

Nous n'arriverons jamais à réfuter un argument de ce genre si nous ne reconnaissons pas qu'ils n'incluent jamais de recettes provenant d'autre chose que des chargements de wagons de cet endroit particulier.

Je signalerai de plus qu'à Brandon et dans d'autres grands centres, le Pacifique-Canadien possède des terrains exempts de taxe dont l'évaluation atteint un million de dollars; ils rapporteraient \$67,000 de plus en taxes chaque année s'ils n'étaient assujettis aux concessions spéciales qui font partie des nombreux privilèges accordés au Pacifique-Canadien pour l'exploitation d'un système de transport efficace au Canada.

Il y a un autre point, et c'est là où le camionnage entre en jeu. On signale que les régions où l'on a abandonné les gares de chemin de fer, particulièrement dans le sud du Manitoba, sont maintenant desservies par les camions du Pacifique-Canadien. Dès que le chemin de fer est abandonné, dès que la gare est abandonnée, et dès que l'agent part, le service quotidien devient un service bi-hebdomadaire. C'est un procédé graduel d'usage sur toute la ligne parce que le gouvernement n'a pas énoncé de politique nationale relativement à l'industrie fondamentale du transport.

Je tiens à traiter brièvement de deux autres questions que je veux signaler à l'attention du ministre. Elles se rapportent au port et au chemin de fer de Churchill. Même si le ministre est quotidiennement aux prises avec les problèmes du transport créés, comme il l'a dit, par la grande expansion de notre économie, et que les chemins de fer doivent porter des fardeaux qu'on n'avait pas prévus, j'espère qu'il se souviendra que le chemin de fer de Churchill et le port de Churchill sont toujours à la disposition du gouvernement, du ministre et de la population du Canada. Les installations ferroviaires et portuaires de Churchill sont loin d'être surchargées, comme il le sait fort bien.

J'espère qu'il délèguera un représentant à la réunion annuelle des personnes qui cherchent à promouvoir l'essor de Churchill qui aura lieu à Melville le 21 mars, sauf erreur. Chaque année, les membres de l'*Hudson Bay Railway Association* se rencontrent pour adopter des résolutions, mais les responsables au Parlement ne semblent guère en tenir compte. Même si le ministre est au courant des chiffres, j'aimerais lui rappeler que si le blé est expédié de Port-Churchill, il coûte 10c. de moins le boisseau que s'il est vendu directement à la tête des Lacs, 12c. de moins le boisseau qu'à Montréal et—mes amis des Maritimes me pardonneront si je le signale—21c. de moins le boisseau que dans les Maritimes.

[L'hon. M. Dinsdale.]

Ces frais sont de première importance dans le domaine du transport. Je ne crois pas du tout que le rôle et les responsabilités des chemins de fer canadiens aient diminué. Les gens parlent d'invasion des camions, des autobus ou des avions. Mais dans une économie en pleine expansion, alors que nos routes sont encombrées et que nos villes poussent comme des champignons, nous devons nous en remettre à notre réseau de chemins de fer si le Canada veut continuer de progresser.

Je ne citerai qu'un exemple à ce sujet. Je le signale à l'attention du ministre car je sais qu'il n'est pas un partisan enthousiaste de l'aménagement du chemin de fer de Pine-Point. De concert avec ses collègues de l'époque, il s'est opposé à la construction de ce chemin de fer dans les Territoires du Nord-Ouest, le qualifiant de moyen de transport inutile. Le ministre des Transports pourrait consulter mon excellent ami, le ministre du Nord canadien et des Ressources nationales, qui est ici présent, car chaque fois que j'ai entendu le ministre du Nord canadien parler du chemin de fer de Pine-Point, il s'animait et se montrait presque aussi enthousiaste que les membres de l'ancien gouvernement conservateur lorsqu'ils ont fait entreprendre la construction de ce chemin de fer.

Il pourrait, aussi bien que moi, lui donner des statistiques sur cette entreprise. Ce chemin de fer a ouvert la région de rivière de la Paix au progrès et a provoqué du lotissement qui exercera une influence sur toute la région du Grand lac des Esclaves. J'ai des chiffres démontrant qu'au cours de ses six premiers mois d'exploitation, en 1965, le chemin de fer a réalisé des bénéfices de 9.5 millions de dollars. En 1963, je suis allé au Japon pour y discuter des minéraux du Nord Canadien avec le gouvernement, et il est intéressant de remarquer que ce pays a déjà acheté 50,000 tonnes de minerai directement de la mine de Pine-Point et que les expéditions se font par l'intermédiaire du chemin de fer de Pine-Point. Voilà un exemple concret de ce qu'a accompli un gouvernement clairvoyant en relevant le défi que pose le transport alors que le Canada est en plein progrès. Il faut un gouvernement perspicace, monsieur le président, pour réaliser des choses semblables et j'espère que le ministre s'en inspirera.

J'aimerais traiter d'une autre question; d'autres députés ont parlé de la politique aérienne mais je veux brièvement appeler l'attention du ministre sur un sujet urgent, la politique intéressant les transporteurs aériens régionaux.