

L'Adresse—M. Benjamin

déborder le vase, on dirait que ce n'est pas le parti conservateur que les Canadiens ont élu. Alors qu'il est au pouvoir depuis deux ans, le gouvernement n'a appliqué aucune ou presque des recommandations contenues dans le rapport que lui a remis le groupe de travail progressiste conservateur chargé d'étudier le service-voyageurs. Tous les problèmes que l'ancien ministre des Transports, le député de Végréville (M. Mazankowski), et moi-même n'avons cessé de déplorer chaque année depuis 1976 existent toujours.

Aucun homme d'affaires qui se respecte, aucun gouvernement ne lancerait une entreprise avec du matériel désuet, vieux, périmé. Tout directeur de banque tournerait vite en dérision quiconque lui demanderait, dans ces conditions, un prêt de démarrage. Telle a été la situation de VIA Rail en 1976. Le CP et le CN venaient de remettre à la société du matériel usagé pour 80 millions de dollars.

Le groupe d'action chargé d'étudier le service-voyageurs était présidé par Hugh Horner, qu'on ne saurait qualifier de socialiste à tout crin. Le groupe s'étonnait qu'on fasse payer une seconde fois aux contribuables canadiens le matériel roulant du CN, qui leur appartenait déjà. Il en allait de même des gares et autres installations. On ne comprenait pas que la population doive payer une seconde fois ce qui lui appartenait déjà. Si les conservateurs pensent être, de cette manière, à la hauteur de leurs aspirations, rien d'étonnant alors à ce que le pays coure à sa perte. En deux ans, le gouvernement n'a pas réussi à remettre de l'ordre dans cette affaire. Il devrait obliger le Canadien National et le Canadien Pacifique à rembourser l'argent que les contribuables ont dépensé pour racheter le matériel et les installations qui leur appartenaient.

A moins de moderniser le matériel de VIA Rail, ainsi que le recommandait le groupe de travail, il ne reste plus qu'à supprimer le réseau en entier, à l'exception du couloir Québec-Windsor. Les nouvelles locomotives ne sont toujours pas sur les rails. Les commandes de nouveaux wagons n'ont toujours pas été passées, bien que l'on annonce chaque année, depuis 1976, l'achat de nouveaux wagons de passagers. Tout ce que le ministre a pu me dire, hier, en réponse à ma question, c'est qu'il espérait faire une déclaration, comme son prédécesseur. Cela ne va pas, nous n'arriverons jamais à rien. Si le gouvernement veut, comme il le prétend, un réseau ferroviaire pour les passagers digne de ce nom, il devra y consacrer quelque argent et l'améliorer pour que les gens l'utilisent.

M. Malone: Monsieur le Président, je voudrais faire des observations et poser des questions sur bien des parties du discours du député de Regina-Ouest (M. Benjamin), mais en particulier sur ce qu'il a dit au début, parce que cela touche tous ceux dont la circonscription est influencée par le secteur céréalier des Prairies. Comme lui, je suis préoccupé par la question de la capacité de manutention des céréales de nos ports. Je ne poserai que trois questions pour ne pas prendre plus que le temps qui m'est alloué.

Le député pense-t-il que l'on doit reconnaître la responsabilité des tierces parties en cas de grève? Vu l'importance du transport des céréales pour notre économie nationale, serait-il

d'accord si l'on déclarait qu'il s'agit d'un service essentiel? Selon lui, dans les régions où il existe des coopératives d'agriculteurs, ceux-ci devraient-ils pouvoir faire eux-mêmes le travail de manutention des céréales pendant une grève? Le député me rendrait service en répondant à ces trois questions.

M. Benjamin: Monsieur le Président, je ne sais pas au juste ce que le député veut dire en parlant de la responsabilité des tierces parties. Je ne sais vraiment pas ce qu'il veut savoir. Je voudrais bien qu'il précise sa pensée. Je ne comprends pas le but de sa question à propos du transport des céréales.

● (1250)

Le député a parlé du transport des céréales comme d'un service essentiel. On peut dire la même chose à propos de bien d'autres services au Canada, notamment les chemins de fer, les postes, les lignes aériennes, le bois de charpente et les produits forestiers. Ce sont toutes des choses qui servent le public et la nation et ce sont des services essentiels. Il faut cependant permettre au processus de négociations collectives de fonctionner. Lorsqu'il échoue, il appartient au gouvernement et à tous les partis politiques de décider si le gouvernement et le Parlement doivent intervenir ou non et cela ne doit se faire qu'en dernier recours.

Nous ne pouvons pas simplement décider que le transport des céréales est un service essentiel parce qu'on pourrait ainsi établir une très longue liste de services essentiels. Si ce principe se répercute dans les lois, alors le processus de la négociation collective est bafoué ainsi que les droits des employeurs et de la plupart des employés, sinon de tous les travailleurs canadiens visés par une convention collective. Tous les employés municipaux, provinciaux et fédéraux seront concernés. Où cela s'arrêtera-t-il? Que considère-t-on comme un service essentiel?

Je pourrais comprendre qu'on prenne de telles mesures en temps de guerre, mais il me semble qu'on doit décider de chaque cas en toute objectivité. Si le processus de la négociation collective échoue complètement et que le gouvernement épuise toutes ses ressources, alors naturellement tout gouvernement responsable, quel que soit son affiliation politique, devra intervenir et déclarer que ce secteur est un service essentiel dans l'intérêt supérieur du Canada. Cependant, cela ne peut se faire à l'avance.

Quant à demander aux fermiers de manutentionner leurs propres céréales, je veux d'abord dire à mon collègue qu'ils ont déjà assez de mal à le faire dans leur propre exploitation et à les récolter. J'ai lu des communiqués de presse selon lesquels les agriculteurs de l'Alberta voulaient aller à Thunder Bay pour remettre le terminal céréalier en service. J'ai trouvé cela bizarre parce qu'à peine un boisseau de céréales albertaines passe par Thunder Bay de toute façon. J'ai pensé que c'était une décision stupide. En outre, parmi tous mes bons amis agriculteurs, je n'en connais pas un qui sache faire fonctionner un terminal céréalier à Thunder Bay, à Vancouver ou ailleurs. C'est un travail salissant qui demande des capacités différentes que celles qu'exigent la rentrée des récoltes et l'entreposage.