

Envisageons par exemple les centaines de millions de dollars qu'il faudrait dépenser pour construire les nouvelles routes devenues nécessaires à cause de l'accroissement de la circulation automobile par suite de l'abandon de toutes les lignes ferroviaires desservant les voyageurs, ou même seulement des lignes qui relient des centres à forte densité de population. Déjà le gouvernement doit absorber un déficit annuel de 57 millions de dollars dans l'exploitation des aéroports. Il dépense aussi chaque année quelque 121 millions de dollars en communications, services de navigation et de météorologie, dont une bonne partie peut être considérée comme une subvention directe aux lignes aériennes. Il est certainement juste de dire que le gouvernement verse déjà en subventions aux lignes aériennes beaucoup plus que les 70 millions de dollars qu'il lui aura fallu verser aux chemins de fer en 1970. Il y a aussi les millions de dollars qu'il faudra dépenser pour construire de nouveaux aéroports ou agrandir ceux qui existent déjà. Par exemple, près d'un milliard de dollars pour le nouvel aéroport de Sainte-Scholastique et 500 millions pour l'agrandissement de l'aéroport international de Toronto.

Il suffit de jeter un coup d'œil sur ce qui s'est passé aux États-Unis pour s'inquiéter de ce qui peut arriver au Canada si l'on permet aux chemins de fer de continuer leur suppression massive des services-voyageurs. Aux États-Unis, pendant les années 20, quelque 20,000 trains étaient affectés au transport des voyageurs. A la fin de 1969, il n'y en avait plus que 500 en service. Les effets du déferlement de toutes ces personnes sur les routes ont été spectaculaires.

• (3.30 p.m.)

Depuis 1956, les États-Unis ont dépensé 75 milliards en nouvelle autoroutes et l'on estime que d'ici 15 ans on aura dépensé plus de 320 milliards à cette fin. Il n'y a pas lieu de s'étonner outre mesure que les éditorialistes contestent que la rentabilité soit le seul critère pour établir une politique nationale des transports, et qu'on ne puisse évaluer ce que rapporte annuellement les capitaux investis en réseaux routiers qui continuent d'engloutir des milliards, ni l'avantage d'investir les fonds des contribuables dans l'industrie des transports aériens. L'engorgement des routes et des corridors aériens a atteint un tel degré que la nécessité d'une renaissance des chemins de fer est devenue indéniable. Il est temps que le gouvernement établisse des priorités. Si nous devons accorder une subvention de 150 millions de dollars à Radio-Canada, consacrer des centaines de millions à l'aménagement routier et, éventuellement, un milliard à la construction d'un nouvel aéroport, serait-ce trop que de demander au gouvernement d'examiner sérieusement sa politique ferroviaire et d'abandonner la rentabilité comme critère d'excellence d'un service public.

En parcourant récemment certains articles et commentaires sur le rapport McPherson, j'ai lu avec intérêt les observations du ministre de l'Expansion économique régionale (M. Marchand) qui, à l'époque—en 1961—était président de la Confédération des syndicats nationaux. Il déclarait que la politique des transports était intimement liée à la planification de l'économie et qu'elle devait donc viser au bien commun et non procéder du principe de rentabilité de l'entreprise privée. Je me demande quels sont les sentiments du ministre de l'Expansion économique régionale lorsqu'il constate que ses efforts pour apla-

[M. Thomas (Moncton).]

nir les disparités régionales sont constamment battus en brèche par les politiques du gouvernement. L'imposition de hausses prohibitives des tarifs-marchandises, avec la bénédiction de la Commission canadienne des transports, dont le seul critère est la rentabilité, réduit l'industrie à l'impuissance. Cela s'applique non seulement au tarif-marchandises mais également au trafic-voyageurs.

Voyons par exemple, monsieur l'Orateur, ce qui se passe dans la région de l'Atlantique avec la bénédiction de la Commission canadienne des transports et conformément aux lois nationales qu'elle a édictées. Avant l'adoption de la loi nationale sur les transports, les compagnies de chemins de fer devaient présenter à une commission toute demande de hausse de tarif et la justifier. Sous le nouveau régime, il leur suffit de déposer un préavis de hausse de 30 jours.

Les politiques tarifaires adoptées au moment de la Confédération pour encourager artificiellement les échanges commerciaux est-ouest ont exclu effectivement les Maritimes de leurs routes commerciales traditionnelles nord-sud. A ce moment-là, on reconnaissait que le transport constituerait un élément vital permettant aux industries régionales de soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux. Ce fait a été reconnu par la Commission Duncan et inscrit dans la loi de 1927 sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes. On a également reconnu que la concurrence reste la méthode la plus efficace pour régler les taux de transport des marchandises; et, comme il n'existait pas de concurrence efficace dans la région atlantique, il fallait accorder une considération spéciale sous forme d'aide financière. La loi nationale sur les transports s'appuie grandement sur la force de la concurrence pour protéger les expéditeurs contre les taux discriminatoires. Vu l'absence de concurrence dans les Maritimes, on pensait que les dispositions de la loi nationale sur les transports ne s'appliqueraient pas tant qu'une nouvelle politique sur les transports ne serait pas élaborée pour la région atlantique—d'où le gel de certains taux.

Dans leur rapport, les premiers ministres des provinces atlantiques ont reconnu que les subventions aux transporteurs n'était pas la réponse au problème, et qu'il fallait les éliminer graduellement. Le rapport souligne ce que je considère comme le nœud du problème. J'en cite un extrait:

Les provinces acceptent une modification de la formule générale de subventions au transport intrarégional des marchandises sous la stricte réserve qu'un organisme fédéral-provincial soit autorisé à administrer l'aide au transport avec les fonds fédéraux pour des industries choisies au sein des provinces atlantiques.

En d'autres mots, le rapport des premiers ministres reconnaît que la formule de subventions n'est pas la réponse, et qu'il faudrait accorder de l'aide à des industries nouvelles et choisies pour leur permettre de soutenir la concurrence sur les marchés. Ils conviennent que les subventions doivent être éliminées graduellement, mais seulement sous réserve que les sommes ainsi épargnées soient remises sous forme d'aide spéciale aux industries. Voilà la situation actuelle. Le gouvernement a commencé à éliminer graduellement les subventions sans songer à les remplacer par le genre d'aide que ces premiers ministres ont réclamée.

Monsieur l'Orateur, voyons ce qui s'est passé depuis le déblocage le 23 septembre 1959. A cette date, deux majorations du tarif-marchandises avaient été annoncées