

Politique nationale des transports

très efficaces. Les objections contre les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau et les calculs que font les compagnies se fondent toujours sur la comparaison des recettes provenant du transport des céréales avec celles qui sont tirées du transport d'autres marchandises dont les taux sont beaucoup plus élevés. Voilà une façon bien retorse de nous dire qu'elles perdent de l'argent. C'est pourquoi je rejette l'affirmation des sociétés ferroviaires, reprise l'autre jour par le ministre, selon laquelle elles perdent de l'argent dans le transport des céréales.

Ils ne gagnent certainement pas autant d'argent en transportant le grain qu'en transportant d'autres marchandises, mais c'est leur devoir envers le Canada de transporter ce grain au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. De plus, lorsque j'étudie l'histoire du Canadien Pacifique et des transports en général—je ne me suis pas occupé de relever les détails, mais j'ai une très bonne mémoire—je trouve que lorsque l'accord sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a été conclu avec les chemins de fer à cette époque, le Canadien Pacifique a reçu des millions de dollars additionnels et un million additionnel d'acres en compensation qui ont permis à cette entreprise de devenir un des plus gros empires économiques au pays. Mais ils oublient ce qu'ils ont reçu du peuple canadien et s'opposent au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Si quelqu'un baisse pavillon devant le Canadien Pacifique sur cette question, nous aurons non seulement trahi les intérêts des agriculteurs de l'ouest, mais aussi les intérêts de tout le peuple canadien.

● (1530)

La politique que M. Pickersgill a poussée devant le Parlement en 1967 a donné aux chemins de fer la possibilité de mettre à exécution un projet visant à l'abandon systématique des voies ferrées. Pour un grand nombre de municipalités, les conséquences en ont été désastreuses. Bien sûr, les compagnies pouvaient toujours prouver que certains trajets, certains tronçons dans diverses régions n'étaient pas rentables. Dans un pays de la grandeur du Canada où l'on trouve 22 millions de personnes éparpillées aux quatre coins, une partie relativement peu importante de cette population se trouvant dans les régions nordiques, il est certain qu'il y a et qu'il y aura toujours des lignes non rentables. Mais cette raison à elle seule peut-elle justifier des mesures qui non seulement ont retiré un service essentiel à des personnes qui le méritent mais qui ont aussi sonné le glas pour beaucoup de communautés?

Je compatis sincèrement avec le ministre étant donné la situation dans laquelle il se trouve. Il doit se présenter devant le Parlement, à la radio et à la télévision, pour dire à la nation que le nombre de wagons ne suffit pas à transporter toutes les céréales et toutes les autres denrées en vrac, en particulier celles provenant de l'ouest et du nord, qui doivent être livrées. Et pour quelle raison? Parce que les sociétés de chemins de fer ont décidé qu'elles peuvent gagner plus d'argent sans être obligées d'acheter des wagons-trémies ou d'autres types nécessaires au développement de l'économie canadienne. Monsieur l'Orateur, les compagnies de chemins de fer du pays ont été créées par ses citoyens et une loi devrait les obliger à fournir des wagons adéquats...

Des voix: Bravo!

M. Lewis: Tous les membres de cette Chambre sont au courant des anomalies et de la discrimination que l'on trouve dans les tarifs. Je ne perdrai pas quelques minutes de la courte période dont je dispose pour citer des exem-

[M. Lewis.]

ples. Je suis certain que d'autres députés de mon parti ou des autres pourront le faire. Mais tout le monde sait qu'il coûte moins cher d'envoyer le bétail sur pied dans le centre du Canada que d'y envoyer de la viande. Personne n'ignore qu'il coûte moins cher d'envoyer du colza que de l'huile de colza, de faire venir du nord des matières premières non traitées plutôt que des articles finis. La politique tarifaire des compagnies de chemins de fer signifie qu'elles ont ajouté un autre obstacle presque insurmontable au développement d'une industrie secondaire précisément dans les régions qui en ont le plus besoin.

Comme l'affirme correctement le ministre, toutes ces difficultés auxquelles il doit faire face proviennent du fait qu'on n'a jamais pu établir une politique nationale des transports sur la concurrence. En fait, il est immoral de chercher à faire des bénéfices dans le cadre de la politique nationale des transports d'un pays tel que le Canada où le transport est, au même titre que l'énergie, un facteur vital pour l'économie. Voici donc ma première observation: nous devons envisager l'adoption d'une politique concernant les transports en tant que service public, axée non pas sur une prétendue concurrence, mais sur les coûts et les dépenses et sur les bénéfices, c'est-à-dire les bénéfices nécessaires pour acheter du nouveau matériel et de nouveaux bâtiments, entretenir les voies, faire les rénovations nécessaires, etc. Rien de cela n'est réalisable si le réseau de transports ne fait pas de bénéfices et personne ne prétend qu'elle ne doit pas en faire. Toutefois, ces bénéfices doivent être des bénéfices d'ensemble et on ne doit pas chercher à en faire sur chaque tronçon de ligne ou sur chaque produit aux dépens des intérêts des Canadiens.

Nous ne devrions pas tolérer un réseau qui refuse aux gens un service-voyageurs raisonnable. A l'heure actuelle, il est rare que je prenne le train, mais il m'arrive quand même de le faire. J'ai voyagé tant sur les lignes du Canadien Pacifique que sur celles du Canadien National. Elles se valent toutes les deux. Le CP est aussi mauvais que le CN et le CN est aussi bon que le CP. Chaque société fait son possible pour décourager les voyageurs. Si les voyageurs veulent manger sur le train dans certaines régions du pays ils obtiennent un sandwich rassis, presque immangeable et certainement indigeste. L'atmosphère des wagons et celle des services visent délibérément à décourager les voyageurs. A quoi doivent servir les chemins de fer? Nous commettons une grave erreur me semble-t-il, car, comme l'a dit le ministre dans une de ses réponses à la Chambre ou dans une déclaration en dehors de la Chambre, certains événements qui surviennent actuellement dans le domaine du transport aérien pourraient rendre le transport ferroviaire plus souhaitable qu'il ne l'est depuis quelques années.

Avant de terminer mes commentaires, j'aimerais exprimer mon horreur devant le grand nombre d'accidents survenus sur des lignes de chemins de fer. Un de mes honorables amis va traiter de cette question plus tard, si vous voulez bien lui donner la parole, monsieur l'Orateur. La Commission canadienne des transports a reçu rapport à ce sujet. Il ne fait aucun doute que l'une des raisons de ces accidents, et probablement la pire, c'est que les chemins de fer n'entretiennent pas suffisamment les voies. Voilà une autre façon d'indiquer des bénéfices et de s'enrichir. Dans un tel cas, on le fait aux dépens du bien-être des Canadiens et parfois aux dépens de vies humaines.