

transport des marchandises et des personnes, sauf peut-être sur ce que l'on peut considérer les courts trajets.

Or, il en est résulté deux conséquences importantes. Premièrement, les sociétés ferroviaires ont développé d'importants secteurs et, deuxièmement, le gouvernement s'est engagé dans une réglementation concernant leurs activités, évidemment dans l'intérêt public parce que c'étaient des compagnies qui tenaient les rênes de la vie économique, de l'industrie et des régions qui en dépendaient.

[Traduction]

Dans les années 1920, le gouvernement a effectué des dépenses massives dans le domaine des transports. Le gouvernement fédéral a regroupé plusieurs sociétés de chemins de fer en difficultés financières en une seule société CN Rail, a avancé des sommes importantes pour améliorer la navigation, a développé d'autres entreprises et les provinces ont beaucoup élargi leur réseau routier.

C'était aussi une période où par voie législative on a imposé des obligations publiques aux chemins de fer. Par exemple, la loi a étendu dans l'Ouest le tarif du Corbeau sur les céréales et on a commencé à subventionner le transport dans les provinces maritimes.

[Français]

Vers le milieu du siècle, le monopole des sociétés ferroviaires aura commencé à s'effriter en raison des progrès accomplis dans le domaine du camionnage, notamment par l'arrivée de moteurs diesels puissants, de la construction de routes, de la concurrence des navires sillonnant la nouvelle voie maritime, reliant les Grands lacs au fleuve Saint-Laurent, de la construction d'oléoducs acheminant le pétrole vers des régions où les sociétés ferroviaires apportaient jadis du charbon, et de l'avènement de l'avion et de l'autocar transportant des passagers qui voyageaient auparavant par chemin de fer. Les expéditeurs et les voyageurs disposaient désormais de plusieurs possibilités. Et délaissant le train, ils se tournèrent de plus en plus vers le transport par camions, par autocars ou par avions, lorsque la rapidité était importante, que le coût ne l'était pas tellement et, dans le cas des marchandises, que le poids n'en était pas trop élevé.

• (1850)

Évidemment, la suite était prévisible. Le réseau ferroviaire se concentra sur les secteurs les plus rentables en raison de sa nature même, particulièrement le transport de marchandises lourdes sur de longues distances, alors que les services d'intérêt local et les services voyageurs périllicitaient devant le progrès des autres moyens de transport.

Malheureusement, la lourde réglementation qui avait été nécessaire pour contrôler l'expansion monopolisante des sociétés ferroviaires, lorsqu'elles étaient à leur apogée, ne fut pas assouplie assez vite pour tenir compte de l'évolution des transports au pays. Les gouvernements continuaient à tarifier le transport ferroviaire des marchandises. Les sociétés ferroviaires devaient continuer d'assumer, par l'interfinancement de leurs divers services, les obligations qui leur avaient été imposées dans l'intérêt national bien des années auparavant, en particulier, le transport à des tarifs réglementés du grain et des produits céréaliers destinés à l'exportation; le maintien de services aux voyageurs peu rentables et l'exploitation de services locaux

qu'elles ne pouvaient abandonner qu'à des conditions très difficiles à rencontrer.

Ces circonstances ont mené à la création de la Commission royale d'enquête sur les transports, la Commission MacPherson qui a étudié la question de 1959 à 1962 et dont les travaux ont été des plus fructueux. Je soumetts que la dernière grande réforme sur la Loi nationale sur les transports a été précédée d'une Commission royale d'enquête qui a fait un travail pendant deux ans. Nous, de l'Opposition officielle, trouvons scandaleux de voir avec quelle vitesse le gouvernement conservateur nous impose cette loi qui transforme fondamentalement tout le domaine des transports au Canada.

Je rappellerai que les recommandations de la Commission MacPherson ont donné lieu à l'adoption de la Loi nationale sur les transports en 1967, à la décision du gouvernement de l'époque de subventionner directement les sociétés ferroviaires pour compenser certaines des obligations qui leur étaient imposées dans l'intérêt national, par exemple, les services voyageurs et même, jusqu'à un certain point, je dirais, à l'adoption de la Loi sur les transports du grain de l'Ouest en 1983 qui établissait de nouveaux tarifs pour le transport du grain.

Avec l'adoption de la Loi nationale sur les transports, le gouvernement canadien cessait de participer activement à l'établissement des tarifs à l'intérieur d'une marge de manoeuvre assez large entre le taux minimal établi en vertu de l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer et le taux maximal qui, lui, est établi en vertu de l'article 278 de la même Loi. La Loi permettait donc aux transporteurs ferroviaires de fixer leurs tarifs de fret comme ils l'entendaient, après, bien sûr, consultations et ententes avec leurs clients. En même temps, elle établissait une procédure pour l'abandon des services d'intérêt local et prévoyait des mécanismes d'indemnisation des sociétés ferroviaires auxquelles on refusait le droit d'abandonner certains de ces services.

Cette révision législative eu des résultats impressionnants. De nouveaux services de fret spécialisés ont été offerts et les sociétés ferroviaires canadiennes furent de plus en plus concurrentielles. Effectivement, monsieur le Président, il est tout à fait clair que cette Loi nationale sur les transports, mise en place par l'honorable Jack Pickersgill en 1967, aura très bien servi l'économie canadienne au cours des 20 dernières années. L'industrie des transports n'est pas malade. L'industrie canadienne des transports, que ce soit dans le domaine ferroviaire, dans le domaine aérien, dans le domaine maritime ou dans le domaine du camionnage, c'est une industrie qui fait bien gagner la vie à de multiples travailleurs partout au Canada.

Or, il est sûr qu'il faut faire certains changements pour s'adapter à la situation nouvelle. Il est essentiel, bien sûr, d'assouplir certaines des réglementations de la Loi nationale sur les transports. Mais, ce que le gouvernement veut faire, ce n'est pas des accommodements et des assouplissements. C'est de littéralement prendre la hache et de détruire ce que nous avons actuellement pour recommencer à neuf et de le faire, au fond, simplement à la demande des gros transporteurs, des gros expéditeurs canadiens.

Cette loi que nous avons devant nous, c'est la réponse du gouvernement aux demandes pressantes des gros expéditeurs canadiens. Alors que des provinces, presque toutes les compagnies de transport et le public en général, les travailleurs dans