

Une chose pourrait empêcher cela d'arriver. C'est une politique tarifaire si stricte qu'il serait impossible d'importer des marchandises en provenance des États-Unis au Canada par les chemins de fer de l'Ouest, à un prix rentable. Vraisemblablement, la même dérivation du trafic aurait lieu dans les Maritimes. Toutefois, comme, sauf erreur, l'un des nouveaux aspects de la politique libérale est de se rapprocher du libre échange, l'argument est fort populaire dans les rangs du parti depuis quelque temps. Le cas échéant, rien ne pourra empêcher l'acheminement nord-sud de s'accroître rapidement.

Une fois cette formule établie, le préjudice causé au pays ne se restreindra pas uniquement à l'Ouest et aux Maritimes, qui, évidemment, s'en ressentiront en premier. Il en résultera un niveau de croissance bien moindre pour le Centre du Canada quand cette région aura nécessairement perdu des affaires. D'autre part, ce désavantage économique, avec toute la controverse du bilinguisme, et du biculturalisme à laquelle l'Ouest canadien a été soumis, et dont, je regrette de le dire, il commence je crois à s'irriter, encouragera la tendance à se tourner vers les États-Unis qui l'importeront ainsi sur le Centre du Canada.

A quoi aboutira, en fin de compte une politique qui nous obligera à commercer avec les États-Unis d'abord, et l'Est du Canada ensuite? L'avenir seul nous le dira. Je ne suis pas prophète mais, comme Canadien, ce que je crois déceler ne me plaît pas du tout.

D'aucuns diront que cette nouvelle orientation du commerce est une forme de concurrence. Bien sûr, mais j'hésite à croire que les chemins de fer renonceront à l'avantage immédiat d'un haut tarif et des bénéfices actuels en faveur d'un accroissement de leurs affaires et de leurs bénéfices à l'avenir. Je ne crois pas non plus qu'ils soient assez altruistes pour faire passer l'intérêt national avant celui de leurs propres chemins de fer.

• (8.30 p.m.)

Mais laissons de côté cette hypothèse pour passer aux opinions positives de ceux pour qui laisser les chemins de fer libres d'établir leurs tarifs serait néfaste. Le *Star Phoenix*, de Saskatoon, signalait dans son numéro du 25 novembre le point de vue de M. E. W. Williams, professeur en matière de transport à l'université Columbia, et qui a acquis une expérience considérable dans le domaine du transport. Il y a quelques jours encore, le député d'Acadia nous donnait la liste de ses titres et nous faisait part de ses opinions. Il a témoigné devant bon nombre de comités des

transports des États-Unis et devant la Commission royale d'enquête MacPherson chez nous. Voici ce que disait M. Williams, devant le comité des transports de la Chambre, tout en parlant des répercussions de la concurrence sur nos chemins de fer:

Le bill n'a pas d'équivalent à l'étranger.

Que veut dire par là M. Williams? Je crois qu'il nous accuse carrément de stupidité. Je continue ma citation:

La concurrence exerçait sur les chemins de fer canadiens une influence restreinte et dans bien des cas complètement illusoire.

Voilà une déclaration d'un spécialiste dans ce domaine, selon laquelle la concurrence au Canada n'est pas assez vive pour réglementer les taux. Aucun autre pays du monde ne croit que les chemins de fer devraient être libres de fixer leurs propres taux, entièrement dictés par la concurrence. Cette pratique, à ma connaissance, n'existe dans aucun autre pays au monde. Les autres pays ne croient pas qu'une concurrence suffisamment vive puisse jamais réglementer leurs chemins de fer; pourquoi alors y croyons-nous au Canada?

M. A. D. Mauro, légiste de la province de Manitoba, a signalé le grand danger qui menace l'Ouest canadien et les Maritimes dans son mémoire au comité des transports, en disant que les chemins de fer, par la réglementation des taux, pourraient déterminer l'expansion de certaines régions du pays. J'aimerais citer ses paroles, rapportées dans le numéro du 1^{er} décembre 1966 du *Western Producer*:

...une des questions urgentes dans cette ère nouvelle de mesures législatives sur les chemins de fer est le danger que ces derniers, libérés de presque tout contrôle des taux, puissent, grâce à leurs taux, déterminer quelles régions du Canada seraient mises en valeur et par quelles compagnies. Voilà surtout pourquoi nous sommes ici.

Le projet de loi, je le sais, a été modifié de façon à éliminer aussi complètement que possible la discrimination régionale. Évidemment, d'après le ministre, le projet de loi sous sa forme actuelle ne permettrait pas une telle discrimination en ce qui concerne les taux, mais les craintes de M. Mauro étaient naturelles et on ne peut pas les prendre à la légère, même maintenant. Le ministre a dit qu'à son avis les amendements qui devaient être présentés apaiseraient les craintes de M. Mauro. Mes propres craintes, je l'admets, ne sont pas complètement apaisées et, après des conversations que j'ai eues avec M. Mauro à la mi-décembre, je suis assez sûr que, pour lui comme pour moi, le projet de loi modifié laisse subsister des craintes.