

tenir compte de l'intérêt des collectivités en cause en calculant la recette des chemins de fer, tant de celle que rapporte le transport des marchandises que de celle que représente le transport des voyageurs. En outre, le placement le plus avantageux qu'ait jamais fait le Pacifique-Canadien, c'est-à-dire la *Consolidated Mining and Smelting Company*, se trouve dans cette région. C'est de là que découle une partie considérable de ses bénéfices. Cependant, la compagnie veut absolument séparer son activité ferroviaire de toutes ses autres entreprises. Nous sommes d'avis qu'il faudrait les considérer globalement. Quelle que soit l'opinion à cet égard, la population que je représente—et j'exprime une opinion très répandue là-bas—estime qu'étant donné ce que rapporte le transport des marchandises dans la région, et l'intérêt que celle-ci présente pour le Pacifique-Canadien, il faudrait y avoir, de Vancouver à Lethbridge en passant par la vallée de la Kettle, au moins un service quotidien, comportant un wagon-café combiné avec un wagon-lit accroché à l'automotrice actuellement en service. Ce n'est pas demander bien gros quand on songe à la richesse que produit la région et aux bénéfices que le Pacifique-Canadien tire de l'activité industrielle là-bas.

Dans les circonstances, nous croyons que la compagnie n'accepte pas ses responsabilités envers la région intéressée. Vu que, par la présente mesure et d'autres, le gouvernement et, indirectement, les gens du Canada, subventionnent cette partie et d'autres de l'exploitation de cette compagnie, nous insistons pour que le gouvernement prenne tous les moyens possibles pour remédier à cette situation.

M. Badanai: Monsieur le président, je veux participer au débat afin de riposter pour le Nord-Ouest de l'Ontario dans sa lutte contre les distinctions injustes en matière de tarif-marchandises. Je ne peux m'empêcher de manifester mon désappointement de ce que le gouvernement n'ait pas présenté plus tôt cette mesure. On nous donne à entendre que nous en sommes à la dernière étape de la présente session et que, si nous voulons la terminer vers la fin de juin, il ne reste pas grand temps pour étudier convenablement des questions d'une si grande importance que celles de nos chemins de fer et du tarif-marchandises.

Le niveau que le tarif-marchandises a atteint par suite des augmentations successives qui ont été mises en vigueur durant les années d'après-guerre a appelé de plus en plus l'attention depuis un an. La loi sur la réduction des taux de transport de marchandises accordait une subvention ne dépassant pas 20 millions de dollars, pour un an seulement, afin

d'alléger le fardeau de l'augmentation de 17 p. 100 du tarif-marchandises que la Commission avait autorisée pour le 1^{er} décembre 1958. Le 10 juillet 1959, la Commission a émis une nouvelle ordonnance substituant une augmentation de 10 p. 100 à celle de 17 p. 100, et a ordonné que les taux ajustés ne soient pas augmentés avant un an, à moins d'une permission de la Commission. Lors de l'adoption de la mesure, le premier ministre a annoncé la création d'une commission royale d'enquête sur les transports, et le ministre des Transports a déclaré que le gouvernement ne permettrait aucune autre augmentation générale du tarif-marchandises pour une période indéfinie, en attendant, de toute évidence, le rapport de la Commission royale.

J'imagine que le rapport de 92 pages de la Commission royale d'enquête sur les transports a été et est encore examiné à la loupe par le gouvernement. C'est un rapport important, qui demande beaucoup d'heures d'étude sérieuse, car les recommandations qu'il renferme pourraient facilement avoir des répercussions sur tous les secteurs de notre économie. On y trouve 92 pages de données techniques, ainsi qu'un rapport minoritaire qui porte surtout sur le détail des taux du Pas du Nid-de-Corbeau relatifs aux exportations de céréales. Ces taux sont un des principaux sujets de désaccord sérieux.

Je ne suis pas du tout sûr qu'on soit justifiable de maintenir ces taux anormalement faibles par rapport aux frais actuels, qui sont, au bas mot, dix fois plus élevés qu'à l'époque où les taux ont été établis. Toutefois, je n'ai pas l'intention de développer ici un argument contre ces taux. Je dis seulement que la question mériterait d'être approfondie.

Il y a le problème des taux régionaux, et de l'échelle de ces taux, qui joue, depuis des années, contre certaines régions du pays, par exemple le Nord-Ouest de l'Ontario. Ce problème devrait être un des premiers à être abordés quand on revisera le tarif-marchandises. Le gouvernement devrait se faire un devoir de présenter une recommandation tendant à faire cesser, une fois pour toutes, une aussi flagrante injustice.

A la page 29 du rapport, il est question de régler le transport le moins possible, pourvu que l'intérêt public soit protégé et que tous les voituriers soient traités de façon juste et raisonnable.

A la page 81 du même rapport, il est dit, à propos des hausses de taux, que personne ne peut ni ne devrait garantir que les revenus d'une entreprise qui a à compter avec la concurrence seront suffisants, et que cela vaut autant pour le transport que pour toute autre entreprise.