

CN et Air Canada

règlements à l'égard du régime ferroviaire. L'essentiel de la loi nationale de 1967 sur les transports s'exprime en ces termes:

La réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport:

Libérés de la réglementation des taux, sauf lorsque la Commission des transports sera priée par un expéditeur de revoir un taux, les chemins de fer ont adopté une formule presque automatique pour les augmentations de tarif—une se produisant au printemps et l'autre à l'automne—sans avoir à rendre de comptes à aucun tribunal de réglementation. Depuis 1967, les tarifs-marchandises dans leur ensemble ont augmenté, je le répète, dans une proportion de 29 à 67 p. 100 selon qu'ils s'appliquent à la liaison est-ouest, ou à l'intérieur du Canada occidental.

● (1550)

On comprend plus facilement l'augmentation de 67 p. 100 des tarifs que nous subissons dans l'Ouest en étudiant quelques chiffres se rapportant à l'Ontario. On a évalué à 65 p. 100 les marchandises transportées en Ontario par camion, y compris plus de 80 p. 100 de tous les produits fabriqués. La situation est tout autre dans l'Ouest, et particulièrement en Saskatchewan. Dans l'Ontario et le Québec, la concurrence a servi de frein aux augmentations des frais de transport. Dans l'Ouest, les distances plus grandes, les usines de faible capacité et la production limitée des industries secondaires, le sous-peuplement, ainsi que la dépendance de l'agriculture primaire et les industries de ressources ont empêché l'effondrement du monopole ferroviaire, et nous en payons les conséquences sous forme de tarifs élevés.

Que pouvons-nous faire à propos d'un tarif-marchandises excessif? Comme je l'ai rappelé dans mon bref exposé, un expéditeur peut demander à la Commission des transports d'examiner un tarif donné si ce dernier semble «affecter» d'une manière préjudiciable l'intérêt public». Si l'intéressé soumet une présomption légale à la Commission, celle-ci tiendra des audiences et fera une enquête. La Rapeseed Crushers of Western Canada et la Prince Albert Pulp Co. sont des cas d'espèce. En fait, ce sont les premiers cas importants à être soumis à la Commission depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

Les audiences au sujet des huileries ont duré cinq semaines à Saskatoon et d'autres audiences ont eu lieu à Ottawa. Des conseillers juridiques représentaient les trois gouvernements des Prairies, le gouvernement d'Ontario et du Québec, les huileries de l'Est et de l'Ouest ainsi que les chemins de fer. L'enquête coûtera des centaines de milliers de dollars. Sans l'appui de nos trois gouvernements provinciaux, les fabricants d'huile n'auraient pu défendre leur cause légitime. La Prince Albert Pulp Co., qui essaye d'obtenir des réductions de tarifs aux États-Unis, s'est adressée à la commission de commerce inter-États aux États-Unis, ainsi qu'à la Commission canadienne des transports. Dans ces cas-là également, les frais généraux seront de l'ordre de centaines de milliers de dollars. On constate qu'à l'heure actuelle, seules les grandes entreprises où les gouvernements peuvent en appeler avec succès d'un tarif-marchandises injuste. Les dés sont pipés en faveur des chemins de fer quand un expéditeur moyen est en cause et une justice inégale est rendue soit à Montréal ou à Winnipeg.

A mon avis, la Commission canadienne des transports a, jusqu'à présent, favorisé les chemins de fer. J'avais espéré qu'au moment de la retraite de M. Pickersgill, quelqu'un

[M. Balfour.]

au fait des problèmes régionaux de transport serait nommé président. Les gouvernements provinciaux de l'Ouest ont présenté des instances au gouvernement fédéral à ce sujet. Qu'est-il arrivé? Nous avons eu M. Benson. Je ne tiens pas à juger prématurément le nouveau président, mais nous les habitants de l'Ouest, ainsi que ceux des provinces atlantiques, nous en avons assez de voir résoudre nos questions de transport les plus importantes, en définitive, par des hommes politiques ontariens retraités. Nous demandons que la loi nationale sur les transports soit modifiée de façon à faciliter les appels contre les taux injustes, pour que le transporteur moyen puisse se faire entendre par la Commission. Nous voulons freiner les demandes de taux élevés de la part des sociétés de chemin de fer apparemment insatiables. Nous voulons que les sociétés de chemin de fer maintiennent à un niveau convenable leur service aux communautés de l'ouest du Canada.

Monsieur l'Orateur, l'ouest du Canada et la Saskatchewan ont tout particulièrement besoin d'une politique nationale des transports qui favorise l'expansion régionale. Au lieu de saigner l'Ouest, de le borner à n'être qu'une source de matériaux bruts, il faudrait plutôt faire un effort régional et national pour répandre nos industries de base. Lorsque la politique des transports est un obstacle, comme c'est maintenant le cas, il faut changer cette politique. Il faudrait que la politique des transports serve les buts de l'expansion régionale.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les députés qui ont parlé cet après-midi sur cette question importante, et je m'étonne encore une fois de voir que les ministres ne s'intéressent pas au débat sur le financement du Canadian National et d'Air Canada. Ils ont l'air de croire que nous devrions adopter cet article pour passer aux autres qui figurent à l'ordre du jour. Cette question n'étant pas importante, ce n'est évidemment pas la peine d'en discuter.

Je note la présence du secrétaire parlementaire du ministre des Finances (M. Comtois), mais il s'agit plutôt maintenant des transports, et d'une question qui, depuis longtemps, occasionne bien des difficultés à bien du monde. Elle concerne en grande partie le financement des chemins de fer. Je viens de jeter un coup d'œil aux chiffres, et, vraiment, rien n'a changé. Le dernier état financier dont je dispose pour le CN est son rapport annuel pour 1971. Il suffit de lire l'étude générale qui contient ce rapport. Il indique des recettes brutes, moins les recettes non ferroviaires, de 135 millions de dollars. Il indique des recettes d'exploitation de 1,148,8 millions et des dépenses de 1,119,5 millions. Le revenu de l'exploitation ferroviaire s'élevait à 21,3 millions, les autres revenus à 22,9 millions et le revenu net, avant déduction de l'intérêt sur la dette à 44,2 millions. L'intérêt net sur la dette s'élevait au total à 68,5 millions. C'est le nœud du problème. Allons-nous être assez stupides pour permettre au gouvernement de perpétuer une chose que depuis des années la majorité des députés considèrent comme totalement inepte? Où allons-nous modifier la situation?

Pendant la dernière législature, la majorité d'entre nous avaient décidé de ne jamais approuver le prochain bill de finance du CN. Des élections ont eu lieu. Cette situation n'existe plus. J'aimerais que le gouvernement me dise comment diable il a réussi à la tourner. Il est dans l'obligation de nous le dire. Quelle méthode a-t-il utilisé pour parvenir à un résultat qu'il ne pouvait atteindre au Parlement? A-t-il eu recours au Trésor pour financer la dette de capitalisation du CN? Ou l'a-t-il simplement laissée s'accu-