

de ces embranchements. Ils devraient certainement avoir l'occasion de disposer de leurs entreprises et de s'établir dans d'autres régions.

Dans les régions où il y aura de tels abandons, les cultivateurs devront transporter leurs céréales sur de plus grandes distances par camion. Aussi, les municipalités devront prévoir, dans leurs budgets, de meilleurs réseaux routiers que l'on désigne du nom de «grid» en Saskatchewan.

Il existe en Alberta, au Manitoba et en Saskatchewan des programmes en vertu desquels les gouvernements provinciaux aident aux municipalités à construire des routes vers les marchés. Il faut nettement un délai quant aux abandons pour donner aux municipalités l'occasion de prévoir ces dépenses supplémentaires, car elles ne sauraient les faire payer toutes en une seule année par les contribuables. A mon avis, il faudrait à ces municipalités un délai de cinq ans pour leur permettre d'aménager les chemins supplémentaires requis.

A mon sens, tels sont les arguments fondamentaux en faveur du principe d'un moratoire. J'espère que le gouvernement jugera bon d'apporter un amendement dans ce sens. Je suis sûr que nous en discuterons à fond au comité. En incorporant un tel principe dans le projet de loi, on enlèverait beaucoup d'inquiétude à ceux que cette nouvelle mesure touchera directement.

Il est intéressant d'étudier les principes économiques régissant l'augmentation de la manutention des grains. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec certains représentants de sociétés d'éleveurs établies le long de ces lignes, dans ma région; je pense particulièrement à la région Kipling-Maryfield où la production a grandement augmenté, ces dernières années, par suite de l'emploi de techniques agricoles améliorées et des conditions d'humidité suffisantes. Les chiffres que j'ai à cet égard montrent que, dans bien des cas, l'augmentation de la quantité de grains livrée par mille a presque doublé, passant parfois de 40,000 à 80,000 boisseaux par mille. Cela s'est produit au cours des sept ou huit dernières années; nous devrions donc être très optimistes en ce qui concerne la manutention des grains par les chemins de fer dans l'Ouest canadien. Nous ne devrions pas parler de subventions en nous fondant sur les chiffres des sociétés ferroviaires, car, selon elles, elles perdent sans cesse de l'argent dans le secteur de la manutention des grains.

A ce sujet, il m'a bien intéressé de lire un éditorial paru dans la *Tribune*, de Winnipeg, en avril 1964, à l'époque où nous étions saisis

du bill n° C-120. L'article était intitulé «Étrange augmentation». Il serait utile, je crois, d'en faire consigner au moins une partie au compte rendu.

Le Pacifique-Canadien semble avoir connu une assez bonne année en 1963, si l'on en juge par le rapport annuel publié cette semaine. Les recettes ferroviaires—soit la partie du revenu du Pacifique-Canadien qui provient directement de l'exploitation ferroviaire—ont dépassé 477 millions de dollars, augmentation d'au-delà de 24 millions par rapport à 1962.

Le revenu provenant du transport des marchandises représente, dans ce total, un montant de 419 millions de dollars, soit une augmentation de 25.8 millions, ou 7 p. 100, en comparaison de l'année précédente. Le volume des expéditions de marchandises a augmenté de 12 p. 100 et, selon le rapport, les expéditions de céréales découlant des ventes de blé à la Chine, à la Russie et à d'autres, ont grandement contribué à cette augmentation. Non seulement les revenus, mais les profits ont augmenté. De fait, les bénéfices nets se sont accrus de plus de 6.2 millions de dollars par rapport à 1962.

Présentant ensuite un argument particulièrement frappant, l'éditorial continue en ces termes:

Il est plutôt insolite que les bénéfices du Pacifique-Canadien découlant du transport des marchandises aient augmenté alors qu'il y a eu un accroissement des expéditions de céréales. Les chemins de fer soutiennent depuis longtemps avec énergie qu'ils accusent des pertes à l'égard des taux du Pas du Nid-de-Corbeau pour le transport des céréales. Si cette assertion est valable, les chemins de fer auraient dû accuser une diminution prononcée des recettes après avoir acheminé une quantité sans précédent de céréales vers la côte.

Les comptables des chemins de fer devraient peut-être se pencher à nouveau sur la question. Ou mieux encore, des comptables indépendants devraient peut-être effectuer un examen définitif des taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

A mon sens, c'est une observation très juste qui vaut plus actuellement que jadis, notamment à la suite des témoignages entendus au comité et à la lumière des faits signalés par l'honorable député de Qu'Appelle dans son discours l'autre soir. Étant donné que les volumes de tonnage brut ont augmenté prodigieusement dans l'Ouest canadien—et il semble qu'il continuera d'en être ainsi—nous devrions peut-être craindre d'adopter sans restriction la proposition selon laquelle les chemins de fer pourraient majorer les tarifs-marchandises afin de récupérer ce qu'ils estiment pouvoir perdre à cause des taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

On a longuement parlé des taux du Pas du Nid-de-Corbeau et je n'ai pas l'intention de m'attarder sur la question. Le succès ou l'échec de l'agriculture dans l'Ouest canadien est essentiellement subordonné à l'adoption de tarifs-marchandises justes et équitables. Le député de Peace-River (M. Baldwin), dans le discours éloquent qu'il a prononcé hier soir, a parlé de cette disposition du projet de