

*CN et Air Canada*

Je vois que mon temps de parole achève. J'en reviens au déraillement. Je veux dire que les autorités de Québec avaient décidé, dans leur sagesse, de ne pas donner à manger aux 84 passagers et de ne pas faire venir d'autobus. Tout le monde était donc condamné à passer de 15 à 16 heures, peut-être même 24, à attendre dans la forêt.

C'est à l'annonce d'une telle décision que j'ai pris la responsabilité de communiquer avec le bureau de Québec pour dire aux responsables ma façon de penser et que si l'on ne pouvait pas accorder le service voulu, je téléphonerais à Ottawa pour les faire agir. C'est alors que le responsable de Québec décida enfin de faire donner un sandwich et du café à chacun et d'envoyer deux autobus. Ainsi, nous sommes parvenus à Chambord—parce que nous étions à environ 100 milles de Chambord—vers 3 heures de l'après-midi, et en autobus d'écoliers, monsieur l'Orateur.

Je veux féliciter en passant tout le personnel du train qui a fait l'impossible pour venir en aide aux passagers. Mais avec rien, que voulez-vous qu'ils fissent?

Depuis des années, monsieur l'Orateur, nous disons au gouvernement que notre région subit une discrimination monstrueuse au point de vue du transport. Nous habitons la région qui rapporte au Canadien National à peu près les plus gros revenus de toute la province de Québec dans le domaine du fret et nous ne pouvons même pas obtenir une seule voiture-lits pour la ligne Montréal-Québec. Et encore, on viendra dire au comité: Le service est parfait. Il est assez parfait que tout le monde en est écœuré et que plus personne ne veut voyager à bord de ce train. Et dire qu'il y a 20 ans, nous n'avions pas assez de 20 wagons sur cette ligne-là. Aujourd'hui, on en a un que l'on partage entre Chambord et Dolbeau! Je dis qu'au rythme actuel, dans deux ou trois ans, il ne sera plus nécessaire d'avoir des passagers, car personne ne voudra prendre le train.

Je profite de cette excellente occasion pour mettre tous les membres du comité permanent des transports et des communications au courant de situations comme celle-là.

Je n'ai donné qu'un exemple; tous les déraillements qui se sont produits depuis les 10 dernières années dans la région du Saguenay-Lac Saint-Jean ont coûté des millions de dollars, non pas au Canadien National, mais aux contribuables du pays, monsieur l'Orateur.

Voilà pourquoi je disais tout à l'heure que les autorités du Canadien National sont des farceurs qui se plaisent à rire de la population. S'il n'en tient qu'à moi, cette farce est finie. Ou on va faire le ménage au CN, ou on va vendre, tout simplement. Que le gouvernement vende tout simplement cette société de la Couronne à une entreprise privée, et alors on sera certain de jouir au moins d'un service équitable et adapté aux besoins de la population.

J'invite, encore une fois, tous les membres du comité à demander au président du comité qu'on fasse venir témoigner les responsables, pour qu'on les questionne et qu'on clarifie cette affaire une fois pour toutes. Qu'ils viennent dire au moins au comité qu'ils ont juré de faire disparaître cette ligne. On saura alors à quoi s'en tenir, et on cessera de les subventionner. Encore une fois, je fais appel à tous les membres du comité pour qu'on discute sérieusement cette question.

J'aurais quelque chose à dire au sujet d'Air Canada, mais comme j'en avais trop à redire relativement au Canadien National, je pense que je vais laisser à d'autres le soin de traiter d'Air Canada. Mais je tiens à ce que le cas soit présenté au comité et qu'on y fasse venir ces incompetents pour essayer de savoir certaines choses, de faire un

ménage là-dedans, et pour essayer de mettre au moins quelques compétences parmi les autorités.

[Traduction]

M. Jim Balfour (Regina-Est): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux de participer à ce débat puisqu'il me permet de parler d'une manière assez générale des problèmes de transport ferroviaire et de leur influence sur la vie économique de l'Ouest du Canada et en particulier de la province de Saskatchewan. Des associations et des hommes politiques de la région des Prairies et de l'Ouest ont dit et écrit beaucoup de choses sur les effets néfastes du barème actuel des transports de marchandises sur les possibilités d'aménagement des ressources et d'expansion industrielle dans les provinces des Prairies. Sans un réseau de transport ferroviaire efficace et un système de manutention répondant aux besoins des expéditeurs, qui utilise au maximum les avantages que présentent les techniques ferroviaires pour l'expansion économique et la commercialisation des ressources naturelles des Prairies du point de vue des frais de production, toute diminution du barème actuel du transport de marchandises n'aura cependant qu'une maigre influence sur l'aménagement des ressources des Prairies. Comparativement aux autres secteurs de production et de consommation du Canada, le niveau des tarifs marchandises ferroviaires a longtemps été un sujet de préoccupation vitale pour les provinces des Prairies, surtout la Saskatchewan.

● (1540)

Depuis longtemps, la Saskatchewan est handicapée par le fait qu'elle paie une part exorbitante des frais de transport lors de la commercialisation de ses produits sur les débouchés mondiaux et domestiques ordinaires. Les habitants de la Saskatchewan paient aussi un prix élevé pour le transport des biens de consommation qu'ils achètent pour la plus grande part dans les secteurs de production importants de l'Est du Canada. Sur le plan géographique, l'emplacement continental de la Saskatchewan—située à environ 1,200 milles des ports de l'Ouest et à environ 800 milles des ports des Grands lacs—a pour résultat que les producteurs de blé des provinces paient les plus hauts tarifs ferroviaires en moyenne sur le grain exporté, et que les producteurs de potasse paient les plus hauts frais de transport à l'intérieur pour fournir leur potasse au port, si on les compare avec les autres producteurs et exportateurs mondiaux de céréales et de potasse.

Lorsqu'on examine une carte du Canada, il est évident que la Saskatchewan doit surmonter un écart dans les frais de transport dû à son éloignement quand elle achète et vend sur les principaux marchés intérieurs et étrangers. Toutefois, la distance n'est pas l'unique facteur qui affecte le niveau des tarifs marchandises en Saskatchewan. Les facteurs concurrentiels sont également importants. Les chemins de fer font payer des tarifs différents pour le même service et certains justifient cette pratique par les forces de la concurrence. L'existence ou la non-existence de la concurrence est probablement l'explication la plus générale de l'écart existant sur les prix de transport, et je reconnais aux chemins de fer le droit de faire face à la concurrence.

Toutefois, il ne fait aucun doute que l'absence de forces concurrentielles dans certaines parties du Canada, et particulièrement dans le Canada occidental, a exercé un impact sur les recettes de chemins de fer. L'existence d'une concurrence par eau dans l'est du Canada a, depuis le début de l'ère des voies ferrées, exercé une influence considérable sur la structure des tarifs marchandises dans