

*Canadien National et Air Canada*

Peut-être le député de Crowfoot (M. Horner) ne trouvera rien à redire si j'affirme que dans bien des cas l'industrie du camionnage n'est pas concurrentielle. L'industrie des transports devrait répondre aux besoins du Canada. Cela étant, si l'on veut que l'industrie réponde aux besoins de ceux qui veulent faire transporter des marchandises d'un bout à l'autre du pays, il existe un secteur d'activités pour les sociétés de camionnage et un secteur d'activités pour les sociétés ferroviaires. Ce n'est que trop rarement que ces deux modes de transport opèrent dans des conditions concurrentielles, à l'avantage des producteurs, des consommateurs et des fabricants.

Chaque moyen de transport est régi par ses lois propres. Il est tout à fait déplorable de découvrir que le réseau de transport canadien s'est dégradé au point que les fabricants se lancent dans des entreprises de transport, au point qu'ils peuvent eux-mêmes acheminer leurs produits à temps, et, au retour, rapporter à temps les matières premières dont ils ont besoin. A une certaine époque, les chemins de fer pouvaient fort bien donner ce service, et c'est grâce à eux si nous avons pu bâtir et développer le Canada.

Si je répète certaines choses qui ont été dites aujourd'hui, c'est que, je pense, il vaut la peine de les répéter. A une certaine époque, il était possible, chez moi, d'appeler à Montréal à 17 heures, heure normale de l'Atlantique, et de commander des articles ou des pièces de rechange qui étaient livrés le lendemain midi par express. Il fallait environ dix-huit heures. Je doute fort qu'on puisse aujourd'hui faire charger de la marchandise à bord d'un wagon en moins de dix-huit heures, sans parler de l'acheminement vers une région située à 450 milles. Pourtant, année après année, nous avons consacré des centaines de milliers de dollars à notre réseau de transport qui, à voir le service qu'il offre, se moque du Canada.

On parle beaucoup de la construction de nouveaux wagons. On pourrait bâtir assez de nouveaux wagons pour former une ligne ininterrompue de Vancouver à Sydney, mais si on ne peut acheminer les marchandises à temps, si on ne peut donner à une industrie le service qu'il lui faut, c'est de l'argent perdu. Tout comme le député de Crowfoot, je me demande si nous ne gaspillons pas notre argent en fournissant des wagons aux chemins de fer sans tout d'abord leur imposer des obligations quant au service. La Compagnie fonctionne sans règlements, sans exigences, sans fournir de garanties d'un meilleur service. Ce n'est au fond qu'un symbole pour les producteurs de grain du pays, qui pourraient leur être avantageux mais pourrait aussi ne pas l'être à la longue. Les producteurs de pommes de Nouvelle-Écosse sont obligés d'acheter des conteneurs pour expédier leurs produits avec l'aide du gouvernement de cette province et pourtant, le ministre des Transports dit que nous n'avons pas de politique de transport. Tous les députés ici doivent approuver parce que c'est un fait.

● (2140)

Des conditionneurs de divers produits et des services achètent leurs camions, font livrer leurs produits et trouvent des cargaisons de retour pour ces camions dans une région où l'on n'a jamais pu compter sur le chemin de fer pour livrer à l'heure indiquée, et pourtant dans le bill à l'étude, il est question de faire construire des tours et des hôtels et d'acheter des actions de la compagnie de chemins de fer, sur toute la ligne. Mais nous ne disons pas aux chemins de fer ou au réseau de transport du Canada qu'il est grandement temps qu'ils s'occupent de livraisons. Je n'admets pas que le gouvernement n'ait aucune autorité

[M. McCain.]

sur la Compagnie de chemins de fer. Il faut en conclure que si le gouvernement n'exerce pas son autorité, c'est qu'il ne veut pas en avoir et qu'il ne saurait comment s'y prendre s'il en avait. Autrement, il aurait l'autorité voulue. Nous avons vite fait d'imposer une taxe d'exportation sur le pétrole, produit sur lequel nous étions censés n'exercer aucun contrôle. Nous avons vite fait de décider qu'aucune raffinerie ne serait construite sur la côte est du Canada, même si cela était de la compétence provinciale, mais le gouvernement avait l'autorité voulue pour le faire. Selon moi, le gouvernement a l'autorité nécessaire, mais il ne sait comment en user.

Les rapports du président de la Commission canadienne des transports, devant le comité des transports, m'ont paru assez intéressants. On se demandait s'il devrait faire partie des Ice Capades ou du Ballet de Winnipeg. Sur le plan verbal, il aurait l'entrain voulu pour concourir dans un cas comme dans l'autre. Sur le plan physique, il lui manquerait peut-être certains atouts. Il n'y avait qu'une conclusion à tirer, c'est qu'il n'y avait ni autorité ni règlements et que la Commission canadienne des transports est en fait un organisme absolument stérile, sans autorité, et le Canada supporte cet état de choses comme il le peut sans aucun contrôle sur le réseau de transport.

Nous parlons de tarifs concurrentiels. Examinons certains tarifs actuels. Prenons le cas d'un produit qui est acheminé de l'Ontario au Québec sur une distance de 500 milles au coût de 27c. les cent livres. Il en coûte 47c. les cent livres pour acheminer le même produit à l'intérieur de la Nouvelle-Écosse sur une distance de 210 milles. Nous parlons de tarifs concurrentiels. Nous parlons de chances égales pour tous au Canada. Il est grand temps que nous cessions d'en parler et que nous passions à l'action. Je puis citer l'exemple d'un autre produit pour lequel le tarif est le même. Il y a d'une part le transport sur une distance de plus de 750 milles et d'autre part sur une distance de 425 milles. La différence entre les tarifs est de un cent les cent livres. Nous n'avons ni contrôle ni concurrence.

Je sais bien que je me répète, mais il faut faire quelque chose. Nous sommes en présence d'une situation anormale lorsqu'il en coûte moins pour transporter des matières premières de la province d'Ontario jusqu'au sud-ouest du Nouveau-Brunswick que pour les acheminer à travers le Nouveau-Brunswick jusqu'à ce même sud-ouest de la province. Je suis pleinement d'accord avec le ministre quand il dit que nous n'avons pas de politique des transports. Je m'oppose à ce que l'on continue de demander à la Chambre de voter des crédits qui perpétuent pareille situation. Je m'en suis pris à ce tarif particulier au Nouveau-Brunswick. Je n'obtiens ni réponse ni satisfaction. Il n'y a pas de raison pour qu'il en coûte moins cher pour acheminer un produit par voie ferrée de l'Ontario jusqu'à l'autre extrémité du Nouveau-Brunswick que pour l'acheminer d'un bout à l'autre du Nouveau-Brunswick, soit sur une distance d'environ la moitié moindre.

Considérons un moment le barème des exportations. Jusqu'à il y a environ une dizaine d'années, le gouvernement avait l'habitude de favoriser le commerce avec l'étranger et de nous aider à faire face à la concurrence sur les marchés mondiaux. Malheureusement, depuis que la présente loi sur les transports est entrée en vigueur, que la concurrence et la prétendue rentabilité des opérations par mille de voie sont appliquées, nous sommes incapables de faire face à la concurrence des États-Unis pour ce qui est de certains articles que la région atlantique aimerait exporter. Nous sommes hors course, avec environ 25c. les cent dans les produits agricoles. Cela représente bien souvent