

Transports—Loi

M. Blaikie: Monsieur le Président, le député vient de faire allusion aux tarifs que le CP peut exiger à l'heure actuelle des producteurs de charbon et d'autres clients. Voilà exactement pourquoi nous avons le système de réglementation que nous avons. Si ces gens ont à se plaindre du tarif qui leur est imposé, il existe des mécanismes leur permettant de faire valoir leur point de vue. Et c'est très bien ainsi en ce qui me concerne. Si nous ouvrons complètement le marché et que nous tolérons que le CP, ou le CN quant à cela, conclue des accords secrets avec d'autres producteurs, nous allons nous retrouver avec un système tarifaire qui sera discriminatoire à l'endroit des petits producteurs et qui fera les beaux jours de ceux qui ont une telle quantité de marchandises à faire transporter qu'ils obtiendront ce qu'ils veulent des sociétés ferroviaires.

● (1550)

Je me rends bien compte que c'est plutôt astucieux de la part du gouvernement de signaler que le Nouveau parti démocratique se trouve à souscrire ici à une critique formulée par le Canadien Pacifique à l'endroit de ce projet de loi. C'est exact. Je puis dire franchement que cela ne m'enchant pas. Mais je préfère la vérité à mon confort personnel. Il se trouve que c'est exact dans ce cas-ci, mais il est rare que le CP ait raison.

M. Kilgour: Malgré tout le respect que je dois au député qui vient de prendre la parole, je dois dire que les méthodes de réglementation actuelles ne fonctionnent pas. Elles se sont maintes fois avérées insuffisantes pour la fin du XX^e siècle. Je vais lui en donner un exemple.

La société Champion Forest Products, à l'instar d'autres producteurs de bois de pulpe de l'ouest du pays, en a appelé de la hausse de 4 p. 100 que le CN, et le CP je crois, ont décrétée et qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier dernier. Ils ont interjeté appel devant la CTC le 1^{er} avril dernier, je crois. Comme le député s'en souviendra peut-être, ce n'est qu'à la mi-décembre que la CTC a rendu sa décision. Autrement dit, elle a mis à peu près huit mois à en arriver à une décision.

Comme vous ne l'ignorez pas, monsieur le Président, la société Champion Forest Products veut agrandir son usine de bois de pulpe de Hinton, dans l'ouest de l'Alberta, au coût de 350 ou 400 millions de dollars. Si ce projet se réalise, 400 travailleurs y seront employés à plein temps. Je peux dire au député que la Champion Forest Products est un des nombreux fournisseurs et expéditeurs de l'ouest du pays qui appuient vivement ce projet de loi.

Autrement dit, comme le système ne fonctionne pas, nous allons le modifier pour nous assurer que le CP et le CN négocient de bonne foi avec les expéditeurs, petits, moyens et grands, dont dépendent des centaines de milliers d'emplois dans l'Ouest et dans tout le pays, dans les villes comme dans les campagnes. Je m'étonne que le député ne soit apparemment pas au courant de ces questions.

Le député a parlé des petits expéditeurs. Je tiens à lui rappeler, puisqu'il était absent—et je ne dirai pas où il se trouvait—que les expéditeurs, petits et gros, vont pouvoir négocier les prix et les services des transporteurs ferroviaires, comme ils le font actuellement avec les autres transporteurs de biens et de services. Le prix sera fixé en fonction du volume, du matériel,

des services, du trajet et ainsi de suite. Comme ils sont incapables actuellement de conclure des contrats confidentiels, les sociétés ferroviaires hésitent à offrir des rabais aux petits expéditeurs qui ne demandent qu'un aller seulement, alors que ce pourrait être à l'avantage des chemins de fer, qui pourraient ainsi remplir un convoi vide pour le trajet de retour. Le député d'Athabaska (M. Shields) nous a donné un exemple convaincant, ce matin, quand il a parlé des habitants de Fort McMurray qui ont tenté sans succès, il y a quelques années, de charger de terre les wagons qui rentraient vides à Fort McMurray pour recevoir leur cargaison de soufre.

Quand la mesure à l'étude entrera en vigueur, dans la circonscription du député comme dans la mienne, les expéditeurs et les entrepreneurs pourront se prévaloir du transport de retour. En toute déférence, je dois rappeler au député que l'économie a bien changé depuis l'époque du manifeste de Regina. Nous tentons d'entrer dans une ère nouvelle où il faut livrer concurrence à des pays comme le Japon. Le seul moyen d'y parvenir consiste à transporter nos biens et nos services grâce à un système efficace qui ne sera plus prisonnier d'une idéologie désuète.

Le président suppléant (M. Paproski): La parole est au député de Winnipeg—Bird's Nest.

M. Blaikie: J'ai mal entendu, monsieur le Président.

Le président suppléant (M. Paproski): Je regrette, veuillez m'excuser. J'ai toujours des ennuis avec cette partie de Winnipeg. Excusez-moi. Je ferai très attention dorénavant. La parole est au député de Winnipeg—Birds Hill.

M. Blaikie: Monsieur le Président, j'ignorais que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Kilgour) était chargé de nous surveiller. Il nous a dit qu'il ne dirait pas où j'étais. Le plus étonnant c'est qu'il le sache. Cependant, j'ignore au juste à quoi il faisait allusion. En fait, j'ai passé les premiers jours de la semaine à Winnipeg pour participer à une enquête du NPD fédéral concernant le dossier du nucléaire. Je pourrais peut-être mettre le secrétaire parlementaire au fait de cette enquête si jamais cette question l'intéresse. Dans l'intervalle, il ferait bien de s'en tenir au sujet à l'étude.

Il nous assure, toujours sur un ton plaisant, que notre économie a évolué depuis le manifeste de Regina. Or, nous parlons des amendements apportés en 1967 à la Loi nationale sur les transports, soit 4 ans plus tard. J'en parle simplement pour rappeler quel type de réponses futiles et insignifiantes nous obtenons du secrétaire parlementaire quand nous l'interrogeons sur un changement majeur de notre économie.

Je trouve moi aussi regrettable que la compagnie en question ait dû attendre si longtemps une décision de la Commission canadienne des transports. Mais je ne suis pas d'accord pour dire que la solution proposée par le gouvernement pour régler ce problème évident est forcément la bonne. Je ne m'étonne pas que la Commission canadienne des transports mette tant de temps à se prononcer car on la prive systématiquement de subventions depuis des années, bien avant que le gouvernement actuel ne prenne le pouvoir. Elle est sous-financée en matière de personnel à tous les niveaux, que ce soit le manque d'inspecteurs au sol pour veiller à la sécurité, ou de commissaires et autres personnes qui doivent trancher ce genre de questions.