

Je vais donner rapidement lecture de l'article pour qu'il soit consigné au compte rendu. C'est en quelque sorte un monument à la politique actuelle des transports et à ses effets sur l'industrie agricole dans l'Est du Canada. Au 25 février 1968, on avait transporté par chemin de fer, de l'Île du Prince-Édouard, 9,760 wagonnées de pommes de terre. Au 25 février 1969, 10,912. Au 25 février 1970, 12,306. Je m'arrête pour signaler que, jusqu'ici, nous nous prévalions d'une loi d'assistance au transport des marchandises qui n'avait pas été notablement modifiée jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Au cours des trois années de 1968 à 1970, la quantité des pommes de terre transportées par chemin de fer avait considérablement augmenté.

Qu'est-il arrivé au cours de la première année civile complète qui a suivi l'instauration du nouveau tarif marchandises? Au 25 février 1971, le nombre des wagonnées est soudainement tombé de 12,306 à 8,654, attestant d'une baisse fantastique d'environ un tiers. Au 25 février 1972, le nombre des wagonnées de pommes de terre transportées par chemin de fer avait diminué d'un autre millier et était tombé à 7,643. C'est là le résultat direct des majorations du tarif-marchandises: nous en avons connu huit au cours des 29 derniers mois. La dernière majoration du tarif-marchandises date du 24 février de cette année. Cette majoration, qui a été annoncée par l'Association des chemins de fer du Canada, de la part des chemins de fer canadiens, varie de 4 à 8 p. 100.

La dernière hausse est une autre manifestation des majorations semestrielles habituelles depuis le déblocage du tarif-marchandises des chemins de fer le 23 septembre 1969. Le total cumulatif des majorations du tarif des chemins de fer représentait maintenant de 35 à 68 p. 100 au niveau non concurrentiel, et de 19 à 40 p. 100 au niveau concurrentiel. On peut prétendre que le tarif des chemins de fer a été bloqué pendant presque dix ans, antérieurement au 23 septembre 1969, mais les hausses cumulatives ont suivi le déblocage des prix et des revenus dès les années qui ont suivi immédiatement la guerre. De fait, pour le transport qui était le meilleur marché, la hausse depuis le 23 septembre 1969 dépasse toute autre hausse au cours d'une période semblable depuis la Seconde Guerre mondiale.

Je me demande si le député de Vancouver-Quadra m'écoute toujours et est toujours prêt à me dire jusqu'à quel point les choses vont bien dans l'exploitation des chemins de fer et des mesures injustes prises par ce gouvernement dans le cas des taux de transport ferroviaire dans la région atlantique. Il est absolument ridicule pour qui que ce soit dans cette Chambre ou ailleurs de prétendre que nous avons profité en quelque façon de ce genre de politique de transport éclairée. En fait, nous savons que c'est bien le contraire. Nous faisons face à une situation extrêmement sérieuse.

Pour que personne ne soit porté à prétendre que cette baisse dans l'utilisation des chemins de fer provient d'un changement en faveur d'autres moyens de transport comme les camions, j'aimerais citer les chiffres pour cette même période de cinq ans. Le 25 février 1968, 822 chargements de pommes de terre avaient quitté l'île-du-Prince-Édouard par camion. Le 25 février 1969, 870 chargements; le 25 février 1970, 879 chargements. Le 25 février 1971, présument à cause de certains avantages accordés à l'industrie du camionnage, le nombre de chargements était passé à 1,173. Le 25 février 1972, alors qu'on essayait d'augmenter les tarifs de l'industrie du camionnage, ce chiffre a connu une baisse appréciable pour s'arrêter à 922 chargements.

Nous nous retrouvons à l'heure actuelle dans une situation au sujet du transport de nos denrées et produits de base périssables comme les pommes de terre où l'industrie du transport, sous la direction de la Commission canadienne des transports, je présume, s'adonne de plus en plus à des pratiques injustes. Ceci continuera sans doute à avoir des répercussions néfastes sur l'industrie agricole de la région atlantique. A ce sujet, j'aimerais mentionner la Fraser's Potato Newsletter publiée dans l'Île-du-Prince-Édouard. On dit dans cette revue que cette tendance va sans doute se poursuivre, et que de plus en plus les gens vont se rapprocher des centres de population du Canada, ainsi que des ports, où ils peuvent expédier leurs pommes de terre vers des marchés peu éloignés par camion et par voie d'eau, plutôt qu'à l'ancienne manière. L'ancienne manière semble être le moyen fondamental pour l'industrie de base de l'île du Prince-Édouard. A moins que, et jusqu'à ce que, le gouvernement exige de son propre organisme, le Canadien National, qu'il respecte ses engagements, l'industrie agricole de l'Île du Prince-Édouard va se heurter à des difficultés de plus en plus grandes. J'ai peine à croire que le gouvernement présenterait ces mesures sans exiger de son organisme, le Canadien National, qu'il reconsidère sa politique d'ensemble à l'égard du transport de ces denrées de base.

• (2050)

Je ne veux pas consacrer tout le temps dont je dispose à parler des seuls taux de transport de marchandises. Récemment, les deux compagnies de chemins de fer ont demandé à supprimer les services-voyageurs dans la région de l'Atlantique, mais on a refusé leur demande. J'ai été agréablement surpris que la Commission canadienne des transports non seulement refuse de satisfaire la demande des chemins de fer, mais fasse une chose plutôt inhabituelle, qui, je l'espère, entraînera une réaction massive de la part du public, et qui consistait à demander au public de proposer des solutions en vue d'améliorer le service-voyageurs entre Montréal et les Maritimes.

S'il y a un domaine dans lequel, à mon avis, on a besoin d'une réaction et d'un apport de la part du public, c'est bien celui qui consiste à apporter un peu d'imagination à l'attitude actuelle, si prosaïque et monotone, qu'adoptent les compagnies de chemins de fer du pays à l'égard du service-voyageurs. J'ai l'occasion, de temps en temps de voyager en train, soit sur de longs trajets d'ici à l'Île du Prince-Édouard, soit sur des petits trajets jusqu'à Montréal ou Toronto, et chaque fois je me rends compte à quel point les chemins de fer font tout pour décourager les voyageurs d'emprunter le service ferroviaire. On ne peut dire les choses plus simplement et plus directement. Il est bien clair, en particulier en vertu des nouveaux accords sur les transports, que les chemins de fer font tout ce qu'ils peuvent légalement faire pour s'assurer que les voyages en train seront, pour le moins, une expérience désagréable. Il est bien difficile, pour qui n'a pas une facilité extraordinaire de s'exprimer en termes imagés, de décrire le manque de flair que dénotent les installations du service des voyageurs de nos chemins de fer. Tout récemment encore, les chemins de fer prenaient une autre mesure rétrograde en décidant de hausser les coûts des passagers en considérant à part les places et les repas qui jusque là avaient été inclus dans le même billet. Qui voit-on lorsqu'on voyage à bord des trains maintenant au Canada?

M. Peters: Les membres du Parlement.