

Chemins de fer

convenu auquel le ministre ne peut rien parce qu'il est établi par contrat. Maintenant, vous comprenez pourquoi nous appuyons un bill portant sur les frais des chemins de fer.

Je voudrais que le CP explique au Parlement et au ministre des Transports comment il peut percevoir 49c. de plus par quintal pour du chlorure de calcium expédié à Regina, alors que Vancouver est 1200 milles plus loin. De plus, les chemins de fer n'ont pas à franchir les montagnes pour se rendre à Regina, et pourtant il en coûte 49c. de moins par quintal pour expédier à Vancouver plutôt qu'à Regina.

Parlons de phosphates et de sulfates. Il existe une industrie d'engrais dans l'Ouest. Le tarif pour expédier des chargements de wagons de phosphates et de sulfates de 100,000 livres de Buckingham (Québec), de Clarkson et Port Maitlan (Ontario) à Vancouver est de \$2.51 les cent livres. Le tarif jusqu'à Regina est de \$3.12 et jusqu'à Saskatoon de \$3.29. Qu'ont les chemins de fer contre Saskatoon? Qu'ont-ils contre Regina?

Voyons comment ces tarifs convenus touchent les consommateurs. Le tarif pour les chargements complets de wagons de 80,000 livres d'huile de maïs, de fécule de maïs, de sucre de maïs et de sirop de maïs est de \$2.20 de Toronto à Vancouver, de \$2.17 jusqu'à Regina, soit 3c. de moins bien que Regina soit 1,200 milles plus près de Toronto, et de \$2.42 jusqu'à Saskatoon. La distance entre Toronto et Regina est à peu près la même qu'entre Toronto et Saskatoon, à 20 ou 40 milles de voies ferrées près.

Je reviens aux frais convenus. Pas étonnant que les gens de l'Ouest et des provinces de l'Atlantique soient mécontents après 90 années de discrimination et de mépris de la confédération par les chemins de fer nationaux; pourtant, les gens d'en face disputent toutes les élections sur le thème de l'unité nationale, alors qu'ils perpétuent les tarifs-marchandises discriminatoires qui font un mythe de ce thème.

Le prix convenu pour le transport de 100,000 livres de conserves alimentaires par wagon complet du Sud de l'Ontario à Vancouver est de \$2.57 les cent livres; il est de \$2.75 pour Saskatoon. La voie principale du Canadien national passe au Sud de Saskatoon et pourtant le transport coûte 18 cents de plus que pour Vancouver. Pour les produits alimentaires emballés, notamment le bicarbonate de soude, les macaroni, les spaghetti, la margarine, les succédanés de lait ou de crème, etc., le prix du transport par wagon complet de 80,000 livres est de \$2.43 les cent livres, du Sud de l'Ontario à Vancouver; il est de \$2.71 les cent livres pour Regina alors qu'il y a 1,200 milles de moins que pour Vancouver. Pour les expédies à Saskatoon, le prix est de \$2.93 les cent livres alors que la distance est la même que pour Regina. Cela me plaît.

M. Murta: Pas à moi.

M. Benjamin: J'espère que le ministre des Transports est mécontent de cette situation, car nous pourrions y remédier.

● (2220)

Considérons les tarifs libres dont le ministre a permis le déblocage. Selon le ministre, il ne s'agissait que de 22 p. 100 des taux de chemin de fer. C'est exact. Cependant, ils

[M. Benjamin.]

touchent plus de 22 p. 100 des marchandises que les chemins de fer transportent.

J'aimerais maintenant parler des disparités qui existent entre les différentes régions du Canada. Voyons, par exemple, le bétail vivant et le bœuf de l'Ouest. On a annoncé en Alberta et en Saskatchewan des ralentissements et des fermetures dans les abattoirs et les conserveries de viande. Ces décisions ont été annoncées l'an dernier et depuis le 1^{er} janvier de cette année. Cela s'explique très facilement.

Si j'étais propriétaire ou exploitant d'abattoir ou de conserverie dans l'Ouest du Canada, je ferais mon établissement et j'en construirais un nouveau en Ontario ou à Montréal. La situation était déjà assez mauvaise pendant le blocage du tarif-marchandises. Il en coûtait 91 c. de plus le cent pour expédier des carcasses entières de bovins suspendues par les jarrets de Saskatoon à Montréal, Ottawa ou Toronto que d'expédier des vaches ou des bœufs sur pied.

Le ministre a permis que le blocage soit levé. Les chemins de fer ont attaqué l'ordonnance de la CCT devant les tribunaux, avec l'appui du ministre de la Justice (M. Lang). Avec un ami pareil, le ministre des Transports (M. Marchand) n'a pas besoin d'ennemis.

Les relèvements de tarifs ont été autorisés. L'écart de prix existant entre le transport du bétail sur pied et celui du bœuf abattu, de Saskatoon à Montréal, va passer le 1^{er} mars de 91 c. à \$1.17 les cent livres. Je ne crois pas que les chemins de fer puissent prouver que le transport du bœuf abattu coûte plus cher que celui du bétail sur pied.

Si le ministre fait ses demandes correctement et de façon suffisamment détaillée, le bill sur les coûts ferroviaires révélera que les chemins de fer volent les gens dans le domaine du commerce du bétail, des abattoirs et des conserveries de l'ouest du Canada.

Depuis des dizaines d'années, les tarifs désavantagent l'industrie de la fabrication et la boucherie dans l'ouest du Canada, sans autre justification que des recettes maximales. Il n'y a pour ainsi dire aucune concurrence. Tout ce que les Libéraux et les Conservateurs connaissent, c'est la concurrence et la rentabilité. Ils se sont mis d'accord pour nous avoir encore une fois.

Le *Journal* d'Edmonton et le *Western Producer* du 3 février démontrent qu'il en coûte davantage pour expédier 100 livres de viande d'Edmonton à Toronto que 100 livres de bétail sur pied. Après la hausse de 30 c., l'écart sera de \$1.51 les cent livres.

Le ministre a souvent parlé d'inégalités et de discrimination. Nous l'avons tous approuvé. Comment peut-il maintenant refuser de prolonger le blocage? Les inégalités seront aggravées. Le ministre aurait sûrement pu dire aux sociétés ferroviaires que, même si cela représente 22 p. 100 des tarifs, le blocage restera en vigueur tant que la mesure n'aura pas été adoptée par le Parlement et que les frais des chemins de fer n'auront pas été contrôlés. Si le ministre avait agi de la sorte, il aurait rendu service aux abattoirs de l'ouest du Canada.

La société Burns a été forcée de réduire de moitié son exploitation à Prince-Albert à cause des tarifs-marchandises. Elle ne se gêne pas pour dire qu'elle préfère exploiter deux abattoirs dans l'Ouest plutôt que cinq. Pourquoi? A cause des tarifs-marchandises.