

*Canadien National et Air Canada*

wagons étaient sans cesse utilisés et en mouvement et je me demande dans quelle mesure l'abandon d'un service efficace d'expédition de marchandises a contribué à la pénurie de wagons actuelle. Je ne suis pas convaincu qu'il soit absolument nécessaire que 500 wagons des chemins de fer du pays soient immobilisés à Sydney de façon presque habituelle, comme l'a souligné hier le ministre des Transports.

Je suis persuadé qu'une planification, une expédition et une organisation satisfaisantes par le CN permettraient de faire circuler ces wagons et aux endroits où il y a actuellement une pénurie, on pourrait mettre certains de ces 500 wagons à la disposition des Canadiens qui veulent faire transporter divers articles commerciaux au Canada. Cette tâche incombe franchement au gouvernement en général et plus particulièrement au ministre des Transports. Nous pouvons citer des cas dans le domaine agricole où il faut environ 17 jours aux wagons qui parcourent une distance de 450 milles avant de pouvoir entreprendre le voyage de retour. Pareille lenteur est inexcusable. Ces wagons sont souvent chargés en une journée. Avec une expédition appropriée, ils pourraient parcourir 450 milles dans 24 à 36 heures. On peut les décharger, s'ils sont placés de façon appropriée dans une journée et ils pourraient très facilement être revenus pour être rechargés dans un délai d'une semaine. Si on songe aux frais de stationnement qu'on réclamerait à un particulier qui retiendrait ce wagon durant une dizaine de jours sur sa propre voie d'évitement, quel est le coût du matériel inoccupé que doivent absorber les chemins de fer en raison d'une expédition médiocre?

Ce sont des questions qui devraient retenir l'attention du ministre, je crois, surtout en ce moment où il y a une pénurie de wagons d'Okanagan à Annapolis et de Terre-Neuve à Victoria. Il ne devrait pas excuser de telles situations, il ne devrait pas dire que c'est une question d'habitude. Il devrait dire que ce sont des problèmes auxquels il accordera toute son attention et qu'il cherchera à résoudre immédiatement. C'est une affaire sérieuse. J'ai été étonné que le député de Madawaska-Victoria (M. Corbin) puisse parler de ce sujet hier soir sans mentionner le problème qui se pose dans le transport des produits agricoles de sa circonscription. C'était, à mon avis, une négligence flagrante de sa part. Le problème des transports en ce qui a trait tant au moment de la livraison qu'au coût du fret et autres frais complémentaires que les chemins de fer ajoutent à la note, a privé sa circonscription et une partie de la mienne de centaines de milliers de dollars annuellement.

Quand on essaie de discuter de ces choses avec les autorités des chemins de fer, on n'obtient aucune réponse logique. Pourquoi le député de Madawaska-Victoria ne se joint-il pas à moi pour exercer des pressions sur le gouvernement pour qu'il trouve des solutions à ces problèmes? Voilà la collaboration qui est nécessaire pour le Canada, pour sa circonscription et pour la mienne. Il s'agit là d'un grand besoin pour une partie de sa circonscription et de la mienne, mais il n'en a pas fait du tout état dans son intervention d'hier soir.

J'ai déclaré qu'il semblerait que l'abandon du service-voyageurs était presque intentionnel par suite des pauvres conditions des correspondances et des services. Je me demande si les complications de la régulation qui sont survenues et qui nécessitent plus de temps de rotation qu'il n'en fallait il y a 10, 15 ou 20 ans, sont également intentionnelles. N'y a-t-il pas de solution à ce problème? C'est sûrement une façon d'aggraver la pénurie de wagons à marchandises partout au Canada. Monsieur l'Orateur, on m'a reproché à juste titre de me répéter un peu trop

souvent. Comme en témoigne le hansard, il suffit de jeter un coup d'œil en arrière pour constater que j'ai tenu des propos à peu près identiques plus tôt au cours de la présente session. Mais je pense que les commentaires faits par divers députés, qu'ils viennent de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve ou de Crowfoot, devraient faire comprendre au gouvernement que le problème est d'importance, notamment dans ma circonscription, une circonscription agricole, qui ne bénéficiera de moyens de transport concurrentiel que si les chemins de fer adoptent une attitude efficace et concurrentielle à l'égard de cette industrie et de ses exigences.

● (1510)

Monsieur l'Orateur, je voudrais maintenant parler d'une autre chose que j'ai sûrement déjà mentionnée et pour laquelle j'espérais obtenir une réponse. C'est une question sur laquelle je compte insister. Étant donné que le CN a repris divers avoirs de sociétés ferroviaires en faillite, que sont devenues les concessions de terrain faites à ces sociétés? Ont-elles été retournées à la Couronne? Font-elles partie des avoirs du CN? Pas à ma connaissance en tout cas. Le CN a repris d'anciennes sociétés ferroviaires avec tout leur matériel et leur dette.

Comparons cette situation avec le CP. Le CP a conservé ses terrains et il est probable qu'il continuera à les administrer avec profit. Mais, au mieux de ma connaissance—et encore là j'avais espéré une réponse à une question précédente—les propriétés foncières que le CP a reçues pour l'inciter à y a ménager des voies ferrées constituent maintenant des biens qui n'ont rien à voir avec le transport, et les bénéficiaires que procurent ces terrains ne servent pas améliorer les moyens de transport au profit des Canadiens. Telle n'était pas l'intention lorsque ces terres furent concédées au CP Rail. Elles le furent afin de constituer un avoir et une source de revenu qui, à long terme, rendrait l'exploitation du chemin de fer rentable. Elles ont maintenant été portées à un autre compte. Encore une fois, je demande si cette pratique est justifiable. A mon avis, il faudrait s'en occuper.

Nous avons au Canada un système de tarifs combinés, monsieur l'Orateur. Si on veut expédier une wagonnée de pommes d'un point situé en Colombie-Britannique par le CN à destination d'un autre point non concurrentiel dans une autre région du Canada, ou par le CP Rail à un point non concurrentiel à quelque distance de la vallée d'Annapolis, ou une wagonnée de pommes de terre du Nouveau-Brunswick ou de l'Île-du-Prince-Édouard à un point non concurrentiel, les chemins de fer établiront un taux précis. Étant donné qu'il s'agit d'un point non concurrentiel, la note sera vraiment salée. Par conséquent, on peut très bien payer 15 ou 20c. de plus les cent livres pour expédier des marchandises à un point non concurrentiel qu'à un autre situé beaucoup plus loin mais concurrentiel. La Commission des transport n'a aucun pouvoir à l'égard des tarifs. Il semble qu'on ne publie jamais les résultats des enquêtes, ce qui est mauvais pour le pays.

Si les députés d'en face veulent faire quelque chose à propos de la vie chère, il incombe au gouvernement d'examiner certaines des méthodes utilisées par les services de transport, surtout par les compagnies ferroviaires, qui imposent leur volonté aux Canadiens à tout prix. Les diverses subventions qui ont été accordées par le gouvernement ne sont pas négociées dans le cadre d'un programme national. Le ministre des Transports l'a bien indiqué aujourd'hui quand il a rembarqué la région de l'Atlantique. Ces subventions sont négociées séparément.