M. Whittaker: Je remercie le député de son interruption. Il voulait me poser une question mais je remarque qu'il a préféré faire deux déclarations. Il a déclaré que si l'on compare les différents tarifs aériens, on se rend compte qu'ils sont sensiblement égaux. Il veut parler des vols nolisés qui viennent tout juste d'être offerts au Canada. Je n'aurais aucune difficulté à obtenir une place à bord d'un vol nolisé vers presque n'importe qu'elle destination au monde. Il me serait par contre fort difficile de trouver un vol nolisé au Canada entre mon domicile et Ottawa. Le gouvernement essaye seulement de donner aux gens l'illusion qu'il est en train de prendre des mesures correctives.

Le ministre a également déclaré que le Canadien National transporte aujourd'hui un volume de fret supérieur à tout ce qu'il a déjà enregistré par le passé. Nous avons entendu la même remarque l'année dernière au comité. La croissance du Canada se poursuit, sa population augmente et son activité économique est donc plus intense que jamais. Les pourcentages ne sont donc pas aussi significatifs qu'il n'y parait à première vue. Il n'en demeure pas moins que certains services de transport nécessaires ne sont pas fournis. Je ne serais pas le moindrement surpris si les chiffres qui ont été communiqués incluaient les activités de camionnage dont l'existence est due au fait qu'à la fois le CN et le CP ont effectivement racheté diverses sociétés de camionnage et repris à leur compte leurs activités. De sorte qu'ils n'ont pas vraiment à entretenir les voies ferrées puisque dès lors le coût en incombe principalement aux provinces et aux municipalités qui sont chargées de l'entretien des routes.

● (1502)

Aujourd'hui, les chemins de fer transportent de grandes quantités de charbon et d'autres produits de l'industrie lourde. Dans le secteur du bois dans l'Ouest du Canada, les affaires reprennent, ce qui est de nature à aider les chemins de fer. Mais chaque fois qu'une activité prend de l'ampleur c'est en dépit des chemins de fer non pas grâce à eux. Par exemple, le transport des pommes est un cas typique. C'est ainsi que l'on en vient à transporter les pommes de la Vallée de l'Okanagan aux États-Unis, pour les charger sur des wagons américains et les acheminer vers l'Est, et pourtant les coûts sont beaucoup moins élevés que s'il avait fallu emprunter les chemins de fer canadiens. Naturellement, cela nous coûte plus cher qu'à nos concurrents puisqu'ils n'ont pas à transporter leurs produits par camions de l'autre côté de la frontière. Le mémoire que j'ai ici décrit toute cette situation. Il nous explique également pourquoi les horticulteurs sont en difficulté: la main-d'œuvre coûte trop cher, etc. Mais il ne nous dit pas pourquoi les tarifs du CN et du CP sont si élevés.

Et c'est là que la CCT doit intervenir, au lieu de critiquer les producteurs de fruits. Une des raisons pour lesquelles la concurrence est si âpre c'est que les tarifs-marchandises entre l'Ouest du Canada et des villes comme Toronto et Montréal sont beaucoup plus élevés. La Commission devrait faire son travail. Elle devrait prendre plus au sérieux ses responsabilités, s'occuper de ce qui se passe et cesser de courtiser les chemins de fer. On se rappelle que le ministre a présenté un bill la dernière session qui touche cette question de surveillance. Il l'a retiré rapidement comme on se l'imagine après que quelques discours eurent été faits sur le sujet; peut-être que trop de gens croyaient que si le ministre prenait les choses en main la situation aurait pu empirer. D'après moi, il faut renforcer les pouvoirs de la CCT et s'assurer qu'elle fait son travail. Il n'appartient pas au ministre de jouer au dictateur dans ce domaine. Si on acceptait ma proposition, peut-être y aurait-il amélioration à la fois des méthodes et du service.

Je vais dire quelques mots à propos de l'abandon de voies ferrées même si cela ne concerne pas directement le bill à l'étude. Quand le CN et le CP délaissent une voie ferrée comme ils sont portés à le faire, l'emprise, le droit de passage, devraient être remis à la Couronne. J'ai présenté un bill d'initiative parlementaire à ce sujet. Quand je parle de «revenir à la Couronne», je pense à la Couronne fédérale. En réalité, c'est la seule façon de présenter les choses à la Chambre parce que, après tout, nous sommes le Parlement fédéral. Je ne m'opposerais pas à ce que les droits reviennent aux gouvernements provinciaux ou aux municipalités visées. Quand j'ai exposé cette idée à la Chambre, et je pense que le ministre des Transports (M. Lang) conviendra que j'ai été le premier à en parler, que cela lui plaise ou non, les emprises abandonnées revenaient aux sociétés ferroviaires, ou plutôt à une de leurs filiales qui est une société immobilière—le CN en a une et le Canadien Pacifique en a une grande. Quand cela se produit, il faut être sur ses gardes.

Monsieur l'Orateur, il ne faudrait pas fermer les corridors dont se servent maintenant les sociétés ferroviaires, surtout dans les villes ou les secteurs où leur rachat coûterait très cher surtout si les réserves de combustible fossile viennent à s'épuiser et que nous soyons obligés de compter plus que jamais sur le transport ferroviaire. J'ignore si cela se produira de mon vivant, probablement pas; mais cela pourrait fort bien se produire du vivant de mes enfants ou de mes petits-enfants. Supposons que l'on vende les corridors de chemins de fer dans Penticton. Il serait impossible de les racheter à un prix raisonnable. Les sociétés ferroviaires ne s'en soucient guère. Elles n'ont plus le sens de leurs responsabilités, mais le gouvernement se retrouverait à son point de départ quand, il y a bien des années, il a dû établir des communications d'un bout du pays à l'autre.

Le ministre des Transports veut conclure un marché avec les municipalités et les provinces. A mon avis, il devrait les avertir que si elles vendent ces propriétés, ce sera à elles de les remettre en état si jamais il faut rétablir les communications par chemins de fer. On ne doit pas imposer ce fardeau aux contribuables canadiens. A mon avis, il serait bien préférable de veiller à ce que ces corridors restent ouverts.

Je sais que le gouvernement a l'intention une fois de plus de remettre au CN 800 millions de dollars de sa dette. Je recommande donc à l'administration du CN et au ministre des Transports d'assumer leurs responsabilités et de fournir un service de transport efficace aux Canadiens. Nous en avons désespérément besoin. Il nous faut un meilleur service. S'il faut pour cela remanier la CCT et la direction des chemins de fer, eh bien, soit! Occupons-nous de réparer le gâchis. N'essayons pas de faire croire aux gens que c'est déjà fait.