

Est-il question ici de permettre aux cultivateurs d'amener leurs produits sur les marchés et de leur donner chance égale pour l'écoulement de leurs marchandises? Il n'en est pas question, mais c'était le but principal du tarif du Pas du Nid-de-Crobeau, de concert avec le système du contingentement.

Cette nouvelle partie parle des chemins de fer et c'est pourquoi je pense qu'on l'a insérée dans le projet de loi comme partie intégrante de l'accord conclu. Certains députés d'en face se demanderont peut-être pourquoi je m'emballe pour des histoires comme celle-là, mais le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est la Grande Charte de l'Ouest canadien. Nous voyons le premier empiètement que constitue ce nouvel article et c'est pourquoi nous déployons tous nos efforts en vue de convaincre le ministre de le supprimer.

Je suis le premier à affirmer que le ministre s'est montré très compréhensif; en proposant cet amendement, nous lui demandons une autre preuve de sympathie. Nous n'aurons pas d'objection si dans dix ans le gouvernement et le ministre—s'il est encore ministre des Transports—déclarent: «Revisons le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau». A ce moment-là, le matériel roulant sera modernisé et on pourra peut-être réduire les taux.

Le nouvel article stipule que la révision des taux doit se faire dans les trois ans. A quoi servira une étude couvrant une période de trois ans alors que nous venons tout juste de recevoir le rapport de la Commission MacPherson et que celle-ci n'a pu aboutir à une conclusion sur le prix de revient? Comme je l'ai dit dans un discours précédent, on vient tout juste d'amorcer la modernisation du matériel roulant pour le transport du grain. Cette modernisation n'est qu'à l'étape embryonnaire. Les fabricants d'élevateurs comprennent soudain qu'il leur faudra construire des élevateurs plus gros, et les chemins de fer doivent moderniser leur matériel de manutention.

Comme en fait foi le compte rendu des délibérations du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, en 1964-1965, l'ancien président du National-Canadien, M. Donald Gordon, déclarait:

Pourtant, en dépit du fait qu'il s'est produit de nombreux changements radicaux et fondamentaux dans l'économie de l'Ouest canadien depuis ces années d'abondance extraordinaire, le régime établi avant la première guerre mondiale pour la manutention du grain—le ramassage, l'entreposage et le transport de la récolte des céréales des Prairies—a bien peu changé.

Il poursuivait:

Nombre d'élevateurs régionaux sont de dimensions bien inférieures à ce qu'ils devraient être pour en permettre l'exploitation la plus économique possible et pour assurer le transport du grain par chemin de fer au plus bas prix... Le

deuxième facteur comporte les économies qui peuvent être réalisées grâce à un programme de consolidation des élevateurs, propre à éliminer les élevateurs existants qui sont de dimensions bien inférieures à ce qu'ils devraient être pour assurer les coûts d'exploitation les plus bas.

Ce projet d'études de trois ans ne pourra pas tenir compte du fait que le matériel roulant est périmé.

Puisqu'on a établi pour la première fois les taux du Pas du Nid-de-Corbeau en 1898, et qu'on les a réaffirmés en 1925, bien des gens, d'un bout à l'autre de notre pays, pensent qu'ils sont périmés et qu'il faut les augmenter. Mais comme je l'ai déjà signalé, l'automatisation n'a pas augmenté le prix du déplacement d'une verge cubique de terre. Le matériel nouveau et puissant rend ce déplacement plus économique que la vieille méthode de la pelle-à-cheval. La modernisation du matériel de transport des céréales a lentement progressé, et l'amélioration du matériel permettrait peut-être de baisser les taux. Mais ceux-ci ont subi l'assaut de tant de préjugés qu'il serait difficile, à mon avis, de nommer au comité de révision des hommes qui n'auraient pas encore d'opinion sur ces taux. Comment un tel groupe peut-il les juger s'ils en ont déjà préjugé dans leur leur for intérieur.

Bon nombre de membres du gouvernement ont dit: «Vous savez très bien que les taux ne sont plus d'actualité et qu'ils doivent être haussés». Je le sais par suite d'entretiens particuliers avec eux. C'est une opinion toute faite, selon moi, car ils n'ont pas vraiment étudié le problème et l'impression générale, c'est que les taux devraient être majorés.

Le ministre des Transports nous a donné l'assurance que le tarif ne sera nullement modifié tant qu'il exercera ses fonctions actuelles. Mais cela ne constitue par vraiment une garantie. Son secrétaire parlementaire, qui pourrait fort bien aspirer à devenir ministre des Transports, a amplement démontré à trois ou quatre séances du comité que les taux actuels étaient périmés et devaient être majorés. Qui nous dit qu'il ne sera pas le prochain ministre des Transports? Quelqu'un affirme que la chose est douteuse. Quant à moi, j'espère bien qu'elle ne se produira pas.

En sixième lieu, je signale que les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau pourraient assurer des bénéfices assez considérables aux chemins de fer, n'était-ce de l'existence du régime des contingents, mais cela est devenu partie intégrante des tarifs et doit être maintenu. Les tarifs et le régime des contingents s'imposent pour assurer aux cultivateurs des droits égaux dans la vente de leurs produits.

Examinons brièvement la question de savoir si les chemins de fer perdent de l'argent ou non. Avant le gel imposé aux tarifs-marchandises des chemins de fer, qui se maintiendra