

des monopoles dans certaines régions; en contrepartie, il devait transporter notre grain aux ports de mer, à un taux fixe.

Grâce aux progrès de l'automatisation et de la construction mécanique, un mécanicien et l'équipage d'un ancien train de 25 wagons couverts peuvent maintenant en conduire un de 100. Plus tôt les chemins de fer se rendront compte de l'existence de matériel moderne, mieux cela vaudra. On dispose maintenant de wagons modernes et agrandis; grâce aux techniques améliorées de manutention des grains dans les Prairies et aux terminus, la stabilité des frais se maintiendra. Les changements en maintiendront la stabilité. Les chemins de fer ne peuvent pas soutenir que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau leur fait perdre de l'argent. Ils n'ont cessé d'imposer une telle propagande aux habitants de l'Ouest canadien. C'est un mythe qu'ils ont essayé de maintenir. A vrai dire, ils n'y perdent pas d'argent.

Le projet de loi de 1964 proposé par le gouvernement prévoyait que, si le tarif du Nid-de-Corbeau entraînait des pertes d'argent, elles seraient compensées par le Trésor. Cet article-là est supprimé dans le projet de 1966 à l'étude. Quand j'en ai parlé à l'étape de la deuxième lecture, le ministre a dit que l'article avait été supprimé parce que le tarif en cause ne comporte nulle perte. Or, l'article qui en prévoit la révision a été inséré. Mon collègue de Winnipeg-Sud-Centre a proposé un amendement à ce sujet-là, et la majorité parlementaire s'est prononcée. Grâce à la tradition voulant que M. l'Orateur maintienne toujours le Règlement, la volonté du Parlement a prévalu et j'espère que cette affaire-là est morte et enterrée.

Le pacte a été conclu. Les chemins de fer ont obtenu leur part du contrat; ils honoreront les obligations en découlant. L'autre jour, en examinant les documents établissant les avantages périphériques dont ont bénéficié en vertu de l'accord les chemins de fer, j'y ai remarqué, entre autres, les droits sur les minerais. Une de ces entreprises périphériques possède à elle seule, aujourd'hui, un actif d'environ 400 millions de dollars. Je ne mentionnerai ni la valeur des droits sur le pétrole et sur le gaz, qui augmentera avec le temps et des nouvelles découvertes, ni la valeur des immenses étendues de forêts dont les chemins de fer gardent la jouissance. Je pourrais énumérer tout ce que les chemins de fer possèdent. Ceux qui disent, parce que les chemins de fer ont tout écrémé et en sont au babeurre, qu'il faut leur accorder un nouveau contrat, m'irritent.

[L'hon. M. Hamilton.]

Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau font partie de notre infrastructure nationale et j'espère que les discussions à leur sujet sont terminées. Le Parlement s'est prononcé. Le projet de loi sera adopté. J'espère que personne ne remettra plus en cause la question. Les habitants de l'Ouest du Canada remercient les parlementaires de l'opposition d'avoir permis à l'amendement d'être adopté.

Pour nous, la question du contrôle des taux maximums et de l'établissement des prix de revient, c'est l'inconnu. Le mieux, pour tous les Canadiens, serait que la Commission soit autorisée à recruter un personnel compétent chargé de l'établissement des prix de revient et de la comptabilité, afin que nous puissions connaître le coût de l'exploitation ferroviaire sans devoir nous en remettre aux chiffres de la compagnie. Si la Commission était habilitée à recruter un personnel compétent à cet égard, nombre d'entre nous seraient soulagés. Nous n'avons pas la compétence pour examiner les questions de l'établissement du prix de revient et du contrôle des taux maximums, nous ne l'ignorons pas; d'ailleurs, peu de Canadiens sont versés dans ce domaine. La bataille se livre sur le plan des tarifs-marchandises. J'espère que la Commission sera dotée de compétences pour traiter ces questions; nous aurons alors le sentiment d'être protégés.

Je ne traiterai pas de l'intérêt public: le grand public vis-à-vis l'expéditeur. On en a amplement discuté. La question préoccupe peu de gens; attendons les événements.

Enfin, il incombera au gouvernement de choisir le personnel de la Commission. Inutile de rappeler au ministre—il me déplaît, à tort ou à raison, d'imputer le blâme à telle ou telle personne—que l'attitude des Canadiens envers la Commission des transports du Canada n'est pas favorable. Cette dernière, estime-t-on, à cause de son règlement, des précédents qu'elle a invoqués, et le reste, a toujours accepté la version des compagnies de chemin de fer. En choisissant les membres de la nouvelle Commission qui traitera du transport par rail, avion, bateaux, autobus, camion et pipe-line, le gouvernement se devra de nommer, comme tête dirigeante, un commissaire en qui les Canadiens pourront avoir confiance. Espérons qu'au cours des quelques prochaines années cette personne aura pu s'entourer d'un personnel capable de tenir tête aux géants de l'industrie du transport. C'est là une vieille lacune dont souffre la société canadienne.

• (12.10 p.m.)

En ce qui concerne le présent bill, le ministre et ses collègues doivent se rendre compte qu'ils n'ont pas sujet de se plaindre de la