

tion n'étaient pourtant pas bloqués; au contraire, ils augmentaient sensiblement. Les pertes subies par les chemins de fer, du fait du gel des tarifs, étaient contrebalancées par une indemnisation du Trésor fédéral. Lorsqu'on a, d'une part, un blocage des prix et de l'autre, une hausse sensible des frais, il est évident qu'une subvention ne saurait s'appliquer qu'à la situation pour laquelle elle est créée, c'est-à-dire pour payer les pertes subies. Rien ne prouve que les subventions octroyées aux chemins de fer aient joué un rôle d'importance dans l'acquisition de leurs entreprises de camionnage.

Un autre point significatif, je pense, et dont nous devrions être conscients, c'est que la subvention considérable que je viens de mentionner et qui se montait à 120 millions de dollars environ en 1967 n'a pas cessé depuis lors de diminuer chaque année, et cela à la cadence de 14 millions de dollars par an, et qu'à la fin de l'année financière 1974, elle aura disparu. Les chemins de fer ont reçu 96 millions de dollars en 1968, 82 millions en 1969; ils recevront 68 millions en 1970 et ainsi de suite, suivant un barème décroissant, pour terminer avec un paiement final de 12 millions en 1974.

Un autre point qui devrait nous inquiéter et auquel l'auteur du bill songeait peut-être lorsqu'il l'a rédigé est le suivant: même lorsqu'un chemin de fer n'a pas l'occasion de financer l'achat d'une ligne de camions soit en entier soit en partie, sous la forme d'une subvention payée aux chemins de fer, le transporteur n'a-t-il pas la possibilité, une fois l'achat réalisé, d'apporter à sa ligne de camions une assistance financière prélevée sur les subventions du gouvernement ou sur ses disponibilités?

La réponse est la suivante: la loi requiert les compagnies de chemin de fer de tenir une comptabilité séparée pour les avoirs et les gains de leurs entreprises, ferroviaires ou non ferroviaires. La loi exige également qu'elles tiennent une comptabilité séparée des activités de leurs divers modes de transport. Si, par exemple, une compagnie de chemin de fer exploite une ligne ferroviaire, des lignes de camions secondaires, une ligne aérienne et des navires à vapeur, la comptabilité de chacun de ces modes de transport devra être établie séparément. La loi a pour but d'empêcher, par cette exigence, toute subvention indirecte aux divers modes de transport ferroviaires ou contrôlés par les chemins de fer.

Ces dispositions rendent la Commission canadienne des transports responsable de l'application de la loi. Pour s'assurer que les conditions imposées seront remplies, l'article 387 de la loi oblige la Commission à étudier et à réviser la classification uniforme de la

comptabilité à des intervalles qui ne peuvent excéder deux ans.

• (4.50 p.m.)

Le troisième point qui a été souligné avait trait à la protection légale du public qui est déjà prévue dans la loi nationale sur les transports. Dans le contexte de l'article 20 de cette loi, une des situations visées concerne l'achat, par une compagnie de chemin de fer, d'une entreprise de camionnage, et l'éventualité d'une réduction de la concurrence ou la création d'une situation donnant naissance à un monopole contraire à l'intérêt du public. La loi prévoit que, dans le cas d'une objection, la Commission canadienne des transports, à la suite d'une enquête qu'il lui appartient de mener, peut refuser l'achat envisagé de cette entreprise de camionnage par une compagnie de chemin de fer si la Commission estime que l'achat restreindrait indûment la concurrence ou qu'il serait préjudiciable, d'une autre manière, à l'intérêt du public.

Les subventions versées aux sociétés ferroviaires canadiennes sont ainsi faites qu'elles ne permettent pas l'achat d'entreprises de camionnage. En outre, la loi nationale sur les transports contient des sauvegardes en faveur de l'intérêt public quant à l'acquisition, par une société ferroviaire, d'une entreprise de camionnage concurrente. Tous les Canadiens espèrent, je crois, qu'un réseau rail-route intégré pourra diminuer les frais de distribution dans le pays et qu'en combinant les avantages du transport ferroviaire, qui est peu coûteux, aux avantages de souplesse qu'offrent nos réseaux de transport routier, on aidera le commerce du transport à pénétrer des marchés où les coûts de transport sont élevés et le volume faible. Le Canada est trop vaste et sa population trop disséminée pour qu'il soit privé des avantages très évidents d'un réseau rail-route intégré. Ce projet de loi, me semble-t-il, vise à l'en priver. Je me range donc contre les principes dont il s'inspire.

M. F. J. Bigg (Pembina): Monsieur l'Orateur, étant donné qu'il s'agit d'un bill d'initiative parlementaire je serai bref dans mes remarques car il devrait probablement être mis aux voix. Il n'est évidemment pas dans l'intention du gouvernement de protéger l'entreprise privée car, dans ce cas, ce serait une mesure du gouvernement. Je vois la nécessité qu'il y a dans cet état socialiste dont nous rapprochons rapidement de protéger l'entreprise privée. C'est la raison pour laquelle je parle en faveur de ce bill. Il est cependant nécessaire que les chemins de fer soient payants. Mais s'ils adaptaient bien leur exploitation il ne leur serait pas nécessaire de concurrencer le transport par camion de l'entreprise privée.