

Canadien National et Air Canada

comment s'y prendre. Nous savons tous que le CN pourrait le faire s'il le voulait, mais il veut simplement abandonner son service ferroviaire, sauf quand il s'agit d'exploiter une ligne directe comme la route transcanadienne, mais d'où alors viendrait le trafic?

● (1540)

Au lieu de se contenter de gérer ses affaires et de fournir notamment des wagons et des locomotives, les dirigeants de la compagnie font des discours. Ils prétendent que l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau les paralyse. C'est ridicule! Quand nous examinons les chiffres, nous constatons qu'en dépit des dispositions de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau, les années durant lesquelles les plus grandes quantités de céréales ont été transportées ont été celles où le CN a réalisé le plus de profits ou subi le moins de pertes. Au lieu de financer des hôtels, le CN devrait amortir certaines vieilles dettes dont il se plaint. Je réagis beaucoup plus favorablement si la compagnie présentait une proposition pour amortir ces vieilles dettes dont les intérêts obèrent son bilan. Cela me plairait plus que de voter l'adoption de crédits dont rien ne découlera en réalité, sauf un élément qu'elle juge essentiel à son amour-propre, c'est-à-dire, le prestige. La compagnie aime déclarer qu'elle a acheté des hôtels, qu'elle contrôle désormais toutes sortes d'entreprises, qu'elle a construit une tour—peut-on trouver ailleurs dans le monde une tour semblable et des palaces aussi somptueux?

Pensons à l'argent qui sera affecté à l'achat de certains articles comme les cendriers idiots à ces endroits. Nous pourrions dépenser moins et faire sortir certains de ces wagons des petites localités. Il ne faudrait pas tant d'argent pour faire déneiger les voies. La compagnie ne se concentre plus sur son objectif original et c'est ce qui me préoccupe. J'ai sous les yeux un mémoire du syndicat des agriculteurs qui donne une longue liste de wagons qui sont laissés sur des voies de garage pendant un mois. Personne à la direction ne semble savoir comment faire sortir ces wagons, comment transporter le grain vers la côte ouest.

Combien nous en coûte-t-il? J'ai vu des chiffres situant la perte pour le Canada entre 500 et 700 millions de dollars. Disons donc 500 millions de dollars. Ce sont 500 millions que notre pays pourrait mettre de côté. Qui plus est, 500 millions que ces hôtels ne rapporteront pas. Peut-être cette occasion de gagner cet argent ne se présentera-t-elle plus jamais. Voyez un peu la fluctuation des prix. Prenez le prix du colza, par exemple. Les acheteurs éventuels ne croient plus que le Canada livrera les commandes à temps. Notre système de transport est incapable de livrer les commandes, et ce qui ne se livre pas à temps ne se vend pas. Le prix du colza a baissé de \$2 le boisseau le mois dernier, ce qui ne manquera sûrement pas de perturber l'économie canadienne.

Quelle est donc l'origine de toutes ces difficultés? C'est que les uns après les autres, les ministres se sont contentés de se renvoyer la balle. J'ignore quand le ministre envisage de se démettre de ses fonctions, mais il ferait mieux de se décider au plus vite, car s'il tarde encore six mois, ce seront encore six mois de perdus. Peu m'importe que ce soit du bois d'œuvre, du grain, du minerai ou autre que nous devions transporter. Il faut livrer la marchandise. Les navires n'attendront pas indéfiniment dans nos ports. Pourquoi attendraient-ils? Le monde est vaste et rempli d'activité. Certains sont capables de travailler, et ne demandent qu'à produire; ils ont des produits à vendre et, si nous n'y prenons pas garde, nous pourrions bien nous retrouver sous peu assis sur des montagnes de produits

[M. Korchinski.]

dont nous ne saurions que faire. Nous nous demanderons ce qui nous arrive, comment nous allons venir à bout de l'inflation et résoudre les autres problèmes qui nous assaillent. Nous allons peut-être tenter de nous persuader que le Canada est un pays pourvu de tant de ressources, que les difficultés se résorberont d'elles-mêmes. Je ne le crois pas. Au contraire, nous devrions affronter les problèmes dont nous discutons cet après-midi et nous opposer pour une fois à certains de ces projets grandioses dans l'espoir que les intéressés s'astreindront à régler vraiment les problèmes actuels. Je ne suis pas convaincu qu'ils s'y résoudront si nous continuons à leur donner tous les fonds qu'ils demandent.

L'autre jour, un représentant du CRTC a affirmé que Radio-Canada pourrait fonctionner avec moins de revenus publicitaires. Ce qui veut dire qu'il faudra y consacrer davantage de fonds provenant de nos impôts. Le Parlement consent toujours apparemment à accorder ces crédits aux divertissements, pour faire en sorte que les téléspectateurs n'aient pas à souffrir d'interruption du film télédiffusé à cause de messages publicitaires de quelques secondes. Pourquoi donc devrions-nous nous soucier de l'argent, pourrait-on se demander. Je soutiens que nous devrions consacrer nos fonds à des domaines qui nous assureront des services efficaces de transport de sorte que tout le pays puisse en bénéficier. Nous devrions insister pour que la direction agisse dans le sens où le pays le désire. Rien ne justifie que tous ces gens doivent m'importuner avec les wagons couverts ni qu'il me faille ennuyer le ministre à ce sujet. Cela ne saurait être agréable pour le ministre. Croyez-vous qu'il lui plaît d'écouter ces doléances perpétuelles, monsieur l'Orateur? Certes pas. La direction trouve très commode de dire au pays: Ne vous en faites pas, le problème va se résoudre tout seul. Mais qu'en est-il réellement? Le problème demeurera si le parlement ne met pas un frein à l'évolution actuelle de la situation.

Je propose, monsieur l'Orateur, que nous refusions ce crédit cette fois-ci ne serait-ce que pour inciter la direction à agir conformément à l'intention initiale du parlement, soit d'assurer le transport dans le pays, et non de gonfler leur orgueil.

Des voix: Bravo!

M. Jake Epp (Provencher): Monsieur l'Orateur, en prenant la parole aujourd'hui sur l'amendement proposé par mon ami le député de Mississauga (M. Blenkarn) au sujet du bill de financement du Canadien National, je voudrais vous faire part de certaines préoccupations propres à ma circonscription. Depuis longtemps, bien des Canadiens se demandent quelles sont les vraies priorités du Canadien National et si ces priorités, en ce qui a trait au transport des voyageurs et des marchandises à travers le Canada, peuvent être conciliées avec les priorités que le CN semble avoir adoptées. Le public constate que les priorités actuelles du CN ne sont pas celles qu'il avait à l'origine ou devrait avoir aujourd'hui.

● (1550)

Depuis quelques semaines, nous pouvons suivre au réseau national de télévision, les épisodes de la série «The National Dream», qui raconte la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique. Cette émission est une reconstitution de la colonisation de l'Ouest, période qui a beaucoup influé non seulement sur les gens de l'époque, mais aussi sur les générations suivantes de Canadiens. Il s'agissait d'un rêve, d'un grand projet. Il a réussi—d'ailleurs, il a réussi dans bien des pays du monde—et il forme encore