

différait en ce que les Nord-Américains—et il englobait à la fois les États-Unis et le Canada—se préoccupaient presque exclusivement du bilan de l'année en cours, alors que les Japonais effectuaient des projections sur une vingtaine d'années. Voilà pourquoi ils nous ont dépassés dans les domaines que j'ai mentionnés. Savez-vous pourquoi je parle de cela, monsieur l'Orateur? Je le fais parce que le CN, le CPR et notre gouvernement auraient dû s'inspirer des propos du président de Sony. Chose certaine, l'activité économique tourne maintenant au ralenti, mais selon une étude du Western Transportation Advisory Council, le volume des exportations à destination de l'Ouest devrait augmenter comme suit entre 1980 et 1990: le charbon, de 14 à 53 millions de tonnes; les grains, de 10 à 19 millions de tonnes; le soufre, de 5.4 à 6.8 millions de tonnes; la potasse, de 3.6 à 9 millions de tonnes. Il s'agit d'une augmentation de 200 p. 100.

Monsieur l'Orateur, notre système de transport éprouve déjà des difficultés à acheminer le volume actuel de marchandises. Qu'arrivera-t-il dans quatre ou cinq ans si les hausses prévues deviennent réalité? Nous faillirons entièrement à la tâche. C'est maintenant, quand les affaires marchent au ralenti, que les chemins de fer doivent effectuer les travaux qui s'imposent: améliorer le réseau, doubler les voies, moderniser les signaux et les aiguillages, construire les milliers de wagons, de wagons-trémies, de wagons de marchandises et de locomotives dont nous avons besoin. C'est le moment de rénover une bonne partie du matériel roulant. Si ce n'est pas fait maintenant, quand le ferons-nous? D'ici à 1990, nous allons perdre des ventes de centaines de millions de dollars parce que nous n'aurons pas les moyens de livrer la marchandise. Mais les sociétés de chemins de fer disent qu'elles ne peuvent pas se le permettre. Le gouvernement a annoncé que Bombardier allait vendre pour un milliard de dollars de wagons de métro à la ville de New-York. Comment expliquer cette réussite? Tout simplement grâce à l'intervention du gouvernement qui a consenti un prêt à 9.7 p. 100. Si nous pouvons nous le permettre pour les exportations, nous pouvons aussi le faire, me semble-t-il, pour améliorer notre réseau canadien de transports.

• (2220)

Je dirais donc ceci au ministre: ce que nous pouvons faire pour Bombardier, nous pouvons certainement le faire pour les sociétés ferroviaires. C'est maintenant qu'il faut donner à ces dernières l'aide financière dont elles ont besoin pour préparer le réseau de sorte que celui-ci puisse transporter les produits que nous serons en mesure de vendre d'ici à quatre ou cinq ans.

L'ajournement

Ce n'est pas le moment de procéder aux importantes mises à pied annoncées par les deux sociétés ferroviaires la semaine dernière.

M. Douglas Fisher (secrétaire parlementaire du vice-premier ministre et ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je suis étonné de constater que le député ne s'est pas bien renseigné. Il a passé tellement de temps à s'attaquer aux sociétés ferroviaires qu'il ne s'occupe plus des annonces que font celles-ci. Je lui signale donc que le Canadien Pacifique a annoncé aujourd'hui l'achat de 50 nouvelles locomotives diesel-électriques en prévision de ses besoins futurs. C'est précisément ce qui préoccupe le député.

M. Orlikow: Cette décision n'aide en rien les personnes qui ont été mises à pied.

M. Fisher: Le montant de cette commande s'élève à 70 millions et elle permettra de créer 300,000 heures-personnes de travail.

Je tiens à souligner, particulièrement pour la gouverne du député afin qu'il cesse de critiquer tout le monde, que 20 de ces locomotives vont être utilisées sur les réseaux secondaires des Prairies. Il y avait dix ans que le Canadien Pacifique n'avait pas passé une telle commande. Cette décision a été prise en dépit de l'opposition du NPD à l'amélioration du transport des céréales dans l'Ouest du pays et malgré les pertes d'exploitation enregistrées par les chemins de fer à cause du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Je m'étonne aussi que le député ne se soit pas informé davantage au sujet des licenciements. Je sais qu'il suit généralement cette question de bien plus près que les affaires de la haute finance.

Je tiens à lui signaler—ce que le ministre a d'ailleurs dit dans sa réponse—que les cheminots qui ont travaillé deux ans ou plus recevront 80 p. 100 du montant de leur salaire habituel pendant la durée de la mise à pied.

M. Orlikow: Ils ne seront pas productifs du tout.

M. Fisher: Ce sont là des faits importants, et je regrette que le député les ignorait quand il a fait son intervention. Il aurait peut-être pris la parole pour nous féliciter et pour féliciter également les sociétés.

M. l'Orateur adjoint: La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à 11 heures demain.

(A 10 h 24, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)