

d'autre part, des hausses sensibles des bénéfiques des supermarchés. Ces deux sujets devraient être traités séparément, selon moi. On pourrait peut-être bien prouver la nécessité de cette méthode. Il n'y a pas de doute que l'augmentation des bénéfiques de ces magasins joue un rôle vraisemblablement très important dans la hausse du prix des denrées alimentaires au Canada, mais ce n'est là qu'un élément peut-être important. Il y en a d'autres, qui suscitent également, à mon avis, la hausse des denrées alimentaires au Canada, source de tant d'épreuves et d'ennuis pour les Canadiens, surtout les Canadiens à revenu moyen ou modeste.

Les frais généraux de distribution est un des éléments qui contribuent le plus à la cherté des produits alimentaires. Les frais de transport sont en rapport étroit avec les frais de distribution. Dès qu'il est question de transport, nous songeons aux Canadiens éloignés des grands centres de production et de fabrication du Canada. Autrement dit, des Canadiens qui habitent aux confins du pays, qui font l'objet des programmes du ministre de l'Expansion économique régionale (M. Marchand), dont je constate la présence avec plaisir au cours du débat actuel.

Je prétends que c'est l'une des principales causes, et pour le prouver, il vaut peut-être la peine de faire consigner les statistiques qu'a brièvement mentionnées le député de Vancouver-Kingsway (M<sup>me</sup> MacInnis). En prenant comme point de comparaison les prix des aliments au détail à Winnipeg en mai 1971, on constate au mois de mai, à Saint-Jean de Terre-Neuve, une augmentation de 9 p. 100; à Charlottetown, de 9 p. 100; à Halifax, en Nouvelle-Écosse, de 3 p. 100; à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, de 5 p. 100. A mesure que nous nous rapprochons des principaux centres de production et de fabrication du pays, il est à constater que le taux baisse proportionnellement. Il y a eu à Montréal une baisse de 1 p. 100; à Ottawa, une augmentation de 1 p. 100; à Toronto, une baisse de 1 p. 100; à Regina, en Saskatchewan, une hausse de 4 p. 100; à Edmonton en Alberta, une hausse de 3 p. 100. A mesure que nous nous dirigeons vers l'Ouest, l'augmentation s'accroît. Vancouver accuse une hausse de 7 p. 100. Je le répète, nous utilisons comme base les prix qui régnaient à Winnipeg, au Manitoba, en mai 1971.

Je soutiens qu'il y a rapport direct entre la hausse des frais de transport et de distribution et la majoration du coût de l'alimentation au Canada. Par exemple, à l'égard de ma propre région, celle des provinces atlantiques, la Commission des transports des provinces atlantiques, dans un de ses récents rapports, constate ceci:

Pour la huitième fois depuis vingt-neuf mois, une nouvelle hausse du tarif ferroviaire se produira: elle entrera en vigueur le 14 février 1972. La hausse annoncée par la l'Association des chemins de fer du Canada, au nom des chemins de fer canadiens, variera de 4 à 8 p. 100.

La dernière augmentation s'inscrit dans la série des augmentations semestrielles qui date du déblocage du tarif-marchandises ferroviaire, le 23 septembre 1969. Le total cumulatif des hausses du tarif ferroviaire est aujourd'hui de 35 à 68 p. 100 (suivant le niveau tarifaire) pour les taux ferroviaires non compétitifs, et de 19 à 40 p. 100 pour les taux ferroviaires compétitifs.

D'après ces statistiques que je soumetts à la Chambre, et si on utilise comme base les chiffres de Winnipeg, les provinces atlantiques ont connu la hausse la plus pronon-

[M. McGrath.]

cée du coût de l'alimentation pendant l'année qui a commencé en mai 1971. Peut-être vaudrait-il la peine de présenter la suite du rapport de la Commission des transports des provinces atlantiques. La voici:

On peut prétendre que le tarif ferroviaire a été bloqué pendant presque dix ans antérieurement au 23 septembre 1969, mais les hausses cumulatives appliquées au cours des années ont suivi immédiatement le déblocage des prix et des revenus en temps de guerre. De fait, pour le transport à meilleur marché, depuis le 23 septembre 1969, la hausse dépasse celle de toute période semblable depuis la deuxième guerre mondiale.

Il importe de mettre un frein à cette hausse des tarifs marchandises. Non seulement contribue-t-elle à celle du coût de l'alimentation dans les provinces de l'Atlantique et de l'Ouest, mais elle mine sérieusement les politiques d'expansion économique régionale du gouvernement, car malheureusement, ces politiques ne sont pas établies en fonction des politiques de transport du gouvernement, et dans certaines régions comme les provinces de l'Atlantique, nous constatons qu'elles sont contradictoires, les unes annulant les autres. On ne peut avoir une politique d'expansion régionale qui ne soit pas complétée par une politique nationale des transports. Je viens de le dire, ce ne sont pas les augmentations du tarif de transport dans les provinces de l'Atlantique qui ont donné lieu à cette situation puisqu'on a levé l'ordonnance limitative le 23 septembre 1969.

• (1600)

A mon avis, un autre facteur très important intervient. Je veux parler de l'influence directe que le coût de la vie, notamment l'augmentation des prix des denrées alimentaires, exerce sur les familles à faible revenu. Fait notable, on trouve les familles à faible revenu dans les régions à la périphérie du Canada, comme les provinces de l'Atlantique, l'Est du Québec, le Nord de l'Ontario, les provinces de l'Ouest et le Nord-Ouest. Il est curieux de constater que, d'après les dernières statistiques, les familles à faible revenu, les familles nombreuses qu'on retrouve surtout dans les provinces de l'Atlantique et le Québec et dont les gains se situent dans la catégorie des \$3,000, dépensent 27.9 de leurs revenus en nourriture; et le pourcentage diminue en fonction de l'augmentation du revenu. Au niveau des salaires moyens de \$9,000 et \$10,000, les familles consacrent 18.8 p. 100 de leurs revenus à la nourriture; au-dessus de \$15,000, 13.4 p. 100 seulement sont dépensés en nourriture.

Encore une fois, les familles qui vivent dans les régions du Canada directement touchées par les politiques du gouvernement en matière de transport par suite des augmentations des taux de fret ont toutes un caractère commun: elles sont les plus nombreuses. Voilà pourquoi j'ai peine à admettre ce que j'appellerais la méthodologie de l'honorable représentante de Vancouver-Kingsway; cependant, je le déclare, je suis d'accord avec la motion que l'honorable représentante a proposée et que j'ai l'intention d'appuyer. Nous estimons cependant qu'il serait possible tout aussi bien d'atteindre le même but par un autre moyen. Je le concède, monsieur l'Orateur, ce moyen n'a pas réussi jusqu'ici. De fait, ses antécédents ne sont pas très impressionnants et il est appelé à mourir de mort naturelle. Je veux parler de la Commission des prix et des revenus.