

moins, que sous ce rapport les recettes sont déjà suffisantes. En fait, les chemins de fer gagnent de l'argent aujourd'hui en transportant du grain au taux statutaire. Le Pacifique-Canadien est certainement dédommagé par ce que lui rapportent les terrains qui lui ont été concédés lors de l'achèvement de la voie transcontinentale. En d'autres termes, la convention statutaire sur les taux faisait partie d'une entente plus vaste en vertu duquel le Pacifique-Canadien a reçu des terrains et des subventions pour la construction de sa voie. En plus de l'argent qu'elle gagne en transportant le grain, la compagnie doit tenir compte de ce que lui rapportent les terres de la Couronne qui lui ont été concédées, ainsi que de l'argent qu'elle a reçu.

Le ministre a entendu bien des arguments à cet égard et je n'ai pas l'intention de les reprendre tous. Par contre, je tiens à consigner des opinions exprimées dans certains mémoires qui appuient notre thèse. D'après les cartes que le ministre a eu la bonté de distribuer aux membres du comité, on peut voir que l'Ouest des Prairies se ressentira le plus des changements éventuels au taux statutaire. On en a déjà parlé à la Chambre. J'ai été très inquiet lorsqu'on a proposé d'abolir la subvention pont-rail qui défraie en partie le coût du long transport autour du lac Supérieur. Cet argument ne se rapporte pas directement à la question dont nous discutons, mais il montre bien à quel point l'Ouest des Prairies est vulnérable si on ne lui accorde pas une protection complète dans le domaine du tarif-marchandises.

La remarque suivante provient du *Country Guide* où M. J. C. Gilson de l'Université du Manitoba aurait dit:

Il faut permettre aux chemins de fer de fonctionner d'après un principe rationnel de rentabilité. Il ne faut pourtant pas faire quoi que ce soit qui nuirait à la position concurrentielle des cultivateurs de l'Ouest du Canada sur les marchés internationaux à l'avenir.

C'est dans ce contexte que nous raisonnons aujourd'hui. Nous tenons compte des perspectives qui s'offriront à l'avenir dans l'Ouest des Prairies et nous cherchons à prendre les meilleures dispositions possibles pour l'exploitation des chemins de fer. Je sais que le ministre comprend. Je lui reconnais ce mérite. Toutefois, d'autres après lui ont exprimé au comité permanent des vues qui semblaient peu favorables au maintien des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. A ce sujet, j'ai lu les déclarations du député de Vancouver-Quadra, comme en font foi les *Procès-verbaux* du comité permanent des transports et des communications à la page 2797, vol. n° 39. La citation

[M. Pascoe.]

suivante figure sur cette page, et fait suite à la présentation d'un mémoire par M. Lloyd, chef de l'opposition en Saskatchewan:

● (6.20 p.m.)

M. Deachman: Monsieur le président, je voudrais me reporter à certaines remarques que faisait M. Lloyd tantôt au sujet du transport des céréales et de l'expédition de la potasse qui seraient captifs. S'il veut dire que le coût du transport des céréales est fixé en vertu d'un tarif statutaire, le transport des céréales n'est certainement pas assujéti à un tarif établi par le chemin de fer, n'est-ce pas?

M. Lloyd: Aussi longtemps que ce tarif demeurera en vigueur.

M. Deachman: Oui. C'est un tarif statutaire avantageux établi il y a fort longtemps par le gouvernement fédéral.

M. Lloyd: Nous ne sommes pas tout à fait certains qu'il soit avantageux.

M. Deachman: Ma foi, il s'agit d'un tarif statutaire établi par le gouvernement fédéral dont la population n'a pas préconisé la suppression devant le comité.

Je partage cet avis.

On pourrait dire qu'en l'occurrence, le chemin de fer plutôt que l'expéditeur de céréales est captif, n'est-ce pas, monsieur Lloyd, car le taux est imposé par la population ou en fait par l'expéditeur lui-même?

M. Lloyd: Non. Comme je le disais plutôt lorsque je vous ai interrompu, monsieur Deachman, je ne suis pas certain que la chose ait été prouvée et en ce qui concerne ce projet de loi, je partage les opinions de nombreux gens—et M. Frawley nous en a parlé ce matin—qui estiment, contrairement à l'opinion courante, que ce tarif n'est pas nécessairement désavantageux pour les chemins de fer.

J'ai lu cette partie du rapport parce que je crois personnellement qu'aux audiences du comité certains honorables représentants n'étaient pas très sympathiques au maintien du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

A la page 2785 du même compte rendu, le ministre des Transports aurait dit:

Au sujet des crédits du Pas du Nid-de-Corbeau...

Je suppose qu'il s'agit plutôt de taux.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai pas eu le temps de le relire.

M. Pascoe:

...dans une étude de ce genre...

Il s'agit de la révision des taux d'ici trois ans.

...les deux parties devraient non seulement avoir tout le loisir d'exposer leur point de vue, mais aussi de contester les faits faisant l'objet de cette révision.

Je n'ai rien à redire à cela, bien que j'aie l'intention d'expliquer plus tard que nous n'avons pas besoin d'études semblables, comme l'a dit le représentant de Jasper-Edson.