

### *Politiques des transports*

Pour l'Ouest du Canada, le juge Hall vient de faire un rapport sur le réseau ferroviaire, qui est le cœur même du développement des Prairies. Je sais qu'il est difficile de choisir un mode de transport et de le présenter comme le problème véritable d'une région. Je propose donc que nous considérions la question du paiement par l'utilisateur dans ses modalités d'application aux différents modes de transport.

Dans le domaine de l'aviation civile, on a estimé que sur une période de 15 ans, l'utilisateur assumait en moyenne 31 p. 100 du coût de l'infrastructure; cette moyenne de 31 p. 100 représente une hausse de la participation de l'utilisateur de 15 p. 100. Le partage du coût dans le cas des routes est demeuré sensiblement la même. L'utilisateur assume environ 65 p. 100 de ce coût par le biais de taxes de toutes sortes que les députés connaissent bien. Il n'est pas souvent question du transport maritime mais l'utilisateur assume dans ce secteur environ 20 p. 100 du coût. L'utilisateur des chemins de fer assume quelque 72 p. 100 du coût total des investissements et de l'exploitation. J'estime donc que nous ne devons jamais considérer isolément les différents modes de transport lorsque nous étudions la question du paiement par l'utilisateur, et qu'à tout prendre, nos chemins de fer ne s'en tirent vraiment pas trop mal.

Il est un aspect vital du transport ferroviaire du grain dont on ne traite pas souvent. Je veux parler du temps de rotation des wagons à grain. En règle générale, ces wagons effectuent un voyage dans un sens à peu près toutes les trois semaines, parfois tous les mois en hiver. Prenons un tarif de transport de 13c. le boisseau; un wagon de 2000 boisseaux rapporterait alors environ \$260 le voyage, et un wagon de 3000 boisseaux, à peu près \$400. Si l'on trouvait le moyen de réduire le temps de rotation, mettons de la moitié, chaque wagon rapporterait deux fois plus. Voilà donc un plan sur lequel on pourrait de beaucoup améliorer l'usage de notre parc ferroviaire.

Je le répète, j'aimerais bien appuyer l'idée du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et du tarif dit «jusqu'à et à l'Est de», et demander son élargissement. J'aimerais le faire d'abord en rappelant l'histoire des transports au Canada et les principes dont ils s'inspirent, dans l'espoir que le ministre changera d'attitude.

En effet, si nous remontons dans l'histoire, nous constatons que les chemins de fer ont servi d'instrument de politique nationale dans la mise en valeur des richesses de notre pays, qu'ils n'ont pas été traités comme agents économiques en fonction du principe voulant que ce soit l'utilisateur qui paie. Nous pouvons remonter jusqu'aux débuts même du pays quand le Haut et le Bas-Canada étaient séparés par des différences culturelles et autres. La nature n'a jamais voulu qu'ils forment des systèmes économiques distincts car le fleuve Saint-Laurent devait inévitablement unifier son bassin hydrographique sur le plan économique.

Il existe donc de meilleurs motifs que l'union politique de 1841 pour supposer que le Canada constituait une entité économique avant la confédération. New York s'est mis à concurrencer la voie commerciale du Saint-Laurent avec le canal Erie tout d'abord et avec les chemins de fer ensuite. Le Canada riposta tout d'abord en canalisant une partie du Saint-Laurent grâce à des fonds publics et ensuite en créant le Grand-Tronc en grande partie grâce à des crédits fédéraux. Le Canada n'est toutefois pas parvenu à attirer le commerce du

«Middle West» américain avec ces deux réalisations. L'aventure se termina mal du point de vue financier.

Afin de donner aux députés une idée de l'accent qui était mis sur les transports à l'époque héroïque, je pourrais leur rappeler qu'en 1866 les investissements publics dans le domaine des transports représentaient près de 60 p. 100 de la dette provinciale et municipale, si l'on inclut les canaux.

On incita les Maritimes à se relier au continent qui se trouvait derrière elles et les gouvernements de ces provinces se lancèrent dans d'ambitieux projets de construction de voies ferrées. A la veille de la confédération, les transports occupaient la plus grande place dans le budget des colonies et ils avaient opéré des coupes sombres dans les caisses du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

Après la Confédération, on a cherché surtout à aménager des circuits commerciaux qui échapperaient à l'influence américaine en construisant, entièrement sur territoire canadien, un chemin de fer transcontinental. On voulait ainsi ouvrir les terres inexploitées de l'Ouest à la colonisation et arrêter le destin politique et économique de la région.

Le Dominion devait se servir des terres du Nord-Ouest pour favoriser l'expansion du chemin de fer et accélérer la colonisation. L'aide publique qu'on a consentie aux chemins de fer a surtout pris la forme de concessions de terrains. De leur côté, les chemins de fer revaloriseraient les terres que les colons pourraient exploiter gratuitement, ce qui devait les attirer en masse.

La construction d'un chemin de fer entièrement canadien et l'adoption d'une politique territoriale vigoureuse furent des décisions nationales fondamentales qui, en même temps que l'adoption d'un protectionnisme tarifaire qui devait bientôt suivre, allaient fixer l'évolution économique ultérieure du Dominion du Canada. Il s'agissait surtout d'octroi de terres aux chemins de fer et de concessions gratuites aux colons. La politique de demi-mesure voulant que l'on construise par tronçons un réseau de chemin de fer national financé par l'État obtint peu de succès et fut abandonnée; par contre, en 1880, un groupe de capitalistes décidèrent d'entreprendre la construction d'un chemin de fer reliant l'Est à l'Ouest du Canada, financé cette fois par des intérêts privés. On promit alors au Canadien Pacifique des subventions importantes en espèces et des terres dans l'Ouest.

Au prix de grosses difficultés, la construction du chemin de fer jusqu'au Pacifique se termina en 1885. L'octroi de terres et les subventions en espèces en stimulèrent la construction si bien qu'en 1896, le réseau couvrait plus de 16,000 milles, soit un mille par 312 habitants.

Entre 1896 et le début de la Première Guerre mondiale, la moyenne des prix des exportations canadiennes s'est accrue de 32 p. 100. Celle des céréales et de la farine, de 62 p. 100, et celle du blé à Liverpool, de 33 p. 100. D'autre part, pendant la même période, la moyenne des prix des importations canadiennes ne s'est accrue que de 26 p. 100 et celle des produits manufacturés, de 20 p. 100. L'événement sans doute le plus important a été la baisse phénoménale du tarif-marchandises maritime. En 1896, ce tarif était environ de la moitié du niveau qu'il atteignait pendant les années 1870.

La chute des frais de transport, la hausse du prix des céréales et la baisse relative des coûts de production, c'est-à-dire les produits manufacturés et les importations en général,