

port des grains, bien qu'à maintes reprises elles aient essayé d'obtenir qu'ils soient augmentés. On ne peut pas dire que les taux de transport des grains sont subventionnés comme c'est le cas des taux applicables aux produits fabriqués dans l'Est. Les compagnies de chemin de fer ne sont pas tenues d'entreposer les grains comme elles doivent le faire pour les produits manufacturés. Elles ne chargent ni ne déchargent pas de wagons, et les grains représentent le volume le plus important de toutes les denrées transportées. Ils le sont en vrac, sur de longues distances et dans de grands trains, en wagonnées complètes d'un poids maximal. Bien que les compagnies de chemin de fer aient subi une hausse de certains de leurs frais d'exploitation, beaucoup de ces derniers ont été compensés par l'utilisation de meilleurs moyens techniques et par la mécanisation.

Des méthodes perfectionnées appliquées au transport des grains ont permis de réaliser des économies importantes. Le nombre de tonnes par mille est actuellement beaucoup plus élevé. Moins de trains, des équipes réduites et des frais d'exploitation moins élevés permettent actuellement de transporter la même quantité de grains qu'il y a 20 ans. Cela ne signifie pas que le transport des grains soit toujours satisfaisant. Des arrêts du trafic ferroviaire et un manque d'organisation causent souvent la perte de ventes et l'entassement des grains aux gares terminus où s'effectuent les exportations, entraînant des frais de surestimation que doivent payer les agriculteurs, mais pas les compagnies de chemin de fer. Je pense que dans l'Ouest, nous devrions envisager la nomination d'un contrôleur autonome des chemins de fer, chargé de coordonner les différents aspects du transport des grains et d'autres produits agricoles généralement expédiés de l'Ouest.

Il y a lieu de relever aussi que les chemins de fer ont augmenté leurs bénéfices en majorant les tarifs sur les grains destinés au marché intérieur, tarifs qui ne sont pas assujettis à l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau. Dans cette catégorie entrent, par exemple, les céréales expédiées de Carman au Manitoba, d'où je viens, à Vancouver en Colombie-Britannique. En 1960, le tarif pour le grain à exporter s'établissait à 34c. le boisseau. Le même prix s'applique aujourd'hui. Par contre le prix du transport du grain utilisé au pays a été porté de 91c. à \$1.28 le boisseau.

Il convient également de faire observer, monsieur l'Orateur, que souvent dans les années 50 et 60 des pressions considérables ont été exercées sur le gouvernement et la Commission des chemins de fer de l'époque en vue de faire hausser les tarifs de transport des grains d'exportation. Toutefois, les chemins de fer ne pouvaient pas prouver qu'ils ne réalisaient pas déjà de gros bénéfices avec les tarifs en vigueur. En outre, les taux de transport du grain relèvent exclusivement de la compétence du Parlement canadien. En raison des bons résultats et des profits obtenus dans le transport des céréales d'exportation, ces tarifs devraient rester les mêmes à mon avis.

J'aimerais pouvoir dire la même chose des autres taux de fret. Je le répète, les conditions ont beaucoup changé depuis 1897. L'Ouest du Canada, bien que tirant sa subsistance surtout de l'agriculture, est en pleine période de transition. Nos villes se sont développées. Nous sommes à proximité de vastes territoires riches en ressources naturelles. Nous disposons d'une main-d'œuvre compétente. Nous nous appliquons à mettre tous ces avantages à profit. La diversité est le seul remède contre la fluctuation des marchés mondiaux des céréales et les années de maigres récoltes. Pourtant, des obstacles extérieurs nous retiennent, dont l'un tient selon moi aux taux de fret

préférentiels accordés aux commerçants de l'Est. Il s'agit d'un protectionnisme subtil qui ne respecte pas l'esprit de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique en ce qui a trait à la liberté du commerce.

Dans l'Ouest, les chemins de fer nous ont complètement à leur merci. Les provinces des Prairies ne peuvent tirer profit d'aucune concurrence efficace au point de vue du transport fluvial. La concurrence entre les compagnies de transport routier qui transportent sur de courtes distances les produits manufacturés surtout en Ontario et au Québec semble plus vive qu'entre celles qui transportent sur des distances considérables les matières premières de l'Ouest du Canada. Peut-être notre position concurrentielle quant au transport par eau serait-elle meilleure si le gouvernement acceptait d'exploiter toutes les possibilités du port de Churchill. Dans l'Ouest, nous sommes des victimes, ce que les chemins de fer appellent des expéditeurs captifs. Il existe une foule d'exemples de disparités spectaculaires et de désavantages mineurs dans la structure générale du tarif-marchandises. Et quel recours avons-nous dans l'Ouest contre ces disparités? Très peu, sinon ce que prévoit la loi nationale sur les transports de 1967.

Cette loi est censée prévoir un critère d'appel et une méthode d'enquête pour toute plainte portant sur des injustices. Mais avant d'obtenir un dédommagement ou une révision du tarif-marchandises, il faut prouver qu'un acte volontaire ou une omission de la part d'un transporteur dans l'établissement des taux peut nuire à l'intérêt public. En outre, pour obtenir gain de cause en vertu de la loi, le transporteur doit prouver qu'il est tenu par le chemin de fer d'expédier des marchandises en wagonnées incomplètes, c'est-à-dire moins de 5,000 livres. Un transporteur doit demander à la Commission de fixer les taux à un niveau plus équitable, ce qui exige des calculs compliqués.

Toutefois, cette méthode donne lieu à des audiences coûteuses et longues, qui ne constituent pas une bonne façon de fixer les taux de transport. C'est à cause des lacunes dans la loi de 1967 que si peu de demandes ont été présentées à la Commission des transports depuis cinq ans pour réviser les taux. Je peux donner plusieurs exemples démontrant de quelle façon ces tarifs discriminatoires ont nuï à l'industrie du Manitoba. Les tarifs s'appliquant aux produits du fer et de l'acier, aux aliments en conserve, au bétail et à une variété d'autres marchandises expédiés dans le nord du Manitoba sont de bons exemples des différences qui existent dans ce domaine.

Le trajet de Sault Sainte-Marie à Ottawa par chemin de fer n'a que 6 milles de moins que celui de Selkirk à Gillam. Les tarifs sur le parcours de l'Est sont inférieurs d'un tiers à ceux qui sont en vigueur sur le trajet de Selkirk à Gillam. Les tarifs s'appliquant aux produits du fer et de l'acier de Selkirk à Vancouver sont les mêmes que ceux en vigueur de Montréal à Vancouver quoi que ce dernier trajet soit deux fois plus long. Je pourrais donner beaucoup d'autres exemples du même genre. Toutefois, la tendance générale est beaucoup plus subtile, mais, à mon avis, tout aussi déroutante. En général, les tarifs en vigueur depuis et jusqu'au Manitoba et à l'intérieur de la province, sont environ 15 p. 100 plus élevés que ceux en vigueur dans les autres parties du Canada. J'ai toujours cru et continuerai à croire qu'il s'agit d'une situation déplorable. Le réseau de transport par chemin de fer dans l'Ouest du Canada devrait tenter de baser les tarifs-marchandises sur tout facteur rationnel plutôt que sur le