

● (2110)

J'ai examiné les importantes subventions que les sociétés ferroviaires reçoivent pour fournir leurs services. Par exemple, on leur accorde une subvention de 25 millions de dollars pour un train qui traverse le continent. Il ne se rend pas dans le centre ou dans le nord de la Colombie-Britannique; il va directement à Vancouver et passe le long de la frontière américaine. J'ai aussi examiné les subventions accordées pour les trains entre Toronto et Montréal. Comparons ces subventions aux frais d'entretien des voies secondaires que les sociétés ferroviaires veulent abandonner. Ces frais sont peut-être élevés si on les compare aux frais entraînés par les trains de banlieue, mais dans les secteurs populeux, nous pourrions certainement suivre l'exemple des systèmes de transport européens. Nous pourrions peut-être établir un service de train électrique entre Toronto et Montréal, avec arrêt à Ottawa. Nous devrions concentrer nos efforts sur l'établissement d'un système nouveau et innovateur qui transporterait les voyageurs par tous les temps, sans retards importants.

Voilà ce à quoi nous devrions songer au lieu de penser à construire des tours élevées et à des choses qui sont hors de la portée du citoyen moyen. Nous devrions considérer les transports en songeant au fait que nous payons 150 millions de dollars par année pour subventionner les sociétés ferroviaires. Cela représente environ la moitié des fonds d'assurance-chômage que nous versons. Si nous rendions les chemins de fer rentables, nous pourrions laisser le nombre de chômeurs doubler. Voilà qui devrait plaire aux députés d'en face. Nous pourrions inviter 50,000 autres Canadiens à retirer des prestations d'assurance-chômage.

Si les chemins de fer faisaient des bénéfices, nous pourrions payer \$250 par mois aux personnes âgées. Étant donné tout cela, je me demande ce que pensent ceux qui suivent nos délibérations sur les prévisions de dépenses de toutes sortes de la société ferroviaire, qu'on nous demande d'approuver. Nous croient-ils vraiment sains d'esprit? Nous devons réfléchir à cette fumisterie. Nous avons donné au ministre les pouvoirs nécessaires pour qu'il dise aux chemins de fer que nous sommes inquiets et qu'il leur dise ce que nous, usagers des chemins de fer, pensons de toute cette affaire. Les chemins de fer doivent renoncer à leurs projets et utiliser l'argent à d'autres fins.

M. J. H. Horner (Crowfoot): Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Mississauga (M. Blenkarn) essaie de faire ressortir un point important dans ses deux motions: les sociétés ferroviaires se sont lentement mais sûrement éloignées de leur principe fondamental qui consistait, depuis le début de notre histoire, à transporter les marchandises de l'est à l'ouest, ou de l'ouest à l'est, ou à l'ouest vers nos marchés d'exportation, ou à l'est vers nos marchés d'exportation. L'honorable député cherche à réduire les dépenses dont dispose le CN pour des projets éloignés de ce concept fondamental. Il vaut la peine de noter cette intention puisque notre ministre des Transports (M. Marchand), titulaire de ce portefeuille depuis deux ans, a levé les bras en disant qu'il n'existe aucune politique des transports. Pour lui, il s'agit d'une déclaration étonnante à faire publiquement. Le ministre s'est donné beaucoup de mal afin d'attribuer le blâme de cette situation à la loi nationale sur les transports de 1967. On y préconisait la concurrence comme principe directeur des transports au Canada, c'est-à-dire du transport des marchandises entre les diverses régions du Canada et vers nos marchés d'exportation.

Canadien National et Air Canada

En 1967, j'ai dit que la concurrence ne serait pas un facteur principal d'ordre pour nos chemins de fer. J'ai dit, en 1967, que la loi était mauvaise. J'ai été étonné de voir que le gouvernement libéral de l'heure faisait son possible pour la faire adopter. En fait, au début des débats sur le transport en 1967, un bon nombre de conservateurs étaient également d'avis que la concurrence résoudrait nos problèmes dans ce domaine. La théorie de la concurrence émanait de la Commission royale d'enquête sur les transports, dirigée par un habitant de l'Ouest nommé MacPherson. Chacun croyait que si un habitant de l'Ouest acceptait la philosophie selon laquelle la concurrence pourrait mettre de l'ordre dans les transports, tous les problèmes en seraient certainement réglés. Mais, monsieur l'Orateur, ce n'était pas la solution, puisqu'il n'y a vraiment eu aucune concurrence dans les prairies entre les divers moyens de transport depuis cinq ans, voir même 55 ans.

Au cours du débat de 1967, j'ai comparé le réseau de chemins de fer à un service public que le gouvernement doit, dans une certaine mesure, réglementer et contrôler. Je me souviens bien d'avoir insisté pour ajouter le mot adéquat à l'article 23 de la loi. Telle qu'elle avait été présentée à l'origine, elle parlait d'un réseau de transport suffisant. J'ai insisté pour ajouter le mot adéquat car pour un agriculteur des prairies cela a une grande importance. Cela signifie le transport adéquat de son produit vers les marchés d'exportation. Nous n'avons pas vu ce transport adéquat l'année dernière, laquelle n'a été simplement qu'un exemple des années passées et des années à venir.

Il doit y avoir une autorité publique qui garantisse que les compagnies de chemins de fer rendent les services pour lesquels elles ont été créées. En 1967, j'ai fait valoir à force d'arguments que la disposition concernant l'«expéditeur captif» ne serait jamais utilisée car il serait très difficile d'apporter des preuves propres à étayer une cause. Je me rappelle également avoir affirmé que la disposition concernant l'intérêt public ne serait utilisée que si les gouvernements provinciaux collaboraient. Nous avons connu dernièrement l'affaire du colza dans laquelle les gouvernements provinciaux se sont coalisés avec les syndicats des céréales et ont gagné leur cause devant la Commission des transports. Ce fut une percée remarquable.

La loi de 1967 avait peut-être une vingtaine d'années d'avance sur son temps. J'ai été stupéfait de voir que la Chambre ne s'en était pas d'abord occupée davantage. On en discuta longuement en comité. La question fut débattue pendant tout le mois de décembre. Des conservateurs très en vue de mon parti m'ont dit alors que c'était un bon projet de loi, que c'était le meilleur que nous pouvions espérer. Je leur ai répondu que je n'étais pas de cet avis, et qu'ils me verraient faire le réveillon de Noël à la Chambre des communes car je ne laisserais pas adopter le projet de loi avant Noël.

Ayant suspendu nos travaux le 23 décembre, nous sommes revenus le 9 janvier et avons débattu ce projet de loi tous les jours du 9 au 30 ou 31 janvier, date à laquelle il a finalement été adopté, mais avec plusieurs amendements que moi-même et d'autres avions proposés. Le parti libéral affirme maintenant qu'il a changé d'idée. Il a changé d'idée parce que ses premières banquettes ont changé d'occupants. Il devait certainement y avoir une sorte de principe directeur en lequel il croyait alors et croit encore aujourd'hui ou bien n'était-ce que de l'opportunisme politique? Se présenteront-ils devant le public en s'excusant de leurs erreurs et en demandant son pardon? Je ne m'en contenterai pas. Ils disposaient de tous les experts néces-