En ce qui concerne la dernière question du député à l'égard des réparations, je l'informe qu'elles sont effectuées à l'heure actuelle avec la coopération des Chemins de fer Nationaux du Canada.

LES TRANSPORTS—LES TARIFS-MARCHANDISES—LES RENSEIGNEMENTS PROMIS AUX PREMIERS MINISTRES DE L'OUEST

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Monsieur l'Orateur, j'ai posé ma question au ministre des Transports (M. Marchand) le 1er mars 1974. Elle portait sur le fait que le ministre n'a pas respecté l'engagement qu'il a pris envers les premiers ministres de l'Ouest en juillet 1973, il y a près de neuf mois, à propos de leurs plaintes sur les injustices dont souffrent leur province en matière de chemins de fer. Le ministre des Transports a promis aux quatre provinces de l'Ouest de leur faire envoyer des renseignements sur les frais de transport afin qu'elles puissent prouver s'il y a discrimination envers elles. Elles n'ont encore rien reçu après plusieurs mois. Le premier ministre (M. Trudeau) et le ministre des Transports ont promis d'obliger les chemins de fer à donner aux provinces les renseignements requis.

De quoi se plaignent les provinces? Permettez-moi de donner quelques exemples de la discrimination dont elles font l'objet. Elles pensent que l'expansion industrielle de l'Ouest a été ralentie par une structure tarifaire qui ne respecte pas la politique avouée du gouvernement fédéral quant à la structure économique régionale. Elles ont dit que la structure tarifaire encourage l'exportation de matières premières de l'Ouest et l'importation de biens ouvrés au détriment de l'expansion industrielle de l'Ouest. Elles donnent des exemples. Elles signalent que les tarifs de transport réglementaires pour les grains encouragent les producteurs à expédier leurs grains de l'Ouest canadien vers l'Est où ceux-ci sont transformés puis renvoyés à l'Ouest. En raison des tarifs spéciaux pour l'expédition de matières premières, dans ce cas-ci les grains, les minoteries ont été construites dans l'Est canadien, bien que les grains soient cultivés dans l'Ouest.

Un exemple du genre de discrimination qu'ils voient tous les jours est celui du transport de Winnipeg au lac Lynn et à Thompson au Manitoba. La distance est à peu près la même, mais il en coûte 30 p. 100 de plus pour expédier du pétrole au lac Lynn qu'à Thompson. Pourquoi? Parce qu'il n'y a pas de route aboutissant au Lac Lynn, et, donc, pas de concurrence. Il en coûte plus pour expédier de l'acier de Calgary à Hamilton que de Hamilton à Vancouver. Je suppose que c'est parce qu'il est au moins théoriquement possible d'expédier de l'acier par bateau en passant par le canal de Panama. Ce genre de chose dure depuis près d'un siècle.

Les premiers ministres provinciaux se sont rencontrés en juillet 1973. Ils ont fait valoir leurs vues à la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest. Ils se sont vu promettre par le premier ministre du Canada et le ministre des Transports que les chemins de fer fourniraient les renseignements nécessaires aux quatre provinces de l'Ouest. Le 15 décembre 1973, le *Globe and Mail* faisait dire au ministre des Transports que les chemins de fer avaient jusqu'au 21 décembre pour se conformer à la demande qu'il leur avait adressée de fournir les renseignements nécessaires aux provinces de l'Ouest. Le ministre a dit que, s'ils ne s'y conformaient pas, il les y forcerait par voie législative.

Les quatre premiers ministres de l'Ouest se sont de nouveau rencontrés il y a deux semaines, le 28 février 1974. Ils ont publié une déclaration où ils disaient:

> En dépit de l'engagement public qu'avait pris le premier ministre de faire divulguer les coûts des chemins de fer aux provinces, environ sept mois se sont écoulés sans que la Commission canadienne des transports (CCT) réponde convenablement aux demandes précises que leur avait adressées le ministre fédéral des Transports et les quatre provinces de l'Ouest . . .
>
> La réponse de la CCT à la demande du gouvernement fédéral d'évaluer 22 cas précis d'anomalies touchant l'Ouest en matière de tarif-marchandises a été qualifiée par les ministres des transports d'incomplète et étrangère aux questions économiques fondamentales soulevées par le ministre fédéral des Transports.

● (2150)

Ils font remarquer que les délais nécessaires à la C.C.T. pour trouver une solution raisonnable à la question du tarif-marchandises pour le colza sont inadmissibles. Le ministre des Transports a reçu une publicité monstre il y a quelques semaines, lorsqu'il a déploré l'absence de politique gouvernementale des transports. Il n'est pas étonnant que le ministre, censément responsable, ne puisse obtenir des compagnies ferroviaires l'information que le premier ministre a promise aux premiers ministres des provinces. Je soutiens qu'il doit immédiatement présenter une mesure législative obligeant les compagnies à produire l'information promise aux premiers ministres de l'Ouest, et je prie le secrétaire parlementaire du ministre des Transports de faire la commission.

M. Joseph-Phillipe Guay (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je rejette la déclaration du député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow). Le ministre des Transports (M. Marchand) a décrit très honnêtement à la Chambre les difficultés qu'éprouve le ministère. Je pense qu'il accomplit fort bien son travail et qu'il jouit de la confiance non seulement de la Chambre, mais aussi des Canadiens.

Je tiens tout d'abord à souligner que ce dont il s'agit, c'est des coûts ferroviaires, non des tarifs. On peut se procurer ces derniers en tout temps auprès des compagnies ou de la C.C.T.

M. Orlikow: Je parle des coûts.

M. Guay (Saint-Boniface): C'est ce dont je parle aussi. Si le député ne m'a pas entendu, je vais répéter: nous parlons des coûts, non des tarifs; on peut se procurer les tarifs ferroviaires sans difficulté aucune. Les coûts des différents transports, par contre, ont toujours été considérés comme confidentiels jusqu'à la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest et sont protégés par la loi sur les chemins de fer. A la conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest, le premier ministre (M. Trudeau) a promis que le gouvernement fédéral organiserait des entretiens confidentiels entre gouvernements sur les coûts de l'exploitation ferroviaire. Au début d'octobre, les provinces ont soumis au ministre une cause-type comprenant six mouvements particuliers dont elles voulaient connaître les coûts. La CCT a répondu que des exigences légales ne permettaient pas de divulguer ces renseignements et elle a proposé plutôt un comité des coûts dont le succès serait fonction d'une divulgation volontaire par les sociétés.

Le 12 décembre, le ministre a télégraphié aux présidents des chemins de fer pour leur demander d'énoncer formellement leur position sur la divulgation des coûts. Le Canadien National a suggéré de faire établir par la CCT des critères relatifs au mode, à la forme et au contrôle de la