

*CN et Air Canada*

cette région du Canada. La Saskatchewan reconnaît dans une certaine mesure que pour une partie des longs parcours à destination ou en provenance de l'est du Canada, l'existence de voies d'eau a allégé en quelque sorte le fardeau des coûts globaux du transport des produits et des biens de consommation de la Saskatchewan. Comme la concurrence dans le transport fluvial se rencontre exclusivement à l'est de la tête des Lacs, sauf pour ce qui est des taux transcontinentaux dont bénéficie la Colombie-Britannique au détriment des provinces des Prairies, la complète absence de navigation fluviale dans ces dernières place l'est du Canada dans une position concurrentielle beaucoup plus favorable. Comparée à la situation qui prévaut dans les prairies, une proportion très considérable des exportations globales des produits de l'est du Canada sont transportées par voie d'eau dans un contexte concurrentiel. Pratiquement tous les centres industriels importants de l'Est sont situés le long de voies navigables naturelles.

Proportionnellement toujours, le développement du transport routier dans l'Est et son effet concurrentiel sur les chemins de fer ont profité beaucoup plus aux transporteurs de l'Est qu'aux Prairies. Les sociétés de transport ferroviaire ont été forcées d'établir des taux relativement bas dans l'Est pour soutenir cette concurrence, plaçant ainsi un beaucoup plus lourd fardeau sur les transporteurs des provinces des Prairies qui ne profitent pas des avantages qui ont résulté de cette concurrence. La rareté et la dispersion de la population dans les Prairies, et la nature de leurs exportations—valeur relativement faible, longs parcours et lourds chargements—n'incitent pas au développement d'une concurrence comparable dans le transport routier.

En effet, monsieur l'Orateur, l'Ouest paie chèrement sa dépendance des chemins de fer pour le transport des marchandises. Dans l'Est, le transport par voie fluviale et camions fait sérieusement concurrence aux chemins de fer qui, en conséquence, gardent leurs taux bas. Cependant, les chemins de fer ont compensé ces revenus relativement faibles par des taux élevés dans l'Ouest. De 1948 à 1958, le désavantage tarifaire pour les expéditeurs des Prairies a été contrebalancé par une série d'augmentations uniformes ou procentuelles autorisées par les commissaires des transports. Les augmentations s'appliquaient surtout aux matières premières et aux secteurs dépourvus d'autres moyens de transport. En conséquence, les provinces des Prairies souffrent d'un désavantage concurrentiel pour la mise en marché des produits bruts et fabriqués à cause non seulement de la distance les séparant des marchés mais de ce qu'elles paient par tonne-mille de plus que les expéditeurs de l'Est.

Ainsi, l'industrie en Ontario et au Québec a été nettement favorisée et l'industrie en Saskatchewan, le secteur secondaire surtout, a subi un recul. Les chemins de fer ont collaboré avec les industriels de l'Est pour maintenir cette disparité. L'industrie de transformation du colza est un bon exemple. Selon la structure tarifaire actuelle, il en coûte seulement 65.7c. pour transporter 100 livres de colza non traité de Saskatoon à Montréal alors que le coût combiné du transport des produits transformés, soit l'huile et la farine, pour la même quantité, est 102.3c.

Bien que, pour un certain nombre de raisons, il est plus économique de produire de l'huile et de la farine dans les Prairies, cette différence de 34.8c. dans le coût par 100 livres rend moins coûteux d'expédier le colza vers l'Est pour le faire traiter. En résumé les usines de broyage de l'Est jouissent d'un avantage concurrentiel du seul fait de tarifs de transport discriminatoires. Lorsque les condition-

neurs des Prairies ont demandé à la Commission canadienne des transports de modifier les taux, les deux réseaux ferroviaires, les conditionneurs de graines oléagineuses et la province d'Ontario se sont opposés à leur demande.

L'évolution actuelle de l'industrie du colza ressemble dangeureusement à celle de l'industrie meunière dans l'Est, car les deux souffrent de tarifs injustes. En tant que député de la Saskatchewan, je conviens que notre désavantage géographique, c'est-à-dire l'éloignement des marchés, est un fait qu'il faut accepter. Pourtant, on ne peut s'attendre à ce que l'Ouest fasse les frais des taux peu élevés du transport fluvial et routier qui font concurrence au transport ferroviaire dans d'autres régions du Canada où les taux élevés nuisent à la diversification et au développement de l'industrie locale. La situation est particulièrement intolérable, étant donné que l'Ouest est largement coupé des zones d'échanges naturelles du Sud et au-delà du Pacifique par des tarifs de protection. Nos produits agricoles sont vendus sur un marché international concurrentiel et pourtant, nous devons acheter les produits manufacturés de l'Est. Il est clairement injuste que des taux de transport discriminatoires empêchent l'Ouest de développer sa propre industrie secondaire.

La politique nationale s'oppose expressément à l'exploitation d'une région par une autre. La persistance évidente des chemins de fer à instituer des taux préjudiciables au développement industriel de l'Ouest exige un contrôle gouvernemental plus strict de l'établissement des taux. De ce point de vue, la loi nationale sur les transports de 1967, qui donne aux chemins de fer plus de liberté pour modifier les taux, est rétrograde. Il ne peut être permis aux chemins de fer, instrument de la politique nationale, d'avoir un rôle par quelque moyen que ce soit, dans le maintien et la promotion de la disparité régionale. Des trois provinces des Prairies, la Saskatchewan est la plus défavorisée en ce qui concerne les transports, à la fois du point de vue de l'importation et de celui de l'exportation. Notre port le plus proche est Churchill, dont la saison est maintenant limitée à 85 jours. Nos marchés intérieurs principaux pour la potasse, la pâte à papier et le bois sont dans le mid-ouest des États-Unis. Cela nécessite donc un long trajet ferroviaire. La Saskatchewan, étant géographiquement enfermée au centre du pays, connaissant peu de concurrence dans le domaine du camionnage, et les chemins de fer ayant été laissés libres, aux termes de la loi nationale de 1967 sur les transports, de varier leurs taux sans consulter les autorités de réglementation, elle est celle, de toutes les provinces du Canada, qui supporte le plus de frais généraux des chemins de fer, pour tous les tarifs, sauf celui des céréales d'exportation.

Les chemins de fer assurent certains services dans l'intérêt public et, à cette fin, ils reçoivent des subventions. Entre l'adoption de la loi nationale sur les transports et la fin de 1971, les chemins de fer ont reçu de la sorte 410 millions de dollars. En outre, le tarif-marchandises a été majoré de 29 à 67 p. 100. Dans l'intervalle, les chemins de fer ont eu à faire face aux mouvements accrus d'exportations de charbon, de potasse, de céréales. Les chemins de fer n'ont pu satisfaire à la demande de certains services de transport-marchandises à cause du manque d'équipement. Ainsi, les ventes de la potasse sont négligées parce que nous ne pouvons l'expédier en quantités suffisantes à Vancouver, et le gouvernement fédéral doit acheter pour les céréales 2,000 wagons-trémies.

Cela m'amène à parler de la loi nationale sur les transports et de certaines conséquences de la suppression des