

fait depuis deux ans, il nous fait de meilleures facilités ferroviaires, et c'est aux chemins de fer d'améliorer leurs installations.

J'aimerais revenir sur la question soulevée hier soir par le ministre: comment les chemins de fer obtiendront-ils des fonds pour cela. Le ministre a donné à entendre—je ne sais s'il parlait au nom du gouvernement—que l'expéditeur de céréales de l'Ouest a été subventionné par les autres expéditeurs du Canada. Lorsque le ministre et son secrétaire parlementaire examineront cette question, ils s'apercevront que les citoyens de l'Ouest ont payé une subvention aux citoyens de la région centrale du Canada par suite des taxes convenues, en vigueur pendant un certain nombre d'années. Les chemins de fer ont dû consentir à certaines taxes par suite de la concurrence des camions.

Je ne discuterai ni de la géographie ni de la discrimination, mais le ministre a laissé entendre qu'il y a de la discrimination en ce qui a trait aux tarifs. Je répète que c'est un contrat sacré. A mon avis, il n'y aura pas de révision tous les trois ans. Il y a déjà eu des révisions: la Commission Turgeon, la Commission MacPherson ainsi qu'une autre avant cela ont toutes étudié le transport des céréales. Aucune n'a présenté de solution unanime quant au coût du transport des céréales. Nous voulons que l'on s'en tienne à ce contrat. Si la Commission veut accomplir un bon travail, elle peut entreprendre des recherches et des études conformément à l'article 15 du projet de loi. Elle peut dire aux chemins de fer comment transporter les céréales sans dépasser le plafond des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le gouvernement devrait donner des directives. Il devrait faire les études et les recherches nécessaires afin que les chemins de fer apprennent à faire les choses dont j'ai parlé. Nous réagissons fortement devant les allégations présentées dans tous les rapports au sujet des prix. Les prix présentés par les chemins de fer Nationaux du Canada au comité permanent sont si nébuleux et si mal fondés qu'ils ne fournissent pas du tout un terme précis de comparaison.

On a montré que deux petites lignes de l'Ouest du Canada peuvent faire le transport des céréales à ces tarifs et réaliser des profits. A notre avis, tous les chemins de fer peuvent faire de même. Au cours des deux dernières années, le transport des céréales a augmenté, et le revenu des chemins de fer s'est sensiblement accru. Par suite de cette augmentation, leur revenu net a donc augmenté. Selon nous, si les chemins de fer s'étaient procuré de l'équipement plus moderne, ils auraient pu transporter une plus grande quantité de céréales plus rapidement, nous aurions pu vendre plus de céréales et, par conséquent, les chemins de fer auraient pu augmenter leurs

revenus. Nous nous opposons à ce que le gouvernement ait à ordonner à cette Commission de réviser les tarifs tous les trois ans.

Comme le projet de loi n'est pas assez explicite, il n'indique pas comment la Commission va fixer les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. De toute façon, nous n'admettons pas la nécessité d'une telle révision. Si le ministre veut abréger le projet de loi, il n'a qu'à supprimer tout le reste de l'article 50, après la ligne 30. Je le répète, l'article 15 donne à la Commission le pouvoir de réviser les frais en tout temps et de faire des recommandations pertinentes au gouverneur en conseil.

Si le ministre veut raccourcir le débat et le projet de loi, il n'a qu'à consentir à enlever tout ce qui suit le paragraphe 4 de la disposition 328 dans l'article à l'étude. Cela nous avancerait beaucoup, et nous de l'Ouest canadien en serions bien plus heureux. Je ne saurais signaler avec trop d'énergie au ministre le grave danger où il se trouve en nous stigmatisant de l'idée d'une subvention—d'après l'essence de ses remarques d'hier soir—et de celle que les expéditeurs canadiens subventionnent l'Ouest du Canada quant au mouvement du grain. Nous n'admettons pas cela.

L'hon. M. Pickersgill: Le député est sans doute de bonne foi, mais je n'ai jamais dit cela. J'ai dit que s'il y avait perte, je ne voyais que deux sources de dédommagement: le Trésor, ou le fret payé par les autres expéditeurs. Et j'ai dit indiquer ma préférence pour le Trésor. Mais je n'ai pas dit qu'il y avait perte. J'ai refusé cette fois d'inclure cette clause dans le bill qui figurait cependant dans le bill n° C-120 parce que j'estimais que nous devions d'abord nous renseigner. C'est de mauvaise guerre d'insinuer que j'ai cru à une perte uniquement parce que M. MacPherson y croyait. Tout en rejetant l'idée de perte inéluctable je ne le considère pas comme impossible. Je reconnais honnêtement mon ignorance à cet égard. Mais je suis en droit de connaître les faits, tout comme les contribuables canadiens. Voilà le seul objectif de l'article 329. Il remplace les hypothèses par des faits. Si les suppositions du député sont justifiées, pourquoi refuse-t-il de connaître les faits.

M. Horner (Jasper-Edson): C'est pourquoi j'avais signalé au ministre que nous nous opposons, dans l'Ouest canadien, au stigmatisation d'une subvention. En insérant cet article, le gouvernement inflige ce stimate-là. L'article 15 accorde à la Commission tous les pouvoirs dont elle a besoin pour étudier ces problèmes. Permettez-moi de rappeler l'alinéa b de l'article 15 qui stipule:

...entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada;

[M. Horner (Jasper-Edson).]