

... taxes et conditions qui n'entraînent pas ...

(ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées ...

L'article laisse entendre que ce n'est pas excessif et que cela ne nuit pas à l'expansion de l'industrie primaire ou secondaire. Or, il ne fait aucun doute que l'industrie primaire comme l'industrie secondaire en ait souffert. Je prends l'exemple des carottes. Expédier un wagon de carottes de Toronto en Alberta coûte moitié moins cher que de transporter ces mêmes carottes en sens contraire. Il s'agit des mêmes denrées, utilisant les mêmes voies, mais dans des directions opposées. Pourquoi faut-il que l'acheminement de denrées de l'Ouest vers l'Est du Canada coûte deux fois plus cher? Des taux comme ceux-là ne peuvent que nuire à l'expansion de l'industrie primaire et secondaire de l'Ouest du Canada.

On prétend que le tarif est fixe. Il a été arrêté en 1921 et prend comme ligne de démarcation la frontière de la Saskatchewan et du Manitoba. Elle a servi de guide pour l'établissement du tarif du transport-marchandises en 1921. La théorie étant qu'il est meilleur marché de transporter les marchandises à Vancouver par eau, on a établi le tarif en conséquence. Certes, suivant le régime actuel, il revient meilleur marché de transporter les marchandises en provenance de l'Est du Canada, à Vancouver plutôt qu'à Calgary. Cela ne semble pas très logique. Il coûte moins cher de transporter les marchandises en provenance de l'Est du Canada jusqu'à Calgary plutôt qu'à Medicine Hat, et cela ne semble pas très logique, non plus, puisque Medicine Hat est beaucoup plus proche de l'Est du Canada, et Calgary est plus proche que Vancouver de l'Est du pays; la distance est inférieure de quelque 800 milles.

• (1720)

M. Benjamin: Pour vous, c'est la libre entreprise.

M. Horner: Mon savant collègue socialiste prétend qu'il s'agit de libre entreprise. Je dirai que non, et que la situation est la conséquence de décisions prises par un organisme de réglementation qui n'était pas à la hauteur de la tâche, et des dispositions d'une mesure législative peu valable, car on ne peut prouver que telle expéditeur soit un expéditeur captif.

Je me souviens du temps où le président actuel était membre du comité des transports et des débats animés d'une certaine période. En comparaison, les débats de la session précédente sur le bill C-176 n'étaient qu'un pâle reflet d'un débat authentique. Bien des députés se sont plaints du temps que nous avons consacré au bill C-176, concernant l'agriculture. A mon avis, le débat ne s'est pas indûment prolongé, si on se rappelle que le débat sur le bill C-237 de la législation précédente a duré du 9 janvier au 31 janvier, et qu'il faisait suite à un débat antérieur sur le même bill qui avait duré à peu près de novembre jusqu'à Noël l'année précédente. M. Pickersgill disait qu'il fallait adopter le bill parce qu'il avait pris un engagement quelconque envers le CP.

Eh bien, monsieur l'Orateur, nous avons continué à discuter du bill et à préconiser des changements. Nous avons effectué des changements. Nous avons dit au gouvernement de l'époque que l'article concernant l'expéditeur captif n'était pas satisfaisant et que verser aux chemins de fer une subvention égale à 80 p. 100 de leurs pertes sur certains parcours amènerait l'élimination du service voyageurs. Les chemins de fer n'avaient qu'à prouver qu'ils perdaient de l'argent sur le service voyageurs, et alors, on leur verserait une subvention. Plus ils

perdront d'argent, plus les subventions que leur accordera le gouvernement seront élevées. C'est une formule minable; ce n'est pas de l'entreprise privée. Le gouvernement a établi un organisme de réglementation minable et a adopté une législation minable. Les chemins de fer ont délibérément diminué la qualité de leur service voyageurs et augmenté leurs pertes de façon à pouvoir se présenter devant la commission et demander des subventions énormes.

Je le répète, plus les pertes étaient grandes, plus les subventions que les chemins de fer pouvaient demander étaient importantes. Ceci a encouragé les chemins de fer à ne pas offrir un service voyageurs efficace et des installations de transport suffisantes. Il faut des changements. J'ai parlé à des amis de la Commission canadienne des transports ...

M. Benjamin: Des amis!

M. Horner: Oui, j'en compte un ou deux. Ils m'ont dit que le gouvernement aimerait reprendre cette loi sur les transports et y apporter certaines modifications. Je prie le gouvernement de le faire le plus tôt possible. Qu'il présente un bill au cours de la présente session, avant les prochaines élections, parce que notre système de transport a besoin d'aide. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, ferons de notre mieux pour changer cette loi de façon que les chemins de fer soient encouragés à fournir des services adéquats et à offrir des tarifs de transport justes à l'étendue du Canada, et non pas des tarifs de transport qui découragent la mise en valeur des industries primaires et secondaires dans certaines régions.

Je terminerai mes remarques sur ce point. Je prie le gouvernement de reprendre cette mesure législative et, de notre côté, nous ferons tout notre possible pour corriger les erreurs commises en 1967 quand nous avons initialement adopté cette mesure. Les remarques du député de Bruce m'ont tout particulièrement intéressé. Il a condamné le fonctionnement de la loi sur les transports parce que les chemins de fer ne sont pas comptables envers le gouvernement ou, en fait, envers le Parlement. Nous devrions modifier la loi et, en principe, les obliger à nous rendre des comptes. Le ministre des Transports, qui est chargé de notre système de transport, ne peut essayer indéfiniment de se cacher derrière la Commission canadienne des transports et dire: «Je ne peux rien aux tarifs de transport; vous devrez en parler à la Commission canadienne des transports.» Trois cas test sont actuellement devant la Commission des transports et aucune décision n'a été rendue. J'exhorte encore le gouvernement à remettre cette mesure à l'étude. Nous autres, de ce côté-ci, collaborerons étroitement afin de suggérer des modifications dont tout le Canada profitera.

M. Steven E. Paproski (Edmonton-Centre): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de participer à ce débat. Il est toujours agréable de faire suite à mon ami le député de Crowfoot (M. Horner), bien que cela soit également très difficile. Ce bill de routine, qui vise à autoriser le CN à faire des dépenses s'élevant à \$219,800,000 pour 1971 et à 83 millions de dollars le premier juillet 1972, et également à autoriser des prêts gouvernementaux à Air Canada pour la période allant du 1^{er} janvier 1971 au 30 juin 1972 afin de lui permettre de payer ses dettes, nous donne l'occasion de dire au public et surtout aux habitants de ma circonscription que le CN n'a qu'une idée: que le public aille au diable. Savez-vous que les cheminots n'ont absolument aucun contrôle sur leur régime de pensions; que les trois représentants syndicaux de la Commission