

Le Syndicat national des cultivateurs disait dans son mémoire:

C'est pourquoi nous recommandons que les revenus nets du Pacifique-Canadien quant au transport des céréales d'exportation en conformité de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, soient considérés au regard des revenus annuels du Pacifique-Canadien provenant de concessions connexes et de concessions de terre ainsi que du transport d'autres denrées.

Sauf erreur, la mention des autres denrées est le fruit d'une correction apportée au mémoire; elle étaye mon argument selon lequel il faudrait accorder plus d'importance aux immenses concessions faites au Pacifique-Canadien.

Le gouvernement libéral de la Saskatchewan a également présenté un mémoire. J'ai déjà critiqué ce mémoire et je formule les mêmes critiques. Si j'ai bon souvenir, il affirmait que le gouvernement fédéral devrait adopter le projet de loi et ne soulevait aucune objection publique à son sujet. Le parti libéral du Manitoba a aussi présenté, en novembre, je crois, un mémoire dont voici un passage:

S'il y avait la moindre indication que cette étude...

Il est de nouveau question de l'étude dans le délai de trois ans.

...puisse amener l'annulation des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, le parti libéral du Manitoba s'y opposerait avec toutes les ressources dont il dispose.

Je me rappelle qu'un débat a eu lieu sur le mémoire et que les auteurs du document étaient eux-mêmes aussi inquiets que la plupart des députés de l'Ouest à propos de la déchéance possible de l'accord statutaire.

Voici les propos qu'a tenus la Fédération canadienne de l'agriculture:

Premièrement, le versement d'une subvention à l'égard du mouvement du grain aux taux statutaires du Pas du Nid-de-Corbeau est inacceptable. A la suite d'études soignées, nous sommes convaincus que ces taux, convenablement établis, sont compensatoires. De toute façon, ils constituent un article fondamental de la politique économique nationale. Les chemins de fer et le pays en ont profité et en profitent encore, aussi bien que les agriculteurs. Nous soutenons donc très énergiquement qu'il n'y a point place pour des mesures législatives qui pourraient sembler attribuer une prétendue subvention en matière de transport au producteur de céréales de l'Ouest. Pareille méthode, en tenant les taux du Pas du Nid-de-Corbeau pour une subvention à l'agriculture constituerait un stigmate toute à fait injustifié.

Cela étaye énergiquement ce que disait tout à l'heure le député de Jasper-Edson de la prétendue nécessité d'une subvention.

Le 18 octobre dernier, la *Canadian Co-operative Wheat Producers Limited* présentait au comité permanent un mémoire dans lequel elle déclarait:

La question des tarifs statutaires du Pas du Nid-de-Corbeau et tarifs connexes sur les céréales.

La position des coopératives des blés sur cette question est bien de nous et des membres du Parlement canadien. Nous appuyons vigoureusement le principe du maintien des taux statutaires du Pas du Nid-de-Corbeau comme instrument de politique nationale contrôlé par le Parlement.

Voilà une partie de la discussion entamée à propos du contrôle du Parlement sur toute décision prise par la nouvelle Commission concernant ces tarifs. Ces idées, que j'ai consignées au compte rendu, étaient ma thèse.

• (6.30 p.m.)

J'ai déjà évoqué la proposition visant à une enquête, d'ici trois ans, sur les revenus et les frais des compagnies se rapportant au transport des céréales de l'Ouest canadien. La Commission qui sera créée ne devrait pas précipiter cette enquête sur les revenus et les dépenses car, comme on l'a dit, la manutention et le transport des céréales évoluent très rapidement. Cette évolution s'accroîtra au cours des prochaines années. Si cette enquête était retardée de plus de trois ou quatre ans, jusqu'à ce que le système de transport soit bien établi, on aurait une idée plus claire de l'exploitation dans les années à venir.

Pour prouver l'évolution en cause, j'ai apporté une photo du *Western Producer*. On y voit deux très grosses locomotives diesel. On lit dans ce journal:

Ces deux locomotives diesel de 3,000 chevaux-vapeur font partie d'une commande de 32 locomotives qui doivent être livrées cette année au Pacifique-Canadien.

Il s'agit de l'année 1966.

Dans une épreuve en montagne, les deux locomotives ont transporté 90,000 boisseaux de blé d'Alberta, de Calgary à Revelstoke; leur capacité est de 60 p. 100 supérieure à celle des locomotives présentement en usage. Au préalable, elles avaient traîné 63 wagons de *Medicine-Hat* à Calgary en trois heures et trente minutes, neuf minutes de plus seulement que le temps prévu à l'horaire du *Canadian*, fameux train de voyageurs.

Je pense certainement que ces locomotives diesel beaucoup plus grosses pouvant déplacer 90,000 boisseaux de blé à la fois réduiront les dépenses des chemins de fer. J'ai ici un autre rapport qui indique que le National-Canadien a eu en 1966 138,500 wagons, transportant