

Depuis la construction du Canadien Pacifique, les provinces de l'Atlantique et les provinces de l'Ouest sont dans une situation épineuse. Les anomalies des tarifs-marchandises, je dirais même les absurdités des tarifs-marchandises, ont été une source de tracas pour les provinces de l'Ouest pendant des décennies. Il y a du nouveau, ce soir. Nous nous occupons enfin de cette question, nous avons enfin l'occasion de demander à l'industrie des transports de se montrer franche et honnête envers le Parlement canadien, le ministre des Transports, les provinces et les Canadiens.

Tout effort visant à justifier un barème de tarif-marchandises et à supprimer les injustices est voué à l'échec faute de données complètes sur les frais des compagnies de chemins de fer. L'absence de progrès enregistré jusqu'ici au comité fédéral-provincial s'explique surtout par le refus des chemins de fer de communiquer les renseignements demandés. Permettez-moi de donner un exemple.

En novembre 1973, on a communiqué le rapport d'une étude indépendante faite en Ontario par R. L. Banks and Associates, Inc. et commandée par le gouvernement provincial. On y estimait le coût du transport du charbon par rail, de l'Alberta à l'Ontario, entre \$5.49 et \$6.08 la tonne. Mais le CN et le CP réclamaient \$9.50 la tonne.

Comme il importait d'examiner les rendements économiques relatifs de nouvelles sources d'énergie, les gouvernements provinciaux de l'Alberta et de l'Ontario ont demandé aux chemins de fer des renseignements sur la structure de leurs coûts et sur la raison d'être de ce taux évidemment excessif—\$3 la tonne de plus que le coût raisonnable. Pour moi, dans le coût figure le montant raisonnable que rapporte le placement.

● (2210)

Passons aux subventions. Chaque année, les deux compagnies nationales de chemins de fer reçoivent des centaines de millions de dollars en subventions gouvernementales pour couvrir les pertes d'exploitation des embranchements ou ce qu'elles prétendent être des pertes d'exploitation fondées sur leurs chiffres et leurs coûts. Ces subventions comblent le déficit du service-voyageurs sur les lignes prétendues déficitaires. Même la CCT, qui peut difficilement être appelée l'amie des Canadiens, a rejeté environ 70 p. 100 des frais que les chemins de fer réclamaient pour leurs services-voyageurs transcontinentaux.

Le budget des dépenses de 1974-1975 inclut le paiement de 140 millions de dollars aux compagnies de chemin de fer, dont 100 millions servent à combler le déficit des services de trains de voyageur, et 40 millions celui des embranchements. Faute de renseignements sur la totalité des coûts, le public et le gouvernement n'ont pas les moyens de savoir si le versement et le montant des subventions se justifient. Le Parlement du Canada ne peut donc qu'accepter la parole des chemins de fer en toute bonne foi.

D'après l'expérience que j'ai acquise dans mes rapports avec ces compagnies, je sais que l'on ne saurait accepter leurs chiffres en toute bonne foi. J'ai fait trop d'expériences regrettables pendant de longues années passées avec nos compagnies de transport pour ne pas faire confiance à leurs chiffres. Mais le gouvernement est prêt à se dessaisir de 140 millions, sans même connaître exactement le montant des frais. C'est ce que j'appelle se dessaisir aisément des deniers publics.

Je tiens à dire au ministre des Postes (M. Mackasey), qui en conviendra sûrement: si notre réseau de transports était considéré, possédé et exploité comme un service

Chemins de fer

public, si nous en éliminions toutes les idées de compétition et de profit héritées du XIX^e siècle, et si nous en faisons un service correspondant aux besoins du Canada, tous ces chiffres, tous ces frais seraient à tout moment connus du gouvernement, du Parlement et de la population du Canada.

Pour reprendre les mots du ministre des Transports, la situation de notre réseau de transports est cahotique. Les tarifs de transports sont bloqués depuis 18 mois et les sociétés ferroviaires ont reçu ou recevront environ 180 millions de dollars pour compenser les pertes qu'elles prétendent avoir subies à cause de cette mesure. Madame l'Orateur, comme le gouvernement n'a pas accès aux renseignements sur les frais des sociétés ferroviaires, il doit accepter, sans les discuter, les chiffres qu'elles lui fournissent.

Qu'arrivera-t-il lorsque les tarifs de transports seront débloqués? Les Canadiens se plaignent d'inégalités dans ce domaine—en termes polis, on parle d'anomalies, mais on ferait mieux de parler d'absurdités. Le gouvernement va abandonner aux compagnies ferroviaires 180 millions de dollars pour compenser de prétendues pertes subies durant le blocage des tarifs de transports; mais, lorsque le blocage sera levé, ces mêmes inégalités, anomalies et absurdités augmenteront de 25 p. 100 au 1^{er} mars. Je sais, madame l'Orateur, que même si le ministre des Postes est très occupé, cela vous intéresse, ainsi peut-être que le ministre du Travail (M. Munro).

Lorsqu'on examine les tarifs actuels, on ne s'étonne pas du tout que les provinces désirent les renseignements sur les frais des compagnies ferroviaires, ni de notre désir de les rendre publics. Voyez seulement quel est le tarif de transport d'articles en fer ou en acier, d'articles simples ni percés, ni perforés, ni alésés. Je ne suis pas certain que cela s'applique également aux libéraux de la Chambre. Les transporter de Hamilton en Ontario jusqu'à Vancouver coûte \$2.34 les cent livres. Pour les transporter de Hamilton à Regina, il en coûte \$2.63, c'est-à-dire 20 p. 100 de plus.

M. Alexander: Attention!

M. Benjamin: Il se trouve que Regina est plus près de Hamilton que Vancouver; la différence est de 1,200 milles. Il nous en coûterait même moins pour expédier des députés de Hamilton.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Mais pas le député de Hamilton-Ouest (M. Alexander)!

M. Alexander: Je ne conteste pas vos chiffres, mais faites attention à ce que vous dites lorsque vous parlez de Hamilton.

M. Benjamin: Le tarif jusqu'à Saskatoon est de \$2.84. Qu'est-ce que les chemins de fer ont contre Saskatoon? La distance qui sépare Hamilton de Saskatoon n'est guère plus grande que celle qui sépare Hamilton de Regina.

Parlons des taux convenus, ceux fixés par les chemins de fer et les diverses sociétés. Le ministre des Transports (M. Marchand) a déclaré que le gouvernement ou la Commission canadienne des transports ne peuvent pas faire grand-chose au sujet des taux convenus parce qu'ils résultent de contrats passés entre les chemins de fer et les sociétés. Voyons les effets de certains de ces taux convenus dans l'Ouest.

Le tarif appliqué aux wagnonnées de 75,000 livres de chlorure de calcium à partir de Niagara Falls et de Shawinigan (Québec) jusqu'à Vancouver est de \$2.63 le quintal; jusqu'à Regina, il est de \$3.12 le quintal. Voilà un taux