

fonciers si, comme ils le prétendent, il y a exemption contractuelle. Mais il s'agit là, comme on l'a signalé, d'une question d'opinion; nous avons le pouvoir d'exiger cela.

A en juger par l'attitude du ministre, il n'insistera pas outre mesure pour savoir si l'adoption d'une telle loi serait inconstitutionnelle ou non. Qu'on estime ou non que l'adoption d'une telle loi s'impose, nous avons certes le droit de l'édicter. J'ai cru devoir signaler ce point, monsieur le président, car je ne tiendrais pas à me prononcer sur un amendement qui serait peut-être inconstitutionnel.

**M. Schreyer:** Monsieur le président, j'aimerais connaître l'avis du ministre sur un point; il donne volontiers son avis parfois. Même si l'amendement était adopté, il s'agirait tout simplement d'une déclaration. Pour y donner suite, il faudrait apporter un amendement corrélatif à une loi existante, n'est-ce pas?

**L'hon. M. Pickersgill:** Monsieur le président, si la Chambre adoptait l'amendement proposé par le député de Calgary-Sud, le gouvernement aurait l'obligation morale, sinon légale, d'exiger, comme il l'a déjà annoncé, des chemins de fer Nationaux du Canada—il pourrait le faire par l'entremise du Trésor, ce qui, en définitive, reviendrait au même, étant donné l'état financier des chemins de fer—de verser l'équivalent de l'impôt payé par le chemin de fer de la Couronne qui, jusqu'ici, jouit de l'immunité fiscale.

• (5.10 p.m.)

Si le Parlement exprimait ce point de vue et si le gouvernement ne disait pas au National-Canadien de le faire, nous serions coupables d'outrage au Parlement, peu importe les conséquences du point de vue juridique. Un gouvernement ne devrait pas être obligé de légiférer pour forcer les compagnies de camionnage, les pipe-lines ou autres organismes à acquitter des impôts municipaux. Nous déciderions peut-être de le faire, mais il vaudrait mieux, à mon avis, leur dire: «Acquittez les impôts municipaux au taux courant» au lieu «d'une juste proportion du coût». J'ignore comment on peut évaluer une juste proportion sans mettre son nez dans des affaires où nous ne serions pas autorisés à intervenir. C'est à peu près la meilleure réponse que je puisse donner et j'ai peut-être failli à la sagesse en étant trop explicite.

**M. Alkenbrack:** Je veux poser une brève question au ministre. Je préconise le versement, par les chemins de fer, d'impôts aux municipalités, ou de subventions à la place d'impôts, tout comme le gouvernement fédéral dédommage les municipalités, à l'égard

[L'hon. M. Fulton.]

des biens-fonds qu'il y possède. Ma brève expérience des affaires municipales m'a appris que les chemins de fer payaient une forme restreinte d'impôt municipal sur les immeubles leur appartenant, sis dans une municipalité et peut-être aussi sur les terrains servant à l'aiguillage et au triage. Mais je ne pense pas qu'ils en paient sur les lignes de communication, c'est-à-dire les rails qui traversent les secteurs ruraux du pays. Le ministre nous dirait-il exactement sur quoi les chemins de fer paient des impôts?

**L'hon. M. Pickersgill:** J'obtiendrai ce renseignement à l'intention du député. Je ne peux pas le lui donner maintenant.

**M. Ballard:** Je serai bref, vu que c'est moi qui ai proposé l'amendement. Je sais que le ministre considère l'article à l'étude comme inoffensif. Voilà pourquoi il se montre si serene cet après-midi. Il ne s'inquiète pas de la présence de cet article dans le bill. Le présent amendement nous assure la réalisation des objectifs de l'article 1, selon moi. Somme toute, l'article 1 énumère les objectifs visés par le bill, soit de rationaliser les transports au Canada. L'article 1 stipule que les chemins de fer devraient recevoir un revenu équitable pour les services rendus et l'alinéa b) prévoit que chacun des moyens de transport paiera pour les services qui lui seront fournis. L'amendement élargit quelque peu la portée de cette disposition. On y dit que les chemins de fer paieront les services reçus au niveau municipal.

La thèse, selon laquelle une telle chose serait inéquitable, a été rejetée par le ministre lorsqu'il a dit qu'il donnerait des directives au National-Canadien, chemin de fer de l'État, lui enjoignant de payer tous les impôts municipaux une fois le bill adopté. Tout ce que nous demandons, en incorporant un tel objectif dans l'article 1, c'est que le Pacifique-Canadien agisse vraiment comme une entreprise animée d'esprit civique et suive l'exemple du National-Canadien, qui lui a été tracé par le ministre des Transports.

En tant que député de l'Ouest canadien, je puis dire que le Pacifique-Canadien bénéficie, depuis 85 ans, d'une prime ou d'une subvention versée par les municipalités de l'Ouest. La subvention s'élève à l'heure actuelle entre 2.5 et 3 millions de dollars par année, et il est temps qu'elle cesse. C'est très bien que le gouvernement fédéral accorde une subvention—il a l'intention de le faire d'ailleurs—mais étant donné que les municipalités de l'Ouest canadien en versent une au Pacifique-Canadien depuis 85 ans, il est grand temps qu'on y mette fin.