

ne doivent pas nuire aux sociétés de camionnage de façon à les acculer à la ruine. Il ne s'agit pas pour moi de soutenir qu'il est bon que les chemins de fer agissent de telle ou telle façon. Je soulève cette question pour montrer que nous mettons en péril le côté pratique du système. Pour avoir un système efficace de libre entreprise, pour faciliter la concurrence, il faut accorder une grande liberté d'action aux secteurs rivaux. On ne peut pas décréter de tels règlements en disant à une entreprise qu'elle ne peut pas concurrencer une autre.

L'intérêt national en cause dans les transports est tel que le marché ne saurait en décider. Ce qui se produit dans le domaine des transports influe sur bien d'autres secteurs de l'économie. Par exemple, les exportations sont extrêmement importantes pour le Canada. Elles affectent notre balance des paiements et nos moyens d'acheter à d'autres pays les choses que nous ne produisons pas, que nous en soyons capables ou non. Les circonstances dicteront peut-être au Canada de maintenir ses exportations à un niveau acceptable sur les marchés mondiaux. Entre autres, il faudra peut-être en venir à une décision au sujet des frais de transport qui influent sur le prix de revient de nos exportations et sur leur prix ultime.

Un régime concurrentiel permettra-t-il de se prononcer? Comment le croire? En somme, les intéressés au régime ne s'occupent que de leur propre intérêt. On ne saurait s'attendre qu'ils agissent dans l'intérêt national quand personne d'autre ne le fait.

Pour cette raison même, notre politique en matière de transport doit faire primer l'intérêt national. Au Canada, la question du transport est si importante à tous égards qu'elle en devient transcendante. C'est elle qui détermine s'il est possible d'accroître notre productivité au niveau souhaité. Sous ce rapport, la décision ne saurait être laissée au libre jeu des forces commerciales et de la concurrence. Il nous faut compenser les distances au Canada. L'essor de la nation canadienne a reposé sur un axe ferroviaire est-ouest. Ceux qui ont construit cet axe savaient que certaines de ses parties ne seraient aucunement rentables. Aujourd'hui comme hier, le fait est que sans une politique nationale du transport qui tienne compte des difficultés que pose l'aménagement coordonné d'un pays comme le nôtre, maintenir notre nationalité ne serait pas aussi facile. Il faut accorder à l'Ouest une considération spéciale pour certains produits.

• (6.10 p.m.)

Les Maritimes ont manifestement besoin d'une attention spéciale pour d'autres raisons. Il n'y a guère de régions au Canada qui ne seront pas visées d'une manière différente. Nous pouvons parler de subventions et les déplorer mais il n'en ressort pas moins que tout le monde les touche au Canada. Si nous ne subventionnons pas les chemins de fer, nous le faisons à l'égard des pensions de la vieillesse, par exemple, ou on nous subventionne par l'octroi d'allocations familiales. Certains d'entre nous en subventionnent d'autres par les tarifs qui s'appliquent aux produits qui entrent au pays. Nous sommes tout à fait interdépendants et unis les uns aux autres. Il est donc impossible de distinguer les régions subventionnées de celles qui ne le sont pas. Essayer d'établir une telle distinction est futile et inutile. Nous devons, je crois, prévoir une politique des transports dans l'intérêt de la nation tout entière et des régions marginales qui devront être aidées financièrement par celles qui rapportent. Il n'y a pas d'autre manière de procéder dans un pays comme le nôtre. Si nous établissons une distinction précise entre ce que l'on subventionne et ce que l'on ne subventionne pas, il nous faudra, à mon avis, faire disparaître tous les rouages que nous avons établis, à partir des tarifs jusqu'aux allocations sociales, afin d'instituer une certaine fondation. Nous ne pouvons bâtir sur celle que nous avons en ce moment.

Pour avoir un système concurrentiel, abolissons les barrières. Nous avons édifié des structures solides dans l'ensemble; je ne propose pas de les disloquer. Mais, quand nous parlons d'une politique des transports, admettons l'existence de ces structures; il n'est ni possible ni souhaitable d'établir une distinction nette entre ce qui est subventionné et ce qui ne l'est pas, comme le présent bill cherche à le faire.

J'aimerais donner au comité un exemple de l'inefficacité de la concurrence dans le domaine des chemins de fer. S'il avait fallu dépendre de la concurrence, je crois que nous aurions maintenant abandonné les services-voyageurs. Il fut un temps où le Pacifique-Canadien cherchait à se défaire de ses services-voyageurs aussi rapidement que possible. Lors du voyage du comité dans l'Ouest, des témoins nous ont donné l'impression très nette que c'était tout juste si le Pacifique-Canadien n'envoyait pas promener les voyageurs.

Il n'en voulait pas. Le chemin de fer qui lui fait concurrence, soit le National-Canadien, était dans une situation semblable du point de vue financier. Il ne faisait pas de profits avec