

ait eu beaucoup de bénéfiques. La situation montre qu'il y a faute, non seulement de la part des Canadiens mais aussi de la part des chemins de fer qui, pourrait-on dire, ont des ceillères.

Il y a un siècle, on a dit qu'il nous fallait un chemin de fer pour relier d'un océan à l'autre notre vaste pays. En échange de cette réalisation, le gouvernement du jour a dit: «Nous vous accorderons toutes sortes de privilèges, y compris des droits sur le sol et le pétrole et des concessions forestières.» C'était un stimulant. Je me demande combien d'entre nous ont étudié le changement qui après 100 ans s'impose dans la structure et la portée de la loi sur les chemins de fer ainsi que dans la structure du CN et du CP.

• (1620)

Au début, l'intention du gouvernement a été d'établir une ligne à tout prix, et à cette époque-là c'était une grande entreprise. Mais aujourd'hui nous devons réexaminer le rôle des compagnies de chemins de fer et définir à nouveau leurs obligations et leurs privilèges. Considérez ce qui s'est produit il n'y a que 50 ans. A cette époque-là, le Canada occupait une position favorable. Les nouvelles nations en voie de développement avaient pu accumuler peu de capitaux. L'Allemagne et le Japon, actuellement de grandes nations, étaient en proie à des troubles politiques ou ne disposaient pas des ressources nécessaires pour leur permettre d'entrer en concurrence avec nous, qui étions si près des États-Unis par nos techniques relativement avancées. Par conséquent, à nos yeux les transports ferroviaires n'étaient pas très importants. Nous pouvions établir des tarifs avantageux et continuer à surpasser nos rivaux.

Cette situation a changé. Après la Seconde guerre mondiale dans le cadre du plan Marshall, et depuis lors de façon permanente par le truchement de fonds de développement internationaux, le Canada ainsi que d'autres pays ont fourni des capitaux et des moyens techniques à des pays moins développés et il en est résulté que de petites nations, ou celles qui bénéficient de réseaux de transports que favorise leur situation géographique, peuvent nous damer le pion en établissant des tarifs plus avantageux. Le député de Moncton (M. Thomas) a parlé du Japon. Il va sans dire que c'est un petit pays; une usine où qu'elle s'établisse au Japon se trouve près du littoral. Vous savez tous que pour une usine installée par exemple à Winnipeg, c'est long et coûteux d'acheminer ses produits vers la côte si elle doit concurrencer les pays qui ont plus facilement accès à la mer—et le transport par eau reste et demeurera probablement encore longtemps le moins coûteux.

En Allemagne il est possible d'établir une usine à 180 milles en amont du Rhin à partir de Wilhelmshaven. Mais qu'arrive-t-il? Les péniches appartiennent au gouvernement, leurs capitaines sont rémunérés par celui-ci et le prix de transport des marchandises jusqu'à la côte ne s'élève qu'à quelques pfennigs, soit quelques cents la tonne. En d'autres termes, en raison du cours du Rhin, toutes les industries se trouvent pour ainsi dire sur la côte même. Voilà la situation qui existe dans le monde d'aujourd'hui et nous, en tant que membre des Nations Unies et de cotisant au Fonds de développement international, appuyons les nouvelles nations et les aidons à nous livrer concurrence. Aux termes de l'Accord du GATT, on entretient cette idée sacro-sainte qu'il ne faut pas oser recourir à de nouveaux moyens de régler nos difficultés de transport et nous placer au moins en situation de concurrencer les autres pays.

En raison des vues étroites des chemins de fer et, dans une certaine mesure, d'un grand nombre de Canadiens, on hésite beaucoup à approuver des subventions, ou, plus généralement, à approuver l'ingérence du gouvernement dans les affaires des chemins de fer. Il nous faut réexaminer cette question et nous demander si la Commission des transports remplit bien le rôle que lui a confié le Parlement, si ce rôle ainsi que l'objectif des chemins de fer devraient être redéfinis et si toute la loi sur les transports ne devrait pas être remaniée. Nous devrions nous demander s'il y a lieu de songer à l'automatisation. Mais pour le moment, nous tournons dans un cercle vicieux. Malgré l'envie qu'ont les députés d'en face d'une nouvelle politique de la part des sociétés, dès que la direction des chemins de fer introduit un système plus moderne, les membres de l'effectif jettent les hauts cris en disant qu'ils vont perdre leur emploi. Donc, c'est bel et bien un cercle vicieux. D'autre part, les compagnies disent: il faut abandonner ces embranchements, mais, si on les maintient en service, le gouvernement va devoir nous verser des subventions.

Nous pourrions peut-être aussi nous demander s'il y a lieu pour les compagnies de chemins de fer d'assurer le transport à l'intérieur des régions métropolitaines. Si le député de Moncton a raison de prédire que, dans quelques années, 94 p. 100 des Canadiens seront citadins et que la plus grande partie des biens seront produits et consommés dans les villes, que feront les chemins de fer? Hors des zones urbaines, ils n'auront aucune utilité. Nous devons donc nous demander si les sociétés de chemins de fer et tous les transports terrestres pourront trouver un rôle utile à jouer dans les structures urbaines de l'avenir. Je crois pour ma part qu'il y a lieu de redéfinir les objectifs et les fonctions des chemins de fer pour orienter leur rôle dans une optique métropolitaine et interurbaine.

Il est évident que si les chemins de fer subissent des pertes—et leurs services de transport leur occasionnent effectivement des pertes—ils étendront de plus en plus leur activité dans les domaines de l'hôtellerie, de l'administration d'immeubles, de l'extraction et de l'exploration minière et pétrolière, etc. Mais joueront-ils ainsi vraiment le rôle qui leur a été confié? Ces sociétés répondent que, si elles subissent des pertes dans le domaine des chemins de fer, elles doivent trouver des fonds ailleurs. Mais il n'est pas très pratique d'utiliser les bénéfices réalisés d'un côté pour combler des déficits considérables de l'autre. Cela n'a aucun sens. C'est pourquoi je dis qu'il faut redéfinir le rôle des sociétés de chemins de fer.

Ainsi, je ne doute pas que, compte tenu des subsides que nous versons aux deux compagnies de transport ferroviaire et de la possibilité de recourir à de nouvelles techniques, notamment l'automatisation, nous puissions fournir gratuitement à tous les Canadiens le moyen de voyager partout au Canada, et transporter gratuitement d'un bout à l'autre du pays tous les matériaux et tous les produits manufacturés. En effet, vu les subventions très considérables que nous versons et la place propice à la mise en application de techniques et de méthodes nouvelles, nous pourrions probablement, pour un montant nominal, établir un système de transport gratuit partout au Canada. Ainsi, Winnipeg, Edmonton et les régions septentrionales de l'Ontario pourraient produire des marchandises qui soutiendraient la concurrence des produits en provenance de Toronto, de Montréal ou de Vancouver. Nous assisterions alors au ralentissement de la croissance des régions métropolitaines auquel le député de Moncton a fait allusion. Si les gens pouvaient exercer leur activité à l'exté-