

*Canadien National et Air Canada*

lumière l'interdépendance des divers systèmes de transport et en particulier la concurrence relative existant entre l'industrie du camionnage et les chemins de fer. Des autorités dignes de foi dans le domaine des chemins de fer m'ont informé que la résistance qu'offre une roue métallique sur une voie métallique est deux fois moindre que celle d'un pneu en caoutchouc sur le tarmacadam. Cela n'est peut-être pas très important en soi, mais cela signifie que, sur le plan de l'énergie, le chemin de fer en théorie est deux fois plus efficace que le transport par route. Étant donné que le prix de l'énergie augmente, ce facteur devrait accroître considérablement la position concurrentielle des chemins de fer et pourrait renverser dans une certaine mesure la tendance actuelle au transport des marchandises par route plutôt que par rail.

J'en viens maintenant à une question qui fut bien abordée lors de la dernière conférence entre les premiers ministres des provinces de l'Ouest et le gouvernement fédéral à Calgary, à savoir que les chemins de fer ont continuellement refusé de publier les détails de leurs recettes et de leurs dépenses dans les diverses régions du Canada. En 1968, après avoir été élu député, j'ai demandé à la Bibliothèque du Parlement d'entreprendre des recherches dans ce sens. Le bibliothécaire choisi pour effectuer ce travail déclara après quelques jours qu'il ne disposait d'absolument aucun renseignement authentique concernant les activités des deux compagnies de chemin de fer— il n'avait aucune idée de leurs frais dans l'Ouest ou dans une autre région du Canada par rapport aux recettes qu'elles faisaient dans ces régions. Tant que nous ne connaissons pas ces renseignements, il sera impossible de parler en connaissance de cause du tarif-marchandises pour les céréales ou du tarif-marchandises concernant les industries secondaires de l'Ouest.

Bien des gens ont toujours pensé que les chemins de fer faisaient des bénéfices dans l'Ouest du Canada. Mais les compagnies ont toujours prétendu que le tarif-marchandises imposé aux produits agricoles, en particulier aux produits de base et aux produits de ressource, étaient trop bas. Tant que nous ne connaissons pas les détails, il nous sera impossible de faire une évaluation juste de la situation financière bonne ou mauvaise des chemins de fer dans l'Ouest. Une comparaison entre certains des tarifs-marchandises qui touchent surtout l'Ouest du Canada, par exemple, entre Montréal et les Prairies du centre par opposition aux tarifs entre Montréal et Vancouver jette de grands doutes sur la validité de l'argument présenté par les chemins de fer.

La conférence de l'Ouest s'est occupée de certaines de ces questions de transport. Nous pourrions peut-être faire des progrès lorsque nous aurons obtenu des réponses. L'appendice II du document sur les transports présenté par le gouvernement à la conférence indique que de 1968 à 1972 le nombre de tonnes par mille de trafic-marchandises a augmenté dans l'Ouest à un taux beaucoup plus important que la moyenne nationale et représente maintenant à lui seul plus de 50 p. 100 de la moyenne nationale. En 1968, le pourcentage en provenance de l'Ouest était inférieur à 50 p. 100; il était d'environ 45 p. 100. Les gens de l'Ouest qui ont assisté à la conférence de Calgary ont été consternés du peu d'intérêt manifesté par le gouvernement pour la question du transport, ou du moins par son incapacité à trouver une solution. Les quatre provinces de l'Ouest semblaient toutes considérer que cette question concernait avant tout la structure du tarif-marchandises, structure qui n'a pas vraiment changé depuis l'époque où les chemins de fer avaient pour principale tâche de transporter

les matières premières de l'Ouest vers les autres régions et d'y amener des produits manufacturés. En outre, il est injuste que les gouvernements, surtout le gouvernement fédéral, aient versé diverses sommes pour assumer le coût de divers moyens de transport. On soutient que les usagers des chemins de fer assument la majeure partie de ces frais.

● (2120)

La loi nationale sur les transports de 1967 compte sur la concurrence entre les transporteurs pour le contrôle des taux. Le manque de concurrence dans certaines régions de l'Ouest permet aux chemins de fer d'exercer un véritable monopole et le tarif ferroviaire semble y atteindre son point culminant. On a donné nombre d'exemples indiquant que le tarif ferroviaire à destination d'une ville du nord serait immédiatement réduit de moitié dès qu'une route atteindrait cette ville. Les premiers ministres provinciaux ont attaché de l'importance à la divulgation du coût de tous les moyens de transport et à l'établissement d'une méthode de fixation de tarif qui comprendrait une contribution fédérale comparable à celles accordées à d'autres moyens de transport.

La seule contreproposition que j'ai pu découvrir fut celle avancée par le ministre des Transports (M. Marchand) lors de cette réunion et selon laquelle l'examen de la fixation des taux pour diverses marchandises par la CCT pourrait et devrait être accéléré. Il a signalé avec beaucoup de fierté que la CCT avait ordonné aux chemins de fer de réduire le tarif de transport de la farine de colza exportée de l'Ouest du Canada. Il y aurait lieu de faire observer aux sceptiques que normalement l'huile de colza représente le produit le plus recherché du colza et que la farine a beaucoup moins de valeur, mais à l'époque l'Est manquait de provendes et la farine de colza, qui d'habitude n'est pas un supplément alimentaire très formidable, faisait l'objet d'une très grande demande dans cette partie-ci du pays.

J'ai l'impression que s'il n'y avait pas eu cette pénurie de provendes, le tarif sur la farine de colza n'aurait pas baissé. Si la Commission canadienne des transports avait été vraiment intéressée, elle aurait réduit le tarif-marchandises sur l'huile car les broyeurs de l'Ouest savent bien qu'en raison de la structure du tarif-marchandises, il coûte moins cher d'expédier du colza aux broyeurs de l'Est que de leur livrer de l'huile.

Une révision du tarif-marchandises pour chaque denrée est longue et fastidieuse, chacune des décisions devenant pour ainsi dire périmée au moment où elle est rendue. Il faudrait obliger les chemins de fer à divulguer leurs coûts et leurs recettes par régions. L'Ouest, où s'exerce un monopole ferroviaire, devrait assumer une large part d'autonomie dans les décisions administratives et économiques. Dans les conditions actuelles, alors que le CN dirige tout à partir de Montréal, il en résulte automatiquement de la méfiance et certaines décisions malheureuses. Tant que les gens des Prairies ne participeront pas davantage à la gestion de ce chemin de fer, des problèmes continueront de se poser. A cette conférence de l'Ouest, la fixation équitable des prix qu'a proposé le premier ministre Lougheed a prouvé que les gens de l'Ouest avaient des idées originales et des solutions réfléchies.

J'aimerais pendant quelques instants parler des lignes aériennes et du service fourni aux petites collectivités de l'Ouest. La CCT permet à Transair d'abandonner le service à Dauphin. La ville de Dauphin avait été desservie depuis l'après-guerre par une ligne aérienne lorsque le prédécesseur de CP établit une ligne reliant Winnipeg, Dauphin et Le Pas. Cette ligne semblait très prospère et