

Pourquoi ne demanderions-nous pas au Pacifique-Canadien de nous dire quelles sont leurs taxes sur les produits de la *Consolidated Mining* et d'autres industries?

Si ces renseignements étaient mis à notre disposition, nous, de l'opposition, aurions la certitude que les renseignements divulgués à la Commission tiendront compte du sens de la justice qui doit entrer en considération dans l'établissement du tarif-marchandises et l'octroi des subventions nécessaires au maintien des transports dans notre pays. Pourquoi une entreprise qui est effectivement un monopole se cacherait-elle toujours sous le voile du secret et viendrait-elle ensuite mendier auprès du gouvernement et des contribuables canadiens une autre subvention, alléguant que ses revenus ne suffisent pas à répondre aux dépenses? Dans les brochures que les chemins de fer envoient à leurs actionnaires, ils peignent un tableau bien différent en ce qui concerne leurs progrès.

Je tiens à dire au ministre que les Canadiens ignorent si les taxes convenues sont justes. Parlant des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, le ministre a dit qu'ils sont presque établis à perpétuité dans la constitution de notre pays. Nous, de l'Ouest canadien, n'accepteront jamais le mot «presque». Nous estimons qu'ils sont partie intégrante de notre constitution. Nous ne pouvons oublier le prix payé par le Canada pour permettre au Pacifique-Canadien de construire un chemin de fer à travers l'Ouest canadien. Des membres du parti d'en face, qui formait l'opposition au Parlement, avaient alors dit que le prix payé pour relier l'Ouest et l'Est canadiens était bien trop élevé. Or, le ministre qui représente le gouvernement reprend encore une fois l'appel des chemins de fer qui veulent se cacher derrière l'écran du secret. C'est le gouvernement canadien qui a créé les chemins de fer qui ont maintenant besoin de son aide. Pourquoi les opérations des chemins de fer ne seraient-elles pas rendues publiques? Il ne peut y avoir qu'une interprétation de cet article. C'est que le ministre, indépendamment de ce qu'il a dit dans ce débat, a promis aux chemins de fer que dans trois ans, toute la situation sera réévaluée avant que les avantages découlant des autres articles de cette loi entrent en vigueur. Encore une fois, les Canadiens se verront imposer une camisole de force en ce qui concerne ce service d'utilité publique.

Même si je n'ai pas eu le temps, ce soir, de trouver les renseignements et les chiffres qui ont trait aux chemins de fer, j'assure au ministre que je pourrais me mettre au courant assez facilement d'ici la semaine prochaine, et démontrer qu'il y a beaucoup plus de facteurs

à considérer que les coûts et revenus des chemins de fer dans le transport des céréales aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous devons aussi penser aux éléments qui sont entrés dans l'édification de notre pays, lorsque le chemin de fer a obtenu sa charte initiale, et à ce que le gouvernement lui a donné à titre d'encouragement pour relier les différentes parties de son territoire.

Hier soir, j'ai esquissé un tableau de l'évolution que nous avons connue et des progrès réalisés, au Canada, dans la manutention des céréales depuis l'entrée en vigueur des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. J'ai mentionné, comme beaucoup d'autres députés, certains effets de l'automatisation et des améliorations qui se sont produites dans la manutention des céréales. Aucun habitant de l'Ouest canadien ou de toute autre région du pays ne se rendra compte, en voyant un wagon couvert, que les chemins de fer n'ont fait aucune amélioration dans ce domaine depuis des années.

Je ne veux pas retarder le comité, mais je désire me reporter à ce qu'a dit le député de Vègreville, savoir que les paiements sur le grain sont faits à l'avance. Il est peu de denrées au pays dont on pourrait en dire autant. Je veux aussi relever une chose qui a été dite par le député de Vancouver-Quadra au sujet des taux s'appliquant aux céréales destinées à la consommation intérieure. Il y a un an, j'ai acheté au coût d'environ \$30, 800 livres de graines de semence à Lethbridge, en Alberta, et les ai fait expédier à un endroit situé juste au nord de Saskatoon pour \$39. Inutile de dire au ministre que j'aurais pu monter dans mon petit camion, me rendre à Lethbridge, y coucher dans un hôtel, me faire servir un bifteck pour dîner et revenir le lendemain à Saskatoon, le tout pour moins de \$39.

Le ministre essaie de nous convaincre que les chemins de fer ne font pas de bénéfices avec les taux qu'ils exigent pour le transport du grain dans l'Ouest. C'est très difficile à comprendre pour ceux qui possèdent la même expérience que moi. Je puis assurer au ministre qu'il me répugnait beaucoup de payer des frais de transport de \$39; si je n'avais pas été député et n'avais pas acheté le grain d'un autre député, je n'aurais pas payé cette somme de \$39; j'aurais plutôt consenti à perdre la somme de \$30 plutôt que de payer des frais de transport de \$39 pour de la marchandise valant \$30.

● (9.20 p.m.)

J'espère que le ministre examinera de nouveau cet article.

Si le ministre ne peut l'enlever entièrement, il peut sûrement porter à 10 ou 15 ans, peut-être cette période de trois ans. Cela donnerait