

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Sauf erreur, la Chambre a décidé de suspendre la séance entre sept et huit heures. Est-on d'accord là-dessus?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Est-on d'accord pour reprendre les travaux interrompus il y a quelques instants?

Des voix: D'accord.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Rinfret, reprend l'examen du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

Sur l'article 50—*Taux du Pas du Nid-de-Corbeau.*

M. le président: En vertu d'un ordre qu'on vient d'adopter, je quitte maintenant le fauteil.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à huit heures.

M. Sherman: Monsieur le président, lorsque le comité s'est interrompu il y a une heure, j'étais en train d'esquisser les craintes de l'Ouest canadien, de certains membres du comité et des membres du comité permanent des transports au sujet des tarifs des chemins de fer. Je parlais de l'article proposé 329 (1) qui renferme des dispositions sur les revenus et les frais relatifs au transport du grain et des renseignements qui seraient étudiés par la Commission au cours de la révision proposée dans cette mesure législative. Le ministre a signalé qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter de la question des frais dans ce cas-là parce que le Trésor exigerait ce renseignement et qu'il ne serait pas possible de dissimuler des données pertinentes. Les paroles du ministre sont encourageantes et j'en accepte l'augure.

Cependant, je répète ce que j'ai dit avant la suspension de la séance; un grand nombre d'entre nous vont exiger qu'on leur démontre que ces renseignements précis sur l'établissement des prix de revient—qui, à notre avis,

[M. le président suppléant.]

sont absolument essentiels au travail de la Commission—seront de fait, disponibles. Comme je l'ai dit, monsieur le président, bien des promesses semblables ne nous ont donné que de la frustration. Hier, le député de Rosthern, dans un discours éloquent fait à la Chambre a dit, à ce sujet, et je cite ses observations, qui figurent à la page 11866 du compte rendu:

Si nous songeons à la comptabilité des coûts figurant dans les divers mémoires des chemins de fer, au cours des années passées, à leur incapacité de prouver qu'ils avaient vraiment subi des pertes dans le transport du grain, à cause des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, et au fait que ce bill ne peut assurer le dispositif nécessaire, à mes yeux, pour permettre au Parlement d'étudier efficacement la question, nous devons en conclure encore une fois que les chemins de fer seront libres de réaliser des bénéfices qui influenceront sur le bien-être de l'Ouest canadien.

A mon avis, les observations du député de Rosthern que je viens de citer cristallisent de façon efficace et éloquente une des craintes d'un grand secteur de la population du pays, et notamment leur crainte à l'endroit des articles 328 et 329 envisagés, qui portent sur l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau. J'ai dit que cet article 329 proposé renferme, à mon sens, beaucoup d'imperfections sérieuses. J'ai dit que le premier défaut et le plus évident, était le manque d'uniformité. Cependant, j'estime que cette fois non motivée—et dont on ne peut établir le bien-fondé—dans les renseignements sur les revenus et les frais qu'on est censé remettre à la Commission en vue de la révision envisagée des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, est un défaut plus grand encore.

J'estime, cependant, que l'imperfection la plus importante dans cet article 329 est cette disposition prévoyant une révision dans les trois ans après l'entrée en vigueur de l'article. Je soutiens, monsieur le président, que toute tentative de révision semblable dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de l'article militera contre le bien-être de l'industrie agricole et, de fait, contre toute la structure économique de l'Ouest canadien. Les députés de ce côté-ci verraient peut-être d'un bon œil la proposition qu'une telle révision soit faite dix ans, au plus tard, après l'entrée en vigueur de cette mesure.

Grâce à cette disposition, le pays, les chemins de fer et la Commission auraient le temps de s'adapter aux transformations radicales, révolutionnaires, proposées dans cette mesure législative, aux indispensables et prochaines transformations technologiques de nos moyens de transport. Ce délai serait beaucoup plus pratique qu'une période de trois ans ou moins. D'après les termes de ce projet d'article, le délai pourrait être bien inférieur à trois ans. On propose que cette révision n'ait pas lieu plus de trois ans après l'entrée en vigueur