructure au moyen de l'enveloppe du Développement des ressources humaines semblent obtenir deux fois plus d'argent pour leur circonscription que les autres. C'est le cas en Nouvelle-Écosse