

sommes portés garants de celles-ci et nous en payons le prix depuis. Sans tenir compte du passé, une étude approfondie de la structure financière du CN s'impose. Nous devrions étudier l'à-propos de cette proposition en même temps que nous étudions le bill. Lorsque le comité en sera saisi, j'espère que ce sera là une des questions auxquelles on accordera une grande attention.

Le chef de mon groupe a parlé du besoin d'une politique intégrée de transport qui tiendrait compte des quatre principaux modes de déplacement c'est-à-dire par air, par chemin de fer, par route et par eau. Une telle politique s'impose dans une nation moderne et industrialisée. Le Canada a beaucoup à faire dans ce domaine, mais il semble répugner à aborder le problème. Nul doute qu'un réseau moderne de transport intégré et efficace représente une des principales conditions qui permettent à un pays industrialisé de faire face aux nombreux défis que lui lancent ses concurrents un peu partout dans le monde. L'expédition peu coûteuse, rapide et heureuse des matières premières ou des marchandises est d'importance primordiale dans le monde d'aujourd'hui.

J'ai l'impression, monsieur l'Orateur, qu'un réseau moderne et efficace de transport peut considérablement contribuer à l'unité du pays. Il faut que les matières premières, les produits finis et les gens aient rapidement et à bon compte accès partout au Canada. Nous parlons d'éliminer les disparités régionales au Canada; pourtant les programmes que nous mettons en œuvre à cette fin manquent d'ampleur. Et c'est alors que nous nous apercevons que le gouvernement actuel n'a rien fait pour éliminer la criante discrimination existant au Canada en ce qui concerne les tarifs-marchandises.

Des voix: Bravo!

M. Harding: Ce problème suffit, à lui seul, à engendrer de nombreuses frictions et privations dans certaines parties du Canada, y compris la Colombie-Britannique. Il me semble que l'une des mesures les plus profitables à l'unité du pays serait d'uniformiser les tarifs-marchandises au Canada. Ce problème n'a été éludé que pendant trop longtemps par les gouvernements successifs.

• (2050)

J'aimerais parler brièvement de ma province, soit la Colombie-Britannique. Dans la majorité des cas les tarifs-marchandises témoignent d'une nette discrimination. La tendance a été de forcer le commerce à s'orienter vers le nord et le sud au lieu de l'est. C'est déplorable. Si on avait depuis longtemps adopté des tarifs-marchandises et des politiques gouvernementales appropriés on aurait créé une situation économique différente de celle que nous connaissons actuellement. Mais on applique toujours des tarifs-marchandises injustes. J'espère que le Parlement veillera à ce qu'ils soient modifiés et qu'ils figurent parmi les priorités de notre politique nationale des transports.

J'ai écouté, cet après-midi, un certain nombre de députés de divers partis parler des problèmes de tarif de transport dans leurs régions respectives. C'est toujours la même histoire, où que vous alliez. Tant dans l'Est que dans l'Ouest du Canada, c'est un des grands problèmes auxquels font face les provinces. Je citerai les provinces Maritimes à titre d'exemple. Il suffit de regarder les chiffres du chômage qui ont été publiés récemment. Les Maritimes connaissent un des taux de chômage les plus élevés au Canada, soit un peu plus de 11 p. 100. Il fut un temps où il y avait un certain nombre d'industries dans les

Maritimes qui n'existent pas de nos jours. Elles pouvaient expédier leurs marchandises aux autres régions du Canada. Toutefois, les tarifs de transport injustes ont, en fait, coupé aux industries canadiennes leur meilleur marché, notre marché intérieur. Il y a 22 millions d'habitants au Canada, mais des tarifs de transport discriminatoires ont obligé un certain nombre d'industries à abandonner les affaires en leur rendant le marché inaccessible. Il en est de même dans les provinces de l'Ouest.

Comme je l'ai dit plus tôt, je regrette que le gouvernement actuel ne se soit pas attaqué à l'uniformisation des tarifs de transport. La mesure s'impose et elle contribuerait à unir le Canada. J'ai mentionné le besoin d'une politique nationale des transports. Je sais que le gouvernement me répondra que nous avons déjà une politique nationale des transports. C'est vrai, mais dans une faible mesure. Il y a un ou deux points que devrait renfermer la politique nationale de transport. J'aimerais en dire quelques mots. Une telle politique devrait comprendre le transport des marchandises et des matières premières canadiennes sur des réseaux canadiens. Si je soulève cette question, c'est que l'année dernière nous avons eu une audience devant la Commission canadienne des transports, à Ottawa. La Kootenay and Elk Railway Company de la Colombie-Britannique désire construire un embranchement de la frontière américaine jusqu'aux gisements de charbon de la région de Kootenay-Est avec l'idée d'expédier une quantité considérable du charbon extrait dans cette région vers le Sud par les lignes de la Burlington Northern Railway jusqu'à la côte du Pacifique. La Commission canadienne des transports a rejeté la demande de la Kootenay and Elk Railway. La Cour suprême du Canada est actuellement saisie de la question. Je sais que si la Kootenay and Elk Railway Company avait demandé le statut de compagnie de transport public, elle aurait vraisemblablement obtenu l'autorisation de prolonger la voie jusqu'à la frontière américaine et de rejoindre ainsi la Burlington Northern. Il aurait fallu dire adieu à des centaines d'emplois pour les cheminots canadiens et notre économie aurait perdu plusieurs millions de dollars.

Je souhaite que le ministre des Transports (M. Jamieson) déclare à la Chambre que nous ne tolérerons pas le transport des marchandises canadiennes sur des lignes étrangères, lorsque nous avons nos propres chemins de fer. La Colombie-Britannique et l'Alberta ont hâte que des jonctions soient faites entre les voies ferrées canadiennes et américaines. Je n'y vois pas d'objection pour autant qu'il s'agisse d'un échange normal de marchandises, mais le jour où des raccords ferroviaires seront construits pour permettre de transporter des matières premières ou des produits manufacturés canadiens sur ces voies, au lieu d'utiliser nos chemins de fer, nous serions tout à fait dans notre tort.

En ce qui a trait aux tarifs de transport, la Commission canadienne des transports est l'organisme fédéral officiel chargé des services publics. Qu'elle rappelle le CP ou le CN à l'ordre si elle constate que leurs tarifs sont exagérés. Il ne faudrait en aucune circonstance permettre qu'un secteur quelconque de notre économie tombe dans les mains de compagnies de transport étrangères. Nous avons suffisamment perdu, monsieur l'Orateur. Une bonne partie de l'économie du Canada échappe à notre emprise. Il est temps que notre ministre des Transports déclare à la Chambre que le Canada insistera résolument afin que le transport des marchandises et des matières premières