

fer afin de maintenir les tarifs à leur niveau le plus bas, s'apprêtait à majorer ses tarifs de 10 à 15 p. 100 à compter du 2 janvier et que les chemins de fer, notamment le Pacifique-Canadien, en feraient autant. J'ai encore quelques observations à faire, mais le ministre voudrait peut-être me dire, au moment où nous sommes sur le point d'abolir les règlements existants, si le fait de majorer les tarifs sans en avertir aucune commission correspond au concept qu'il se fait de la concurrence?

Je termine avec une déclaration déjà faite par d'autres au sujet d'un des principaux buts du projet de loi, d'après le ministre: ne plus demander au gouvernement de verser aux chemins de fer une subvention tirée du Trésor fédéral, subvention qui atteint présentement 110 millions de dollars. On s'est enquis auprès des chemins de fer à ce sujet et je crois qu'ils ont donné à entendre qu'il leur faudrait trouver moyen de suppléer à cette subvention. S'ils ne peuvent relever leur chiffre d'affaires, il leur faudra majorer les tarifs pour récupérer ces 110 millions de dollars, ce qui signifie certes, à mes yeux, qu'il y aura d'autres majorations de tarifs.

J'aimerais que le ministre réponde aux trois questions que voici. D'abord, pour ce qui est du service-voyageurs, avait-on l'autorisation de hausser les taux? Ensuite, si selon leur avis officiel les camionneurs haussent leurs taux de 10 à 15 p. 100 le 2 janvier, que feront les chemins de fer en retour? Enfin, d'après le ministre, comment les chemins de fer remplaceront-ils la subvention de 110 millions de dollars maintenant supprimée?

L'hon. M. Pickersgill: Si le comité m'autorise à répondre brièvement aux trois questions du député de Moose-Jaw-Lake-Centre je me ferai un plaisir de le faire. Mais je ne voudrais pas empêcher de parler quiconque désire le faire. Le comité décidera.

M. Pascoe: Si possible, j'aimerais avoir mes réponses.

L'hon. M. Pickersgill: Donnant suite à la question de l'autre jour du député, je me suis renseigné et on m'a dit que les taux du Pacifique-Canadien, même ceux des fêtes, sont inférieurs aux taux prescrits par la Commission des transports. Je suppose qu'on peut voir la chose de deux façons. Soit qu'on baisse les taux lorsque le trafic-voyageurs est restreint pour attirer la clientèle—bien entendu, le député le sait, les lignes aériennes font de même—soit qu'on les hausse lorsqu'il y a plus de voyageurs. Toutefois, on me dit que, de toute façon, les tarifs sont bien inférieurs au

[M. Pascoe.]

plafond et ne sont donc pas réglementés par la Commission des transports. On me dit que cela s'est fait l'an dernier, ainsi que les années précédentes. Je répète seulement au député ce qu'on m'a dit; je ne le sais pas moi-même.

Pour ce qui est du deuxième point quant à une augmentation possible des tarifs routiers j'ignore si elle aura lieu. Le camionnage n'est régi présentement par aucun organisme fédéral. Je suppose que si l'industrie veut majorer ses tarifs et si elle peut obtenir un volume suffisant d'affaires pour accroître ses bénéfices, rien ne l'en empêche. Comme nous le savons tous, les frais du transport par camion se sont accrus par suite de l'augmentation très considérable du coût de la main-d'œuvre. Aux termes de la loi actuelle, les chemins de fer pourraient relever leurs tarifs concurrentiels selon leur bon plaisir, sous réserve de l'avis ordinaire à la Commission. Cela n'a donc aucun rapport réel avec le projet de loi à l'étude.

Pour ce qui est de la question plus vaste soulevée également par le député d'Acadia qui demande si les tarifs ferroviaires augmenteront, je crois que l'adoption de ce bill ne changera pas grand-chose à l'affaire. Le blocage est volontaire. Si le projet de loi n'est pas adopté dans un délai raisonnable, les chemins de fer peuvent demander, aux termes de la loi actuelle, une augmentation horizontale.

M. Pascoe: Mais ils doivent en faire la demande.

L'hon. M. Pickersgill: Oui. Comme chacun sait, il leur suffit de prouver que leurs frais ont monté en flèche depuis la dernière hausse en 1958. Ainsi il n'y a aucune raison de croire que si le bill est adopté il sera plus facile d'augmenter les tarifs.

A moins que le Parlement ne soit disposé à bloquer les tarifs indéfiniment et à en assumer les frais, il se produira des changements de tarifs, que le bill soit adopté ou non. Il importe de bien comprendre cela. Comme les députés le savent, on s'oppose surtout au système actuel parce que les augmentations horizontales s'appliquent presque entièrement aux tarifs non concurrentiels. Nous espérons qu'une fois ce bill adopté et que les chemins de fer auront plus de liberté, ils pourront fonctionner plus rapidement grâce à des tarifs concurrentiels, s'emparer d'une plus grande part du trafic, donc qu'ils n'auront pas à augmenter autant leurs tarifs non concurrentiels pour recouvrer leurs frais.

Voilà mon grand plaidoyer en faveur de ce bill. Je reconnais que dans les secteurs où il y a monopole pur, il faut protéger les expéditeurs; mais en régime de concurrence, on doit permettre aux chemins de fer de l'affronter. Il