

CN et Air Canada

Finances (M. Turner), qui s'occupent de près ou de loin des transports devraient profiter de l'occasion pour expliquer à la Chambre et aux Canadiens leur position face à la question des transports et de ses implications.

Des voix: Bravo!

M. Knight: Pour la gouverne du député de Nickel Belt (M. Rodriguez), le ministre de l'Expansion économique régionale (M. Jamieson) voudrait-il expliquer quelles mesures il entend prendre, vu sa longue expérience comme ministre des Transports.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. J'hésite à interrompre le député, mais si les députés veulent tenir des conférences, je leur suggère de le faire derrière les rideaux.

Des voix: Bravo!

M. l'Orateur: Je m'oppose fermement à ce que des députés s'assoient sur le bras de leurs fauteuils ou même parfois sur leurs pupitres en tournant le dos à la présidence pendant qu'un député essaie de s'adresser à la présidence. Je demande la collaboration de tous les députés.

Des voix: Bravo!

● (1500)

M. Knight: A mon avis, il importe particulièrement à un gouvernement minoritaire d'écouter ce que les gens ont à dire sur les transports. Je veux dire qu'un ministre au moins, celui de l'Expansion économique régionale (M. Jamieson), devrait montrer plus d'empressément à répondre aux questions ayant trait aux frais de transport dans les Prairies et les Maritimes. Mon ami le député de Nickel Belt et mon ami le député de Timiskaming ont des questions à poser au sujet de la situation du transport dans le Nord de l'Ontario. Ce débat leur donne l'occasion de demander l'annonce de changements importants dans le tarif marchandises afin de répondre à l'urgent besoin d'un réseau de transport juste et équitable d'un bout à l'autre du pays, un système qui égalise les frais de transport, de sorte que les gens qui vivent dans des régions comme les provinces des Prairies, le nord de l'Ontario et les provinces Maritimes puissent voir s'implanter chez elles des industries manufacturières, des industries de capital qui créent des emplois pour eux.

Monsieur l'Orateur, j'ai traité assez longuement de la question de la dette que doit assumer les Chemins de fer nationaux par suite de cette mesure particulière qui vise son financement. Il y a quelques années, la relation qui existe entre la dette du CN et d'Air Canada avait été modifiée. Il faudrait aller plus loin et supprimer la dette des livres du CN. Somme toute, Mackenzie et les autres actionnaires des années 1900, à l'époque où le parti tory achetait ces chemins de fer, ont été suffisamment payés.

M. Broadbent: Trop.

M. Knight: Trop. J'ai parlé de la structure du tarif-marchandises par rapport aux nombreuses régions du pays et la relation qui existe entre elle et les céréales. J'ai abordé brièvement la question de l'abandon des voies ferroviaires auquel fait face notamment l'Ouest canadien. Je propose, au lieu de fixer à 1975 la date à laquelle les chemins de fer pourront abandonner le gros des voies ferroviaires dans l'Ouest canadien, que le gouvernement songe à retarder l'échéance de 1975, afin de pouvoir faire une proposition concrète aux producteurs de l'Ouest. Pas seulement aux

[M. Knight.]

producteurs, mais aussi aux centaines de milliers d'habitants de ces petites localités qui sont en droit d'attendre une réponse concrète quant à la nature de la politique nationale de transport et du service que leur assurera le système de transport. Le gouvernement devrait faire connaître au producteur le genre de système qui assurera le transport du grain, ce qu'il en coûtera si nous abandonnons 610 milles de voies dans la circonscription d'Assiniboia et plus de 2,000 milles, je crois, en Saskatchewan. Des centaines de petites ou moyennes localités des Prairies sont menacées par cet abandon jusqu'ici. J'espère qu'un ministre de la couronne, le ministre des Transports (M. Marchand) ou le ministre responsable de la Commission canadienne du blé, qui aime bien se mêler de transport, répondra à cette question brûlante.

Une autre question qui exige une réponse, c'est celle de la fermeture des gares. Le député de Mackenzie (M. Korchinski) l'a soulevée au cours de la période des questions et j'espère qu'il ne m'en voudra pas d'y revenir. Elle touche aussi le sud de la Saskatchewan. Quelle sorte de service donne donc une société ferroviaire qui établit un «servocentre» fonctionnant à partir de deux grands centres de la Saskatchewan, soit Regina et Saskatoon, prétendant que c'est pour donner plus de service aux producteurs, aux gens des petites localités, alors qu'on retire tous les agents de gare de ces endroits, et qui tente d'expliquer à ces populations en quoi consiste un tel servocentre? Et tout le monde sait ce que c'est. C'est une ligne téléphonique sur laquelle peut se brancher à un moment donné quelque agent de bureau dans la ville de Regina et qui achemine la demande d'un service dont un producteur aurait besoin. Et si celui-ci a de la veine il pourrait obtenir des résultats avant la fin du mois. Voilà le genre de servocentre que l'on est à créer dans les Prairies. Voilà le genre de sottises que nous tolérons de la part des chemins de fer publics et privés au pays, d'un système pour lequel n'est pas prévu le moindre politique de transport.

Vu tout l'argent consacré à l'étude sur les transports du Conseil des grains du Canada, à des projets comme celui du groupe notoire appelé projet des Grandes plaines, il devrait expliquer à la Chambre, aux députés, comment les fonds sont affectés à ces deux projets et quelle sorte de travail on y fait. Le projet des Grandes plaines est censé porter sur le développement de l'Ouest. Il groupe des membres des conseils d'administration de sociétés multinationales et nationales, mais pas un seul représentant des producteurs de l'Ouest. Les directives viennent du bureau du premier ministre. Comment explique-t-on la chose en fonction du débat sur les transports dans cette région?

Que se passe-t-il donc au Conseil des grains du Canada, que deux grandes organisations agricoles, le Syndicat national des cultivateurs et le Syndicat du blé s'en retirent comme membres? Pourquoi s'en sont-ils retirés? Qui le Conseil des grains représente-t-il sinon la bourse des grains privée, les amis du parti conservateur, les amis des Tories? Je parle de la bourse des grains privée de Winnipeg à laquelle nous, néo-démocrates, voudrions qu'on enlève le droit de manutentionner quelque grain que ce soit. Que l'on confie le lin, le seigle et le colza à la Commission du blé et que l'on cesse de baguenauder.

Plusieurs ministres de la Couronne devraient répondre à cette question. Il y en a toute une liste. Ainsi, le ministre chargé de la Commission du blé, puisqu'il intervient dans les questions de transport, devrait expliquer aux Communes où en est l'accord visant à assumer les frais d'armortissement et autres des wagons-trémies qui sont loués aux chemins de fer. Or, pas un seul producteur de l'Ouest