

Loi sur les chemins de fer

Il y a quelques années, je travaillais dans cette industrie et conformément aux ententes conclues, nous devions envoyer 60 à 70 p. 100 de nos produits par chemin de fer pour obtenir un tarif plus avantageux. En fait, les chemins de fer n'ont pas pu fournir de wagons. Ils n'ont pas respecté leur partie du contrat. Ils nous avaient pourtant dit: «Si vous voulez un tarif plus avantageux, vous devrez accepter d'expédier par chemin de fer la majeure partie de vos produits.» Mais finalement, ils n'ont pas pu livrer nos marchandises le moment venu. Ils n'avaient nullement l'intention de le faire. Nos raisons de mécontentement n'ont cessé de s'accumuler. Nous avons vu les produits de nos concurrents envahir l'Ouest et nos marchés d'exportation. Nous n'avons pas pu les concurrencer, faute de moyens de transport.

Quand je pense aux 6.7 milliards de dollars dont les contribuables ont fait cadeau au CN au cours des années, je me demande pourquoi la compagnie n'a pas pu donner du bon service et devenir la principale compagnie de transport au Canada. Voilà un exemple. Et dans l'Ouest, on pourra vous citer bien d'autres exemples d'industries, de producteurs et de produits agricoles qui ont eu droit au même genre de traitement. Nous pourrions épiloguer longtemps là-dessus. J'étais à la Chambre quand l'ancien ministre des Transports a levé les mains en signe de désespoir et déclaré que le transport au Canada était un vrai gâchis. Il avait raison.

M. Woolliams: Ils l'ont envoyé au Sénat.

M. Whittaker: Mon collègue de Calgary-Nord dit qu'ils l'ont envoyé au Sénat. C'est exactement ce qui est arrivé. C'est exactement ce qu'il a obtenu pour avoir reconnu que les transports étaient un gâchis. On a alors bombardé le grand homme de la Saskatchewan ministre des Transports. Il est passé maître dans l'art de la dissimulation. Pourtant, nous n'avons pas un meilleur réseau de transport. Nous n'obtenons pas un meilleur service. Rien n'est mieux qu'avant, même si le ministre des Transports a dit il y a quelques jours qu'on avait mis de l'ordre dans le gâchis des transports au Canada.

● (1452)

Je ne sais pas qui le ministre essaie de tromper. J'ignore pourquoi il s'efforce de berner les Canadiens, à moins que ce ne soit parce que les élections approchent.

Chaque fois que je vais à Vancouver, je peux voir 22 navires dans le port qui attendent d'être chargés de grain. Ces ventes de grain sont providentielles. Sans elles, le déficit de notre balance commerciale serait beaucoup plus élevé. Nos importations seraient très supérieures à nos exportations. Si nos exportations agricoles semblent bonnes, c'est uniquement à cause du grain. Il est toutefois lamentable que les céréales ne puissent être expédiées jusqu'au port de Vancouver et que les navires doivent attendre. Ils doivent payer des frais de surestaries qui peuvent s'élever jusqu'à \$500 par jour. Et qui doit absorber ces coûts? L'agriculteur de l'Ouest du Canada, bien sûr. Cela est dû uniquement au fait que les sociétés de transport ne peuvent assurer leurs livraisons.

Si on a réussi à mettre un peu d'ordre dans ce gâchis, pourquoi alors le premier ministre libéral de la Nouvelle-Écosse demande-t-il au ministre d'oublier cette histoire de paiement par l'utilisateur que ce dernier pousse à fond de train. Il transfère 800 millions de dollars de la dette du CN, puis il

[M. Whittaker.]

parle de paiement par l'utilisateur. Au cours des années, les contribuables y ont été de 6.7 milliards de dollars de leurs poches. Plutôt que de parler de paiement par l'utilisateur, pourquoi ne pas prendre les mesures qui s'imposent pour assurer le transport des céréales depuis les provinces des Prairies jusqu'à la côte?

Pourquoi les premiers ministres de l'Ouest ont-ils outrepassé le ministre des Transports pour demander directement au premier ministre (M. Trudeau) de faire appliquer les dispositions capitales du rapport Hall? Le premier ministre a bien sûr repoussé leur requête.

L'autre jour, on nous a parlé des fins extraordinaires que le gouvernement libéral réserve au rapport Hall. Il va adopter cinq ou six des 90 recommandations qu'il contient. Et parce qu'il acceptera peut-être cinq ou six recommandations, il nous en fait toute une histoire. Est-ce par hasard que les ministres des Transports des provinces de l'Ouest ont des entretiens avec le ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Horner) plutôt qu'avec l'actuel ministre des Transports? Le premier ministre ne pouvait donner au ministre de l'Industrie et du Commerce le portefeuille des Transports parce que l'actuel ministre voulait le conserver. C'est la promesse d'un poste ministériel qui a fait passer le député d'un côté à l'autre de la Chambre. Il assume maintenant une partie des fonctions du ministre des Transports.

Il est plus économique pour les Canadiens de voyager à l'étranger que de voyager dans leur propre pays. Il m'en coûte moins cher de me rendre à Londres que de venir de chez moi à Ottawa par avion.

Le ministre des Transports prétend avoir réparé le gâchis dans son ministère. Certains secteurs sont tout aussi désorganisés, voire même davantage, que du temps de l'ex-ministre des Transports...

M. Lang: Monsieur l'Orateur, le député me permettrait-il une question?

M. Whittaker: Oui; monsieur l'Orateur.

M. Lang: Monsieur l'Orateur, je remercie le député de me permettre de poser une question. Je voudrais lui demander s'il reconnaît que les temps où les tarifs des vols à destination de l'étranger étaient meilleur marché que sur les lignes intérieures sont révolus. Aujourd'hui, si l'on compare les tarifs des vols réguliers au Canada et hors du Canada on s'aperçoit qu'ils sont sensiblement égaux. Si l'on compare les tarifs respectifs des vols nolisés qui leur font concurrence, on constate que les tarifs en vigueur au Canada sont en fait les mêmes qu'à l'étranger. Cela démontre bien comment nous sommes parvenus à résoudre un problème qui existait auparavant.

Le député a parlé du CN et de la capacité du système ferroviaire en formulant des critiques à leur égard. Sait-il que le CN a annoncé hier qu'il avait terminé la compilation de ses données portant sur l'année 1977 et qu'il a révélé avoir transporté plus de fret que jamais auparavant dans son histoire et avoir réalisé les profits les plus élevés depuis 1943, déduction faite du plein montant des intérêts dus sur sa dette? Voilà d'autres faits dont le député pourrait prendre note quand il constate l'évolution qui s'est accomplie au cours des dernières années.