

A mon sens c'est une affaire de jugement. Le président du comité plénier a pesé les deux arguments. Il connaît les dispositions du bill. Il en a été saisi au comité pendant plusieurs jours. Après avoir entendu les longs plaidoyers, il a décidé que l'amendement outre-passe l'objectif de l'article du bill et du bill lui-même. Comme la question générale est vague, je ne pense pas qu'il faille que je substitue mon jugement à celui du président qui, lui, a entendu les arguments. Je les ai aussi entendus mais sous une forme condensée et je dois donc, en conclusion, appuyer la décision du président du comité.

Le comité va maintenant reprendre l'étude du bill.

La Chambre se forme en comité et reprend la discussion.

Sur l'article 42—

M. Schreyer: Monsieur le président, avant que nous en ayons fini avec le nouvel article 314D, je voudrais formuler quelques remarques au sujet du paragraphe 4. A vrai dire, j'avais espéré le faire avant que le député de Nickel Belt prenne la parole, mais le ministre des Transports l'a convié à présenter son amendement.

L'hon. M. Pickersgill: Je cherchais à préserver son droit, car il s'était entretenu avec moi hier soir.

M. Schreyer: C'est exact. Je ne m'en plains pas, mais j'expliquais simplement pourquoi je n'ai pas formulé ces remarques plus tôt. Je prie les membres du comité et le ministre d'étudier la possibilité de résumer le paragraphe 4 du nouvel article 314D afin d'en préciser le sens. Il n'est pas juste dans ce cas-ci de munir la Commission de pouvoirs et d'un mandat qui sont définis, en des termes aussi généraux et imprécis. J'espère que nous pouvons stipuler dans ce paragraphe un mandat plus précis pour compléter non pour contre-carrer le mandat général accordé par la mesure.

• (5.20 p.m.)

Sauf erreur, le but du paragraphe 4 est de permettre à la Commission, lorsqu'elle étudie des demandes d'abandon, de tenir compte de la hausse des coûts pour une collectivité, des frais accrus de construction de routes pour les municipalités et les provinces, et des pertes pour ceux qui ont fait des placements dépendant du secteur ferroviaire. La Commission

[M. l'Orateur.]

peut aussi considérer certains facteurs tels la hausse du coût de production pour les cultivateurs par suite de l'abandon d'embranchements vu qu'ils devront transporter leurs céréales sur une distance beaucoup plus longue jusqu'au lieu d'expédition. Je conclus qu'il est loisible à la Commission d'étudier tous ces facteurs lorsqu'elle est saisie d'une demande d'abandon.

Le motif sur lequel se fonde la Commission pour l'étude de ces questions se trouve, je pense, dans l'article proposé 314D (4). C'est une chose, monsieur le président, pour un membre du comité de supposer cela; c'est une toute autre chose de le voir insérer clairement dans la loi. Je demanderais donc au ministre de bien vouloir prendre en considération un amendement que j'aimerais proposer en ce moment. Je propose, appuyé par le député de Nickel Belt:

Que l'article 314D (4) soit modifié par l'adjonction à l'alinéa b) de ce qui suit:

«...et, en particulier, mais sans restreindre la généralité de ce qui précède, en ce qui concerne toute action qui cause ou est susceptible de causer des dépenses accrues pour les autorités municipales ou provinciales, des frais de production plus élevés, ou des pertes subites pour les détenteurs de placements liés à l'industrie ferroviaire;»

Permettez-moi de reprendre mon argument à l'appui de l'amendement. Si le ministre veut bien se rappeler l'étude du bill au comité permanent, il se souviendra que certains députés, dont moi-même, ont soulevé la question de ce qu'il y aurait lieu de prévoir pour résoudre les nouveaux problèmes créés par l'adoption du projet de loi. Ainsi, le bill prévoit l'abandon de certaines lignes. Il prévoit la filière par laquelle les demandes d'abandon seront entendues et approuvées ou rejetées. Il est évident qu'en cas d'abandon, les répercussions seront nombreuses du genre de celle dont j'ai déjà parlé succinctement.

C'est un fait que, lorsqu'un cultivateur doit transporter ses céréales par camion sur une distance supplémentaire pour atteindre un centre ferroviaire, ses frais de production augmentent sensiblement. D'après les estimations, il en coûte d'un quart à un demi-cent le boisseau-mille pour transporter des céréales par camion. Il est concevable—je suis certain que cela se produira par suite de l'application de certains articles du bill dans l'avenir—que des agriculteurs seront obligés de transporter leurs céréales 15, 20 ou 25 milles plus loin qu'ils le font aujourd'hui parce que certains embranchements auront été abandonnés. Cela veut dire, à la lumière de calculs rapides et approximatifs, qu'un agriculteur qui exploite