

*Chemins de fer—Loi*

Il y a cependant des répercussions que j'aimerais aborder brièvement, pour permettre aux députés de voir ce qui est en jeu. Tout d'abord, si le bill était voté, tous les services routiers, ferroviaires et de transbordeurs seraient soumis à la juridiction de la CCT. Sans exagération, monsieur l'Orateur, il y aurait là un élargissement très considérable de la compétence de la Commission canadienne des transports, et surtout de son comité des transports par chemin de fer. Ils n'ont pas actuellement cette compétence, et dans une certaine mesure, il y aurait transfert par les tribunaux et par le projet de loi d'un organisme à l'autre. Je pense vraiment que cela exigerait beaucoup plus de délibérations que n'en peut comporter l'heure réservée aux initiatives parlementaires.

Deuxièmement, si les services de transbordeurs étaient considérés comme le prolongement des lignes secondaires de chemin de fer, ils donneraient droit, lorsque leur abandon est proposé, à des subventions si leur maintien en service était jugé conforme à l'intérêt public. Il y a donc là également une question de politique et de dépenses publiques.

Je suis frappé, entre autres choses, par un élément essentiel de beaucoup de ces affaires d'abandon de lignes de chemin de fer et de services sur lesquels les collectivités ont appris à compter: c'est que la clientèle qui les faisait vivre autrefois ne veut plus s'en charger, ni pour le présent ni pour l'avenir. C'est là un facteur important, car s'il n'y a pas suffisamment de trafic pour produire les recettes nécessaires à la couverture des frais d'exploitation; il me semble qu'il faut aller chercher ces recettes ailleurs. Généralement, elles viennent alors d'une subvention publique, le gouvernement fédéral allant chercher l'argent chez le contribuable pour le redistribuer à l'organisme concerné.

Un parfait exemple de ce principe, monsieur l'Orateur, c'est le cas du service-voyageurs qui, de tout temps, a été subventionné par les usagers du transport des marchandises au Canada. Autrefois peut-être, lorsque les chemins de fer constituaient le principal moyen de transport des voyageurs et des marchandises d'un endroit à l'autre, il n'y avait pas de problème. Le service-voyageurs a même sans doute fourni un revenu et des bénéfices importants aux transporteurs. Mais il est intéressant de remarquer que déjà au milieu des années 60, la loi a été modifiée, de manière que 80 p. 100 des pertes subies par les chemins de fer pour assurer le service-voyageurs sont remboursés au gouvernement fédéral par le contribuable. On remarquera également que, pour ce qui est du service VIA rail qui sera bientôt inauguré, 100 p. 100 des pertes seront à la charge des contribuables.

Il me semble que le seul moyen de ne pas avoir recours à la suppression d'un type de service donné en difficulté, c'est de trouver quelqu'un d'autre pour payer la facture. Les coûts des services ne sont pas supprimés de ce fait, mais l'on a souvent débattu à la Chambre, sans jamais arriver à des conclusions, s'il fallait que ce soit les contribuables ou les usagers de ces services qui en paient les frais, ou tout au moins la majorité.

[M. Reid.]

D'après moi, la solution la plus équitable consisterait à répartir les coûts entre les contribuables et les usagers. Que les usagers du service assurent une charge plus grande que d'autres qui obtiennent le même service à meilleur compte dans un autre endroit du pays est une question qui reste à débattre. Mais il me semble qu'il serait bon qu'au moins une part importante des coûts afférents à ce genre de service soit acquittée d'une part par les usagers, d'autre part par les contribuables.

Tant que la Chambre existera, je crois que le gros problème au Canada sera de savoir quelle importance donner aux subventions à fournir aux divers niveaux dans les services de transport. On ne s'entendra jamais là-dessus. Tant que des usagers auront recours à ces services, ils mettront leur point d'honneur par le principe à soutenir qu'ils payent trop ces services de transport, tout comme les contribuables qui n'ont pas nécessairement besoin de ces services se plaindront de leur côté que le fisc leur impose de trop grosses charges.

On sait par exemple que la plus grosse partie des milles-passagers interurbains, soit 85 p. 100 environ, est à porter au compte du transport automobile. Toutefois, si nous considérons les sommes que le gouvernement fédéral affecte au service-voyageurs même avant l'adoption de la nouvelle formule, nous constatons qu'une personne qui voyage en automobile paie une forte prime pour permettre aux autres de se déplacer par train. Je ne m'oppose pas à ce principe, mais nous devrions le reconnaître et essayer d'établir un rapport convenable entre l'usager qui doit payer pour une partie du service et le contribuable qui doit défrayer le reste.

● (1752)

Ce bill intéresse de plus certains services de ferry-boats et de traversiers interprovinciaux qui sont actuellement de compétence provinciale. Il risque donc de provoquer des conflits de compétence entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Si ce bill était adopté qui sait jusqu'où irait la querelle de juridiction. Nous savons que les provinces ont acquis de plus en plus de pouvoirs et d'autorité au cours des 10 ou 15 dernières années aux dépens du gouvernement fédéral et qu'elles ont accaparé de nouveaux domaines. Nous savons également à quel point ces querelles intergouvernementales peuvent être vives.

Je voudrais proposer, monsieur l'Orateur, si nous devons étendre les pouvoirs de la CCT pour faire relever le trafic ferroviaire maritime de la compétence fédérale, que cette loi soit rédigée avec soin afin de permettre aux provinces de continuer à exercer leur compétence dans les domaines où elles l'ont toujours fait. Je ne suis pas si certain que le contribuable fédéral voudrait se charger de payer les subventions qui sont maintenant versées par certains gouvernements provinciaux, afin de fournir des services qu'ils considèrent comme essentiels, mais qui ne le seraient peut-être pas, pour maintenir un réseau national de transport de compétence fédérale.