

Chemins de fer—Loi

n'ont aucune concurrence dans les provinces des Prairies. Elles ont donc un monopole et peuvent fixer le tarif maximal que peut supporter le marché. C'est là une autre des raisons qui me portent à croire que le réseau de transport du Canada devrait appartenir à l'État et être administré au nom de tous les Canadiens.

J'espère que certains services du CN ne seront pas vendus, car ce seraient des services rentables qu'on vendrait, le CN conservant ceux qui perdent de l'argent. Depuis des années, le gouvernement libéral considère que si une société de la Couronne est rentable, il faut la vendre parce que des sociétés privées peuvent s'en occuper; mais si elle n'est pas rentable, elle doit être subventionnée par le Trésor.

Le réseau de transport devrait être intégré. Il devrait s'occuper d'hôtellerie et être intégré avec des sociétés de camionnage, des compagnies d'autobus et des lignes aériennes. Cela constituerait un réseau de transport national qui pourrait subventionner ses propres services.

Lorsque le CCF accéda au pouvoir en Saskatchewan en 1944, l'une de ses priorités fut de veiller à ce que les petites localités soient desservies par le réseau de transport par autobus. C'est ainsi que bon nombre de villages, de localités et de hameaux obtinrent un service d'autobus. Ce service ne leur a pas été offert par Greyhound ou quelque autre société privée de transport par autobus, car il n'est pas rentable de desservir ces petites localités. Leur service d'autobus, elles l'ont obtenu de la Saskatchewan Transportation Company, la STC, société de la Couronne qui appartient à la province.

La STC réalise des profits sur certain de ses trajets, par exemple entre Yorkton et Régina, deux importantes villes situées à 115 ou 120 milles l'une de l'autre. Elle accuse des déficits sur le trajet reliant Régina à de multiples petits villages et hameaux situés à huit ou dix milles les uns des autres. Parfois l'autobus doit s'arrêter, tantôt pour laisser monter un vieillard à la retraite qui désire se rendre à la ville, tantôt pour déposer un voyageur qui va rendre visite à un parent ou ami dans le village voisin. Ces trajets ruraux sont déficitaires mais la Saskatchewan Transportation Company utilise les profits qu'elle réalise sur les trajets qui lui rapportent pour compenser ces pertes. Sans la STC, les localités rurales n'auraient pas de service d'autobus et, donc, elles seraient aujourd'hui probablement encore plus petites. Si la population de ces régions rurales bénéficie de ce service, c'est que le gouvernement s'en est chargé. La seule façon d'assurer la rentabilité d'un tel service serait d'imposer des tarifs si élevés que personne ne pourrait se permettre de l'utiliser. L'exemple de la Saskatchewan Transportation Company se retrouve un peu partout au Canada.

A Yorkton, et parfois à Brandon, tout comme à Dauphin au Manitoba, le service aérien pose un problème en raison de la faible densité de la population. Les sociétés privées d'aviation ne cherchent pas à desservir Yorkton et Dauphin car ça ne serait pas rentable. Ce service ne leur rapporterait pas assez pour leur permettre de payer à leurs actionnaires des dividendes. La seule façon de fournir à ces localités un bon service de transport aérien c'est d'accorder d'importantes subventions à des sociétés privées, ou d'exiger d'Air Canada qu'elle assure ce service. Plutôt que d'allouer d'importantes subventions à une société privée, pourquoi ne pas la nationaliser?

[M. Nystrom.]

Si le CN et le CP fusionnaient en une seule société de la Couronne, ils deviendraient un excellent instrument de planification et contribueraient à mieux répartir la population sur le territoire. La majeure partie des Canadiens vivent dans trois ou quatre des grands centres démographiques du pays. Cela suscite toutes sortes de problèmes comme l'augmentation de la criminalité, la pollution par le bruit dans les grandes villes et le rythme trépidant de la vie. La plupart de nos grandes villes sont construites sur nos meilleures terres arables. Un demi pour cent seulement de la superficie du pays consiste en terres arables de première qualité. L'urbanisation fait disparaître les terrains cultivables sous l'asphalte. Il faut bien se rendre compte que sans la culture des céréales et des oléagineux, le Canada ne peut subvenir à ses propres besoins alimentaires.

● (2102)

Bien des raisons justifient l'existence d'un réseau de transport public qui a pour raison d'être de servir la population et les régions excentriques plutôt que de réaliser un profit. Ce sont là certains points qui me troublent dans ce bill.

Je crains aussi que si nous n'avons pas un réseau de transport public il nous faudra adopter la philosophie du ministre des Transports (M. Lang): l'usager paye. Si on adopte ce principe les régions excentriques en feront les frais. Les agriculteurs des Prairies devront payer le transport de leur grain. Le taux du Nid-de-Corbeau va probablement être supprimé, et les agriculteurs devront payer le transport de leur grain en entier.

M. Hnatyshyn: Jamais.

M. Nystrom: Un grand nombre de ceux qui viennent des Prairies comme nous disent «jamais» et «il faudra d'abord nous passer sur le corps.» Je suis sûr qu'il faudrait d'abord passer sur le corps du député de Saskatoon-Biggar (M. Hnatyshyn) et sur le mien, mais le ministre des Transports ne dit pas clairement «jamais». Le ministre dit parfois: «peut-être», surtout la lendemain d'une élection. Peut-être qu'en début de campagne il dira «jamais», mais à la lecture de ses discours je me suis rendu compte qu'il envisage sérieusement de supprimer le taux du Nid-de-Corbeau. Il déclare qu'on avantagera peut-être les fermiers d'une autre façon, mais le principe du paiement par l'usager signifie que les agriculteurs devront défrayer entièrement le coût de transport de leurs grains.

Quand le CP a bénéficié de concessions du public il y a des années, le pays devait entre autres avantages être assuré que cette société transporterait toujours le blé des agriculteurs à un taux réduit. J'ai bien peur qu'il n'en soit rien si nous adoptons le principe du paiement par l'usager.

Je voudrais aussi parler de l'abandon de lignes. Si nous voulons que les chemins de fer réalisent des profits, il est forcément question d'abandonner les lignes non rentables, celles qui desservent de petites collectivités et qui ne transportent pas autant de grain que les lignes desservant les régions des Prairies qui en produisent beaucoup. C'est une question qui touche bien des gens dans ma région, et je voudrais prendre quelques minutes pour donner des exemples.

Le ministre parle depuis longtemps d'abandonner certaines voies ferrées. Une commission, sous la présidence de M. Hall, a présenté un rapport sur la manutention et le transport des céréales dans l'Ouest du Canada. Le rapport de la Commission