

*Loi sur les chemins de fer*

Sur les plans économique et géographique, notre pays n'a aucun sens. Nous avons tenté de réunir les différentes régions d'Amérique du Nord sur un axe est-ouest, alors que les couloirs géographiques, les communications et le commerce fonctionnent sur un axe nord-sud. Nous allons à l'encontre des tendances naturelles en tentant de former une entité appelée «Canada» en alliant l'Est et l'Ouest. Par conséquent, il est essentiel d'avoir un réseau de transport solide et efficace, afin de maintenir l'unité précaire qui fait le Canada. Il est important d'avoir une politique de transports qui n'élargisse pas le fossé entre l'Est et l'Ouest, mais qui contribue à unir le pays. Mais le hic, bien sûr, c'est la façon dont le gouvernement a conçu la politique des transports. Il tient pour acquis que la concurrence est essentielle pour qu'un réseau de transport soit efficace et que, grâce à la concurrence, le consommateur puisse bénéficier de prix réduits et d'un meilleur service.

L'un des autres objectifs de la concurrence, c'est de maximiser les profits. Nous nous retrouvons dans un dilemme lorsque nous tentons d'appliquer au réseau ferroviaire la théorie de la libre entreprise ou la quête du profit. Si le profit est l'objectif visé, lorsqu'un réseau de transport commence à accuser des déficits sur certaines lignes, alors la logique libre-échangiste et le principe du paiement par l'utilisateur exigent que l'on réduise ou que l'on interrompe le service sur la ligne en question. Dans une activité commerciale ordinaire, les conséquences d'une telle mesure la plupart du temps ne sont pas trop harassantes pour le consommateur, car une autre entreprise pourra venir compenser. Dans le secteur des transports, par contre, la région ainsi touchée n'a pas immédiatement accès à un autre mode de transport. Si vous abandonnez une ligne ferroviaire, vous ne pouvez pas prendre pour acquis qu'un bon service routier ou aérien viendra s'occuper de transporter les gens et les marchandises.

Le dilemme, si l'on veut que cette entreprise soit rentable, c'est ou bien de condamner les régions et les localités à l'isolement, ou bien de leur assurer un service de transport médiocre. Si nous adoptons cette conception—dont le ministre des Transports (M. Lang) nous rebat les oreilles toutes les fois qu'il parle du paiement par l'utilisateur, voire de l'abandon complet ou partiel du réseau—nous contribuerions à la séparation du Canada. Nous ajouterions encore aux difficultés des Canadiens de la région de l'Atlantique, du nord de l'Ontario et de certaines parties de l'Ouest du Canada.

Quant à moi, j'estime au contraire que nous devrions utiliser notre réseau ferroviaire comme moyen de favoriser l'unité canadienne, car nous pourrions ainsi éliminer les inégalités dont souffrent les régions qui sont moins industrialisées ou qui possèdent moins de richesses naturelles. Je connais bien leurs difficultés. Je suis originaire d'une région désavantagée du nord de l'Ontario qui vit de son industrie primaire. Elle est aux prises avec un barème de tarifs-marchandises qui la désavantage et qui l'empêche de prendre de la distance vis-à-vis des industries minières et forestières pour ce qui est du travail et du commerce. Si le nord de l'Ontario ne peut pas obtenir d'industries secondaires, contrairement à la région de l'Atlantique, c'est tout simplement parce que les industries secondaires n'arriveraient pas à transporter leurs produits à cause de tarifs-marchandises qui les défavorisent.

[M. Symes.]

● (1222)

Les tarifs-marchandises sont conçus pour permettre de transporter nos matières premières à bon marché vers certaines parties du sud de l'Ontario ou aux États-Unis où elles sont transformées et nous sont revendues comme produits finis. Il en coûte toujours moins cher pour transporter ce genre de matières en vrac à l'état brut ou semi-ouvré que pour transporter des biens manufacturés vers d'autres parties du Canada. Cela signifie évidemment que tant que ces tarifs-marchandises discriminatoires seront en vigueur nous ne pourrions résoudre le sempiternel problème de l'économie des réussites ou des échecs retentissants ou du chômage élevé dans ces régions du Canada qui ne peuvent attirer l'industrie manufacturière.

C'est un problème à long terme que le gouvernement actuel n'a jamais résolu. Il pourrait l'être si le bill allait plus loin. Le bill devrait toucher à l'ensemble du transport par rail et du financement des chemins de fer et amener une rationalisation du réseau. Si le bill entraînait la fusion du CN et CP en une société de la Couronne possédée et dirigée par l'État, nous pourrions mettre fin à ces anomalies persistantes, aux problèmes permanents de la discrimination des tarifs-marchandises qui continuent à avantager certaines parties du pays aux dépens d'autres.

L'Algoma Steel Corporation a ses établissements dans la ville de Sault-Sainte-Marie. L'acier est un produit ouvré et on s'imaginerait que nous pourrions le transporter n'importe où au Canada et soutenir la concurrence sur les marchés. Nous nous sommes toutefois rendu compte que les tarifs-marchandises ont un effet contraire même sur certains de nos produits ouvrés. Tout récemment, nous nous sommes rendu compte qu'il en coûtait moins cher aux aciéries de la Colombie-Britannique d'employer de l'acier fabriqué au Japon, transporté de ce côté-ci de l'océan Pacifique et livré en Colombie-Britannique. Il en coûte moins cher pour transporter cet acier que pour transporter celui de la compagnie Algoma par chemin de fer jusqu'en Colombie-Britannique.

En fait, l'Algoma Steel a essayé de charger l'acier sur des navires qui empruntent la Voie maritime du Saint-Laurent, l'océan Atlantique, le canal de Panama, l'océan Pacifique et remontent la côte de la Colombie-Britannique. Cette démarche avait pour but de trouver une méthode de transport de l'acier vers la côte ouest qui coûte moins que de le charger sur des wagons plates-formes et de le transporter par chemin de fer. Quelle situation ridicule, monsieur l'Orateur. Nous sommes obligés d'effectuer ce long trajet par la mer pour transporter des marchandises à la côte ouest du Canada pour concurrencer l'acier étranger. Cela illustre bien le problème du transport ferroviaire au Canada.

Nous avons entendu des députés de l'Ouest dire qu'ils ne peuvent ni faire transporter les produits finis vers leur région à bon marché ni même implanter des usines dans l'Ouest pour en transporter les produits dans l'est à des taux raisonnables. C'est certes un problème que le refinancement du CN ne va pas régler. La faute en revient au gouvernement qui n'a pas su présenter une politique plus complète dans le domaine des transports.

Il faut considérer non seulement le transport des marchandises, mais aussi celui des passagers. Ceux d'entre nous qui vivent dans des régions peu peuplées du Canada s'inquiètent des changements que le gouvernement d'en face est en train