

*Chemins de fer—Loi*

Canada à cause des tarifs-marchandises injustes exigés par le seul chemin de fer desservant sa circonscription, c'est-à-dire le CN. Le ministre aurait donc intérêt à nous communiquer les faits, et à nous dire quelles perspectives d'avenir justifient que les contribuables déboursent encore 808 millions.

Quelle triste histoire pour une société de la Couronne! Pourquoi les députés d'en face ne se lèvent-ils pas pour applaudir? Ils n'ont certainement pas le cœur à le faire. Je me rappelle être allé à la gare de chemin de fer de ma localité il y a trente ans. Il n'y avait pas de gazon sur la plate-forme mais les traverses étaient en bon état et une équipe d'employés s'occupait toujours d'entretenir la voie ferrée. Maintenant, l'herbe a tellement poussé sur la plate-forme qu'il est impossible de dire s'il y a des traverses à moins de prendre la peine de creuser. La vitesse maximum est de 15 milles à l'heure sur cette ligne. Elle est de 10 milles à l'heure dans l'Île-du-Prince-Édouard. Il n'y a pas beaucoup d'endroits dans l'Île-du-Prince-Édouard où l'on peut charger des produits lourds et, même aux endroits où on peut le faire, on ne peut pas être certain du genre de wagon qui sera utilisé et de la sécurité des marchandises. Pourtant, le gouvernement ne fait rien et le CN non plus.

● (2032)

Tout récemment, le ministre de l'Agriculture (M. Whelan) a reçu un télégramme de la New Brunswick Potato Shippers Association au sujet des conditions qui règnent dans l'industrie de la pomme de terre. Quand le ministre des Transports (M. Lang) était à Grand Falls, il a reçu une délégation qui était venue lui apprendre que l'industrie ne pouvait pas rester compétitive si le CN et le CP n'envisageaient pas de façon réaliste ce que le transport représentait pour l'industrie, s'ils ne lui fournissaient pas le matériel nécessaire ni ne lui accordaient un tarif lui permettant de survivre.

Imaginons, monsieur l'Orateur, qu'on veuille exporter des pommes de terre de la circonscription de Madawaska-Victoria. A ce moment-là, on peut soit les charger dans l'État du Maine et les expédier par un port aux États-Unis, soit les charger au Nouveau-Brunswick et les expédier par Saint-Jean ou Halifax. Le tarif pour passer par l'État du Maine se situerait entre le tiers et la moitié du tarif imposé par le CN ou le CP. Voilà qu'on nous demande maintenant de remettre cette dette avec le sourire. Monsieur l'Orateur, ce sourire ressemblerait plutôt à une grimace.

Autrefois, lorsqu'on confiait une denrée périssable aux chemins de fer, ces derniers avaient la responsabilité de veiller à ce que le produit arrive à destination en bon état, quel que soit le temps, trop chaud ou trop froid. Maintenant avec l'ignorance qui le caractérise—et j'ai bien dit ignorance, monsieur l'Orateur—le gouvernement a autorisé les chemins de fer à lever la priorité sur l'acheminement des denrées périssables. On a laissé moisir des wagons de pommes de terre, de fruits ou de légumes sur des voies de garage jusqu'à ce qu'ils pourrissent ou gèlent selon la température. Le CN n'accepte aucune responsabilité pour ces pertes. A ma connaissance, c'est le seul service au Canada qui, d'année en année, demande aux gens de payer plus pour leur offrir de moins en moins en retour, au point de vue qualité du matériel et service.

Il est de plus en plus fréquent dans la région de l'Atlantique que des producteurs agricoles ou autres achètent leurs propres

camions pour transporter leurs marchandises vers les marchés du centre. Ce n'est pas nécessairement pour une raison d'économie ou pour réaliser un bénéfice sur le transport—quoiqu'ils affirment ne pas y perdre d'argent—mais plutôt parce que le chemin de fer ne peut livrer la marchandise à la satisfaction du client. Quand vous ne pouvez pas satisfaire vos clients, monsieur l'Orateur, vous perdez leur clientèle. Les petites entreprises se lancent dans le camionnage parce que les chemins de fer, et surtout le CN, ne peuvent livrer leurs marchandises à leur satisfaction.

J'espère qu'un jour les dirigeants du CN comparaitront devant ce comité et que le ministre insistera pour que nous obtenions un rapport détaillé de la situation actuelle. J'aimerais que la compagnie explique pourquoi les produits du bois peuvent être transportés pour moins cher au Maine qu'au Nouveau-Brunswick, par exemple.

Je veux savoir d'où proviennent les coûts. Un aveugle pourrait dire que ce n'est pas à cause de la différence de matériel même si le nôtre ne pourrait pas se détériorer d'avantage. Le problème tient-il au contrôle du mouvement des trains? Si on remonte en arrière, on voit que nous avons effacé toutes les dettes, donc ils n'ont pas à s'en faire à ce sujet-là.

J'ai souvent demandé si le ministère des Transports avait jamais fait une étude d'autres chemins de fer dans le monde qui réussissent à réaliser un profit et les avait comparés au CN, mais je n'ai pu obtenir de réponses. Ce matin même, j'ai posé une question à un fonctionnaire du ministère et il a commencé sa réponse en disant «Je supposerais...» Monsieur l'Orateur, nous avons eu beaucoup de suppositions et elles ont été coûteuses. Je pense qu'il est temps que nous obtenions des réponses exactes et précises.

Nous croyons avoir confié l'administration du CN à de bons hommes. Sont-ils responsables de la situation actuelle ou est-ce le gouvernement qui a étouffé le CN? S'agit-il de mauvaise gestion? Où est la faiblesse, monsieur l'Orateur, qui oblige les producteurs à se servir de camions?

J'espère que le ministre nous expliquera aussi la concurrence qui s'exerce entre les transports par chemin de fer et par eau. D'autres transporteurs sont désavantagés. Nous savons que le ministère des Postes a livré une lutte injuste au camionnage en décidant de faire la livraison des petits colis. Je ne crois pas que cela ait beaucoup aidé le ministère des Postes, mais cela a enlevé des affaires à l'entreprise privée.

Monsieur l'Orateur, ce mode de transport est important pour le Canada. Il est inutile, cependant, que le gouvernement investisse dans des programmes d'aide au développement régional et d'autres projets d'aide s'il n'a pas de système pour transporter les marchandises aux marchés à un prix concurrentiel. Qu'importe si l'argent est investi dans l'Île-du-Prince-Édouard, à Terre-Neuve, au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse, il faut que le produit soit amené sur les marchés. Et s'il ne peut pas franchir nos ports à des prix qui concurrencent ceux du Maine, alors il ne peut pas faire face à la concurrence internationale. S'il ne peut pas être amené au Canada central à des prix compétitifs par rapport à ceux d'ailleurs, alors il ne pourra pas concurrencer les produits de l'État de New York ou ceux de Washington.

Venons-en à CN marine. A ma connaissance c'est la seule entreprise de transport par eau qui ne donne pas aux véhicules transportés la garantie d'une assurance suffisante. La couver-