

qu'elles n'aient jamais rempli les conditions du marché qui les concernaient. On aurait pu se passer d'un grand nombre de compagnies de camionnage si l'on avait terminé la construction de ces voies ferrées. A mon avis, la Chambre devrait examiner attentivement ce projet de loi avant de l'adopter.

M. Judd Buchanan (London-Ouest): Monsieur l'Orateur, nous avons autrefois condamné et critiqué assez régulièrement nos compagnies de chemin de fer pour leur manque d'agressivité et leur suffisance. Il me semble que l'article publié récemment dans le *Harvard Business Review*—il est évident qu'on a particulièrement réclamé sa réimpression—considère les chemins de fer comme l'exemple classique de ce qu'on appelle «la myopie de la commercialisation». On a dit que cette industrie s'est montrée remarquablement dépourvue d'intelligence et d'initiative.

Au tournant du siècle, les chemins de fer, tout-puissants, dominaient la scène. Si j'ai bonne mémoire, sir Edward Beattie a déclaré un jour qu'il préférerait de beaucoup être président du CP que premier ministre du Canada. Pourtant, un demi-siècle plus tard, la majorité des compagnies de chemin de fer de l'Amérique du Nord étaient en faillite ou survivaient grâce aux subventions du gouvernement. Certes, elles ont souffert durant cette période de la myopie de la commercialisation et ont abandonné à l'industrie du camionnage, aux compagnies d'aviation, aux autobus et aux pipe-lines un secteur important de leur marché. Elles se considéraient comme chargées de l'industrie des chemins de fer et non pas du transport des voyageurs, de l'acheminement des marchandises, du service ou du développement des marchés.

Je le répète, monsieur l'Orateur, elles souffraient de la myopie de la commercialisation et elles ont mis assez longtemps à se débarrasser de leur léthargie. Maintenant que nous entrons dans la deuxième moitié du vingtième siècle, j'estime que ce projet de loi propose de les refouler dans l'industrie du chemin de fer et de limiter une fois encore leur perspective.

Le bill C-25 propose que si une compagnie de chemins de fer reçoit des subventions ou des fonds du gouvernement, elle ne puisse acquérir, directement ou indirectement, aucun intérêt ni aucune part dans une entreprise de camionnage. S'il y avait un moyen qui permettrait aux chemins de fer d'abuser des subventions qui leur sont accordées pour acheter des entreprises de camionnage, on pourrait volontiers approuver le principe du projet de loi. La loi nationale sur les transports a pour but de permettre à tous les moyens de transport de se faire une concurrence honnête. Le gouvernement ne propose pas de mettre l'argent des contribuables à la disposition des

chemins de fer pour qu'ils puissent acheter des entreprises de camionnage indépendantes.

Il y a trois aspects à signaler au sujet du bill C-25. Tout d'abord la nature des subventions accordées aux chemins de fer, le fait que chaque subvention leur est versée pour une fin bien précise, qui n'inclut pas l'achat de services de camions et ne laisse aux chemins de fer aucun supplément qui puisse leur aider de ce côté. Deuxièmement, une disposition de la loi sur les chemins de fer interdit à tout chemin de fer sous la juridiction fédérale de mêler ses comptes de service ferroviaire et de camionnage de telle manière que l'entreprise de camionnage puisse obtenir indirectement une subvention de la part du gouvernement. Troisièmement, la loi nationale sur les transports contient une disposition bien précise, visant à empêcher toute acquisition dans le domaine du transport, de nature à restreindre indûment la concurrence ou à aller à l'encontre de l'intérêt public.

Même si les chemins de fer ne reçoivent jusqu'ici aucune subvention pour les services-voyageurs, ils y ont droit si la Commission canadienne des transports décide du maintien d'un service non rentable dans l'intérêt public. Les chemins de fer n'auront pas d'argent de ce côté-là dont ils pourront se servir pour acquérir des entreprises de camionnage. La loi nationale sur les transports ne permet aucun montant supplémentaire à titre d'indemnisation aux chemins de fer pour les pertes du côté du service-voyageurs. L'article en question de la loi n'autorise pas d'indemnités pour le montant intégral de la perte subie par la compagnie. Sauf erreur, les chemins de fer reçoivent environ 80 p. 100 du montant de la perte, laquelle doit être certifiée par la Commission.

La seule subvention d'envergure que les chemins de fer canadiens reçoivent est le reliquat de la subvention qui remonte à la loi de 1959 sur la réduction des taux de transport des marchandises. Cette loi réduisait les tarifs de denrées et les tarifs non concurrentiels des chemins de fer et assurait 20 millions de dollars à ces derniers pour les indemniser de la perte de revenu. En 1967, le montant annuel de 20 millions de dollars, au chapitre des subventions, avait atteint 110 millions. A deux reprises, on avait réglé la question des salaires. Les tarifs ferroviaires étaient bloqués. La politique des gouvernements de l'époque, conservateurs ou libéraux, consistait à restreindre plus uniformément les hausses de tarif, en attendant l'avènement d'une nouvelle loi nationale du transport, et ils continuaient d'indemniser les chemins de fer pour les pertes de revenu subies par suite du gel des tarifs ferroviaires.

Les tarifs, gelés en 1959, n'ont subi aucune hausse durant sept ans. Les frais d'exploita-