

*Chemins de fer—Loi*

signalé en outre qu'elle serait suivie d'une mesure plus générale, intitulée la loi sur l'information, laquelle obligerait tous les moyens de transport à fournir au gouvernement les renseignements requis. En toute justice, nous devrions, je pense, examiner plus soigneusement et plus sérieusement la question, car cette loi aura des répercussions de portée considérable et exigera un examen approfondi.

Je remarque que dans une récente déclaration, le président du Canadien National, selon une nouvelle publiée dans le *Globe and Mail* du samedi 15 mars, a donné un avertissement au sujet des exigences relatives à la communication de renseignements concernant les frais. Il semble s'inquiéter quelque peu des effets et répercussions de ce genre de communications. Je ne sais trop ce qui ennuie le président du CN, mais je tiens à lui dire, par votre intermédiaire, monsieur l'Orateur, que si le CN ou quelque autre compagnie ferroviaire n'a rien à cacher et que ses tarifs-marchandises sont équitables et établis en fonction de ses coûts, il ne doit pas craindre de divulguer ces renseignements. Il n'a pas de raison de s'inquiéter. Ce qui le préoccupe, je pense, c'est que quelques-uns de ses prédécesseurs, et même des gens qui s'occupent du réseau de transport ferroviaire, ont dit que leurs tarifs-marchandises ne se fondaient pas nécessairement sur les coûts mais, je pense, sur la capacité du trafic ferroviaire. Si c'est le cas, le public a le droit d'être renseigné.

Je crois que l'objet principal et le principe essentiel consacré dans la Loi nationale sur les transports est la concurrence. Nous savons tous que les régions du pays où existent un système cohérent et une saine concurrence dans le secteur du camionnage, du transport par chemin de fer ou par voie d'eau, jouissent en général de tarifs-marchandises justes et raisonnables; par contre, dans les régions où cette concurrence n'existe pas—ce qui est le problème fondamental de l'Ouest, et peut-être des provinces de l'Atlantique, où aucun facteur compétitif ne force les chemins de fer à adopter des tarifs raisonnables—ces derniers sont établis en fonction de la capacité du trafic, et cela a été reconnu au comité et même publiquement. Je répète que les tarifs-marchandises, que ce soit dans le transport par chemin de fer, par camion ou par navire, doivent non seulement être justes, mais doivent être considérés comme tels et, par conséquent, ils devraient être soumis à l'examen du public.

Le ministre assure qu'il s'agit de la première étape en vue de l'adoption d'une loi beaucoup plus large en matière d'information, qui sera présentée plus tard. Je me demande ce que le ministre compte faire dans le domaine du camionnage. Je remarque qu'il a dit que la nouvelle loi viserait tous les modes de transport et qu'elle aurait une plus grande portée en ce qui a trait à l'information, non seulement au sujet de l'application et de l'établissement des tarifs-marchandises, mais également dans d'autres secteurs. Je ne vois pas très bien quelle autorité le gouvernement fédéral pourra invoquer pour intervenir dans l'industrie du camionnage, par exemple, si la loi nationale sur les transports ne s'applique pas au camionnage extra-provincial; la partie III de la loi n'a jamais été mise en vigueur; aussi lorsque nous examinons l'approche d'une politique intégrée des transports, nous ne devons jamais

[M. Mazankowski.]

négliger l'importance de l'industrie du camionnage dans le transport des marchandises au Canada.

● (1230)

S'adressant le 26 novembre 1974 au congrès annuel de l'Association canadienne du camionnage, M. E. J. Benson, président de la commission des transports, parlant de l'année 1972, déclarait que les chemins de fer et l'industrie du camionnage interurbain ont conjointement transporté 238 millions de tonnes de marchandises; 45 p. 100 de ce tonnage l'ont été par l'industrie du camionnage. Presque la moitié du transport interurbain des marchandises au Canada se fait par camion. C'est beaucoup, lorsqu'on sait que la plupart de nos produits en vrac, par exemple la potasse, les céréales, le charbon etc. sont transportés par chemin de fer. De plus, la part des chemins de fer dans les recettes brutes, qui s'élèvent à 2.3 milliard de dollars pour le transport interurbain est de 1 milliard de dollars, soit 43 p. 100, et celle de l'industrie du camionnage, de 1.3 milliard de dollars, soit 57 p. 100. Il ne faut certainement pas négliger l'industrie du camionnage lorsque l'on envisage un réseau de transport intégré.

Une chose m'ennuie, monsieur l'Orateur, c'est que, pour beaucoup d'entre nous, les chemins de fer devraient se montrer plus compétitifs, ils devraient pouvoir offrir des transports plus économiques que l'industrie du camionnage, parce qu'ils consomment moins de carburant et qu'ils transportent des marchandises en plus grandes quantités, particulièrement les marchandises en vrac. Je pense qu'en obligeant les chemins de fer à produire les données et les chiffres sur lesquels ils s'appuient pour établir leur barème tarifaire, ce bill permettra de mieux comprendre la façon dont ils arrivent à un tarif-marchandises déterminé. C'est là le nœud du problème, quand on cherche à mesurer l'incidence du tarif sur l'expansion régionale. Le temps est venu d'adopter une position rationnelle et très ferme sur la nécessité de donner aux transports une place de choix parmi les instruments d'expansion économique de nos régions du Canada.

Si le gouvernement impose maintenant aux chemins de fer la publicité de leurs données commerciales et s'apprête à faire de même à l'avenir pour les autres modes de transport, je ne saurais passer sous silence le manque de publicité que le ministre des Transports (M. Marchand) a lui-même donné à l'activité interne de son ministère. Il faut dire en toute équité que, même avant la rédaction du bill, les chemins de fer s'étaient engagés à fournir aux provinces une documentation raisonnable sur leurs coûts, par la voie d'échanges de lettres entre les présidents des conseils des deux chemins de fer et le ministère concerné. Monsieur l'Orateur, le gouvernement fait trop le secret autour de sa conception des transports. Si le ministère et le gouvernement informaient mieux le public, je pense que nous pourrions étudier la question d'une façon beaucoup plus intelligente et beaucoup plus rationnelle.

Permettez-moi de citer quelques exemples. La Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest demandait en juillet 1973 de procéder à l'étude de 22 articles précis du tarif-marchandises. Les résultats de cette étude sont connus du ministre et des provinces depuis un certain temps, mais il a été extrêmement difficile d'en savoir plus. Ce n'est qu'après un débat acrimonieux, en comité, que le ministre a daigné publier ces renseignements.