

jusqu'à ce que le bill actuel soit adopté, les chemins de fer qui voulaient hausser leurs tarifs-marchandises devaient en demander la permission à la Commission des transports. Il leur fallait prouver qu'ils perdaient de l'argent, qu'ils ne retiraient pas un revenu suffisant par rapport à leur mise de fonds; une fois la preuve faite, ils pouvaient mettre en vigueur une hausse uniforme de tarifs-marchandises. J'ai peut-être donné une version abrégée de la méthode à suivre, mais c'est ce que les compagnies de chemins de fer devaient faire lorsqu'elles voulaient hausser leurs tarifs-marchandises.

• (3.40 p.m.)

Considérons maintenant la question. Nous pourrions revenir à 1957. Les chemins de fer ont affirmé que le transport des céréales leur occasionnait des pertes. En 1958, nous avons bloqué le tarif-marchandises. En 1957 et 1958, les chemins de fer ont déclaré qu'ils utilisaient les profits découlant du transport d'autres marchandises pour combler les pertes attribuables au transport des céréales. Depuis lors, nous avons bloqué le tarif-marchandises, afin qu'il ne puisse être majoré. Le transport des céréales a doublé, le tarif-marchandises a été gelé et que s'est-il produit? Les profits ont continué à augmenter. Même le National-Canadien, grevé d'une dette considérable sur laquelle elle doit payer un intérêt a pu élargir les écarts entre les frais d'exploitation et les recettes globales. Ces compagnies se présentent maintenant au Parlement et prétendent que cet article est nécessaire et que nous devrions examiner à nouveau cet aspect de la question.

Un autre point de l'article qui me déplaît: la Commission doit faire enquête sur les recettes et les frais. Et plus loin on trouve les mots: «et doit faire rapport au gouverneur en conseil sur ces revenus et frais». Il n'y est pas question, comme dans le cas du bill n° C-120, de la nature de ces frais. S'agit-il des frais compensatoires ou du coût total qui englobe tous les frais fixes. Il n'en est pas question dans ce paragraphe.

Autrement dit, si les commissaires le jugeaient opportun, ils pourraient signaler au gouverneur en conseil que les chemins de fer ont besoin d'une hausse de prix marginale de 30 p. 100 pour compenser tous leurs frais fixes et variables. Ceux qui saisissent le rapport transport-volume, savent qu'un volume accru réduit les frais fixes. Le présent article n'en parle pas, mais l'ancien projet de loi mentionnait les frais variables et affectait en plus 9 millions de dollars pour les frais fixes.

[M. Horner (Acadia).]

Un autre argument m'incite à demander que cet article soit enlevé. Qui présentera le cas? Les chemins de fer vont soumettre leur cause à la Commission de révision et celle-ci devra décider s'ils ont fait face à leurs dépenses et quels subsides devraient leur être accordés. La Commission devra décider des montants qui seront alloués respectivement pour les frais fixes et les frais variables. Qui défendra l'autre point de vue? Dans tous les procès on entend les deux versions contradictoires. Qui défendra les cultivateurs des Prairies? Le ministre peut dire: les syndicats, ou encore les gouvernements provinciaux ou toute partie intéressée. Mais cela suffit-il? Une partie intéressée peut ne pas ressentir l'obligation de dépenser un million et demi de dollars. C'est ce que l'Alberta, le Manitoba et la Saskatchewan ont dépensé lors de l'enquête de la Commission MacPherson.

Comptons-nous que l'Alberta, le Manitoba et la Saskatchewan verseront de nouveau un million et demi et feront encore venir des États-Unis des spécialistes comme MM. Borts et Williams? Ces deux spécialistes ont déjà présenté un mémoire, mais j'imagine qu'ils seraient disposés à faire une autre étude des prix de revient si les gouvernements provinciaux voulaient retenir leurs services. Le gouvernement force les provinces des Prairies à se mettre immédiatement sur la défensive. C'est pourquoi j'exhorte le ministre à revenir sur la décision qu'il a prise hier soir, savoir que l'article restera dans le bill et qu'il fera l'objet d'un vote. Je l'engage à le rayer. Le ministre a déjà obtenu de nouveaux libellés en adoptant nos propositions. Au lieu de ces trois années prévoyons-en dix. Insérons dans le projet de loi une disposition portant que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau seront en vigueur jusqu'en 1975.

**M. le président:** A l'ordre. Le temps de parole du député est expiré.

**L'hon. M. Pickersgill:** Monsieur le président, je compte parler brièvement, cherchant ainsi à suivre l'excellent conseil que le député de Winnipeg-Sud-Centre m'a donné plus d'une fois. J'aimerais, cependant, répondre à une couple de questions précises soulevée par le représentant avant que l'article soit mis aux voix, si c'est bien ce qu'on compte faire. Le député a d'abord demandé quelle garantie assure le maintien du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Il s'est dit persuadé qu'il le serait aussi longtemps que je serai ministre des Transports. Je le remercie de sa confiance. Mais ce tarif fait partie de la loi; il ne peut être modifié sans que la majorité des députés