

le tarif relatif à ce trafic a été fixé à 6 p. 100 et celui pour les longs parcours à 5 p. 100. A ce moment-là on a exigé un taux uniforme de 25c. la tonne pour le transport du coke et du charbon. Est venue s'ajouter en septembre 1969, une surtaxe de 4 p. 100 au tarif normal et le tarif concurrentiel a été majoré de 2 p. 100. On a ajouté cette surtaxe au coût total du tarif-marchandises. Autrement dit, ce n'était plus un tarif au mille par tonne mais une majoration de 4 p. 100 et de 2 p. 100 du tarif global. Cette mesure a été remise en vigueur le 22 janvier 1969. Puis, le 1^{er} mars de la même année on a majoré le tarif-marchandises de 8 p. 100 pour le transport sur de courtes distances et de 4 p. 100 sur les longs parcours. On a imposé un droit de 6 p. 100 sur les matières premières, autrement dit sur celles expédiées à la tonne. Le 1^{er} mars 1969, le tarif global à la tonne a été majoré de 6 p. 100. Puis le tarif a subi une autre augmentation générale de 25c. la tonne.

Le 1^{er} septembre 1970 on a majoré encore le tarif-marchandises de 5 p. 100 pour le transport sur de courtes distances et de 3 p. 100 sur les longs parcours. En outre, à ce moment-là, le tarif pour le transport du coke et du charbon a été relevé uniformément de 3 p. 100. Qui dit qu'on s'arrêtera là? Il y a eu certaines exceptions et quelques droits unitaires d'un montant uniforme de 5 p. 100 sur l'ensemble du tarif-marchandises. Depuis 1967 les frais convenus ont été majorés de 22 p. 100. Je note trois augmentations générales du tarif-marchandises depuis trois ans. Cela vous donne une idée de l'escalade de ce tarif.

Pourquoi devrions-nous nous préoccuper des hausses du tarif-marchandises? Les frais de transport constituent un facteur direct du prix des marchandises utilisées au Canada. Il ne faut jamais oublier que le prix à la consommation d'un bien est la somme du coût de sa production, de son transport jusqu'au point de vente et des frais de commercialisation à destination. Le tarif-marchandises a toujours été un rôle très important dans notre structure économique. La Commission canadienne des transports n'a pas fait du bon travail lorsqu'elle a examiné en détail ce tarif. Jadis, avant que ne soit adopté le fameux bill C-237, les compagnies ferroviaires devaient comparaître devant la Commission des transports pour justifier tout relèvement du tarif-marchandises. Quiconque s'opposait à cette augmentation pouvait également comparaître devant la Commission pour expliquer pourquoi cette augmentation était jugée inutile ou préjudiciable à l'une ou à l'autre des régions du Canada.

• (12.40 p.m.)

La chose est devenue tellement simple que les chemins de fer n'ont qu'à téléphoner à la Commission canadienne des transports et à lui dire: «Nous hausserons tel jour, le tarif convenu, les taux généraux et concurrentiels.» Si un expéditeur veut s'y opposer, il doit être expéditeur captif aux termes de l'article 16 du bill C-237. Néanmoins, à ma connaissance, deux cas sont actuellement soumis à la Commission canadienne des transports en vertu de l'article 16, et un an au moins s'écoulera avant qu'ils ne soient entendus et examinés à fond. Cela montre combien il est difficile de s'opposer aux hausses du tarif-marchandises. Le bill C-237 sur les chemins de fer, adopté en 1967, a supprimé la cour à laquelle on pouvait s'adresser pour

s'opposer aux hausses du tarif-marchandises, et l'expéditeur ne peut plus être entendu au sujet de ces hausses.

On a déclaré que la hausse du tarif-marchandises était destinée à régulariser la situation déficitaire du CN. Toutefois, nous avons encore des déficits chaque année. Son déficit annuel est devenu chose tellement courante qu'il est considéré comme normal, même s'il y a eu une foule de hausses du tarif-marchandises depuis quelques années.

Je voudrais parler maintenant des services-voyeurs offerts par les chemins de fer. On nous dit que ces services coûtent énormément cher et que les chemins de fer font tout ce qu'ils peuvent pour s'en débarrasser. Ils ont supprimé des lignes. Mais, monsieur l'Orateur, il n'y a là rien de nouveau. Voilà des années qu'ils suppriment des lignes, mais, récemment, ces suppressions se sont accélérées.

Encore une fois, aux termes du bill C-237, qui porte création de la CCT, tout ce que cette Commission a à faire, c'est de tenir des audiences dans une région donnée. S'il est prouvé que le service-voyeurs est déficitaire, le gouvernement décide alors s'il va verser au chemin de fer jusqu'à 80 p. 100 de ce déficit ou s'il n'y a plus lieu de maintenir la ligne. Comme je l'ai signalé à maintes reprises à la Chambre, cette méthode encourage les chemins de fer à supprimer leur service-voyeurs, à le laisser délibérément se détériorer, afin que les usagers ne prennent plus le train, à la suite de quoi il ne leur reste plus qu'à présenter à la Commission canadienne des transports un bilan financier indiquant que ce service fonctionne à perte et qu'ils demandent à être indemnisés à 80 p. 100 du déficit qu'ils prétendent subir, ce qui représente une jolie somme.

C'est un piètre système, car il encourage le Canadien National et le Canadien Pacifique à fournir des services-voyeurs de qualité inférieure. J'estime qu'il faut changer de système. Le public commence enfin à s'inquiéter de la pollution qui résulte de la circulation automobile. Les chemins de fer peuvent fournir, s'ils le veulent, des services-voyeurs qui soient bons, propres, rapides et courtois. Ils pourraient reconquérir une partie des voyageurs qu'ils ont perdus, si on les y encourageait, tandis que le système actuel les encourage à reléguer les services-voyeurs au deuxième plan. C'est le contraire qui devrait se produire. Nous devrions avoir un système de primes qui les encouragerait à améliorer les services-voyeurs, en utilisant des voitures modernes.

Je voudrais parler maintenant de la sécurité des voyageurs en avion, sans évoquer la récente tragédie de Toronto. Le 13 novembre 1969, la Chambre était saisie d'un bill du même ordre. L'association canadienne du transport aérien venait de tenir son assemblée générale annuelle où avait été exprimé le mécontentement que suscitait l'attitude du ministère des Transports à l'égard des violations continues des règles de sécurité. Comme en fait foi la page 804 du hansard de cette date, j'ai cité un passage d'un reportage du *Globe and Mail* sur les événements qui s'étaient passés lors de cette réunion:

Au cours de la réunion, les membres ont été informés que les directives du comité des transports ont été considérées comme inapplicables par la Commission des transports en raison de la décision rendue l'an dernier par la Cour suprême du Canada portant qu'aux termes de la loi sur l'aéronautique, le comité des transports n'était pas autorisé à donner des directives.