

On a beaucoup parlé de la notion de tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau et de leur caractère épouvantable, mais certains députés libéraux de l'Ouest du Canada reconnaissent, eux-mêmes, qu'il existe un problème. On a prétendu que les compagnies de chemins de fer, ne réalisant pas assez de bénéfices, ne s'intéressaient guère à la manutention des grains. Moi-même et d'autres députés avons dit, à plusieurs reprises, qu'on n'appliquait pas le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour le transport du bétail. L'automne dernier, les compagnies n'ont pas accordé une attention suffisante à cette activité. On a rapporté que 10 et même 20 têtes de bétail étaient mortes ou mourantes dans des wagons arrivant dans l'Est du Canada, à cause d'une manutention défectueuse aussi bien de la part du CP que du CN. On n'a pas gelé les tarifs-marchandises qui ont augmenté sept ou huit fois depuis la mise en vigueur, en 1967, de la loi nationale sur les transports.

Quelle est la situation en ce qui concerne les tarifs au Pas du Nid-de-Corbeau et les chemins de fer accusent-ils un déficit? Il est intéressant de comparer les années où les compagnies de chemins de fer assureraient la plus grande partie du transport des céréales destinées à l'exportation, particulièrement sous le rapport des bénéfices et des pertes. En 1966, les chemins de fer ont transporté une quantité record de grains destinés à l'exportation, soit environ 815 millions de boisseaux. Les bénéfices du Canadien Pacifique n'ont jamais été aussi élevés. Cette année-là, il a enregistré un bénéfice net de 50 millions de dollars pour le transport des marchandises. Si les chemins de fer accusaient un déficit dans le transport des céréales et qu'ils en ont transporté deux fois plus qu'ils ne le font normalement, on s'attendrait à ce que leurs bénéfices baissent, et pourtant en 1966 ces derniers ont été plus élevés qu'au cours des dix années précédentes. Quelle est la situation du Canadian National en ce qui concerne le transport des céréales? Mis à part les intérêts résultant de la dette, en d'autres termes les bénéfices nets d'exploitation ou le déficit du CN, les bénéfices se sont élevés en 1966 à 24 millions de dollars, soit les plus hauts en dix ans.

En 1971, l'acheminement estimatif des céréales, savoir l'orge, le blé et autres grains destinés à l'exportation, était de 800 millions de boisseaux, soit à peu près l'équivalent de celui de 1966, et pourtant au cours de cette année-là, le CP a réalisé un bénéfice de 45 millions tandis que celui du CN atteignait 21 millions. En 1970, les bénéfices du CP se sont élevés à 38 millions et ceux du CN à 14 millions. On peut jeter un regard rétrospectif, mais je me contente des grandes lignes pour souligner bien nettement que l'argument selon lequel les chemins de fer perdent de l'argent dans l'acheminement des céréales par le Pas du Nid-de-Corbeau est faux. Si c'était le cas, alors plus ils acheminent de céréales et plus bas seraient leurs bénéfices, et ce n'est pas ce qui arrive.

Je vois que mon temps de parole est presque terminé. Vous êtes sur le point de quitter votre fauteuil, monsieur l'Orateur, et je veux vous remercier pour cette occasion d'exprimer mes sentiments.

M. Randolph Harding (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir prendre part à ce débat sur notre politique nationale des transports. Le besoin se fait sentir de façon urgente au Canada de modifier considérablement notre approche de l'ensemble des problèmes des transports. En tant que pays jouant un rôle important dans les échanges tant de produits industriels que de matières premières, il nous est absolument essentiel de disposer d'un réseau national de transports assurant l'a-

cheminement rapide et économique des marchandises et des voyageurs vers toutes les régions du pays.

Il faut au Canada une politique des transports coordonnée, qui tienne compte des quatre principaux modes de transports: aérien, ferroviaire, routier et par voies d'eau. L'absence d'une politique et d'un programme appropriés du gouvernement actuel se manifeste dans tous les secteurs des transports. Nos services ferroviaires voyageurs et marchandises sont loin d'être satisfaisants. Des tarifs régionaux discriminatoires pour les marchandises sont tolérés dans notre pays, sans qu'on fasse quoi que ce soit pour y remédier.

Des initiatives sont en cours du côté du gouvernement de la Colombie-Britannique et de certains intérêts économiques pour détourner au profit d'une ligne de chemin de fer américaine une partie du transport de la houille dans la région de l'est de Kootenay. On constate encore le silence et l'absence de politique et de directives du gouvernement fédéral quant à une question qui pourrait susciter partout au Canada de grandes difficultés pour les communications. Le gouvernement fédéral devrait empêcher la construction du chemin de fer Kootenay and Elk en modifiant au besoin la loi sur les chemins de fer. De plus, le gouvernement devrait établir une politique nationale des transports qui assurerait que le transport des marchandises et des matériaux destinés à l'expédition ou à l'exportation se fera, chaque fois que possible, sur notre propre réseau canadien. J'aimerais exposer de manière plus détaillée les répercussions économiques graves qu'aurait la construction du chemin de fer Kootenay and Elk non seulement sur l'économie de la région de Kootenay, mais sur celle du Canada en général.

• (1650)

Si la construction de ce genre de chemin de fer peut être autorisée au niveau provincial, il y a clairement un défaut dans notre loi sur les chemins de fer. Le chemin de fer prévu ne peut en aucun sens se classer parmi les chemins de fer provinciaux. Ce n'est qu'un embranchement d'un chemin de fer américain, le Burlington Northern, et il devrait relever entièrement de l'autorité du gouvernement fédéral. La construction du chemin de fer Kootenay and Elk a reçu l'appui du gouvernement créditiste de la Colombie-Britannique et de l'ancien gouvernement créditiste de l'Alberta. Tous deux ont envoyé des avocats à l'audience de la Commission canadienne des transports qui a eu lieu à Ottawa à l'automne de 1970 pour appuyer la cause présentée par les chemins de fer Kootenay and Elk.

On peut difficilement comprendre pourquoi un gouvernement provincial adopterait cette position, étant donné les répercussions économiques graves qu'aurait la perte d'emplois et de revenus sur l'économie générale de la région. Si l'on a besoin d'une autre voie d'accès à la côte du Pacifique, elle pourrait et devrait emprunter la ligne de Kettle Valley qui existe à l'heure actuelle, et qui suit de très près la frontière des États-Unis. On devrait améliorer cette ligne et l'utiliser comme seconde route pour le transport du charbon, et comme route possible de retour pour les trains de charbon vides. Point n'est besoin d'aller nous vendre davantage à des réseaux de transport étrangers, car les installations ferroviaires existantes de la région sont suffisantes pour le transport actuel du charbon, ainsi que pour toute augmentation future des exportations.

Dès le début, le chemin de fer Kootenay and Elk n'a jamais été prévu comme chemin de fer provincial au vrai sens du terme. On a voulu par cette manigance créer un