

pas obligé de reprendre la parole dans quelque temps pour reparler encore d'une remise de dette au CN. Mes collègues et moi-même sommes disposés à appuyer le bill, à la condition qu'on nous donne l'assurance, et surtout au comité, que c'est bien la dernière fois que le CN vient nous demander un réaménagement de sa dette.

L'endettement du CN fait ressortir un des principaux problèmes des sociétés de la Couronne. Lorsqu'il s'agit d'une société privée, les pertes sont directement, personnellement et durement éprouvées. Elles ont donc pour effet d'inciter à la plus grande précaution. Cependant, dans le cas d'une société de la Couronne, comme le CN, c'est après tout au contribuable d'essuyer les pertes, et le fardeau est largement distribué; il n'est ni direct, ni personnel.

Au cours d'une interview, M. Bandeen a donné la liste des secteurs du CN qui auraient besoin d'être améliorés, pour augmenter l'efficacité de l'exploitation du chemin de fer et à supposer que l'on songe sérieusement à l'idée d'offrir au public des actions.

M. Bandeen a souligné que les tarifs-marchandises très bas étaient un des obstacles majeurs à l'équilibre financier de la société. D'après ses prévisions, le CN subirait une perte de revenu de 64 millions de dollars en 1977 pour le transport des céréales, à cause des tarifs-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau. L'inquiétude relative à ces taux consentis depuis longtemps, et qui viennent grever les revenus des chemins de fer, a également été évoquée dans le rapport Snavelly qui a été déposé à la Chambre il y a quelques mois. Ce dernier nous a appris que, de l'avis de tous les groupes qui ont participé à la rédaction du rapport, les chemins de fer perdaient de l'argent sur le transport des céréales.

Peu de temps après, le problème des tarifs-marchandises a été soulevé dans un autre contexte, dans le rapport de la Commission Hall. Dans ce dernier rapport, on notait un nombre des principales recommandations:

La production et le traitement des produits agricoles devraient avoir lieu dans des régions du pays qui offrent des avantages géographiques naturels pour ces activités. Les tarifs-marchandises et d'autres politiques relatives au transport ne devraient pas éliminer ni aller à l'encontre de ces avantages naturels.

Le gouvernement devrait donc s'inquiéter de ce double problème, celui d'assurer des revenus suffisants aux chemins de fer et d'implanter une industrie secondaire forte dans l'Ouest du Canada. Depuis des années, les chemins de fer se plaignent que l'une des principales raisons de leur déficit est le transport des céréales et des graines oléagineuses au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

### *Chemins de fer—Loi*

Il faut savoir que les usines de broyage, les huileries de colza ainsi que les éleveurs de bétail de l'ouest sont touchés parce qu'ils ne profitent pas du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau lorsqu'ils expédient leurs produits finis vers les marchés de l'est du Canada et ailleurs. En notre qualité de législateurs, nous devons demander à nos commettants comment nous pouvons résoudre le problème que pose le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour les huileries et pour le transport des produits résultant de l'engraissement aux céréales, et notamment du bétail.

Un certain nombre de propositions ont été faites. Le ministre des Transports a dit que l'on pourrait peut-être donner l'équivalent de cette subvention aux agriculteurs dans le cadre de versements à l'acre, ainsi qu'aux municipalités pour l'entretien des routes et la solution des autres problèmes qui pourraient résulter de l'utilisation de ces routes par un plus grand nombre de camions.

La Commission Hall recommande dans son rapport que des subventions soient directement versées aux sociétés ferroviaires qui transportent de l'huile de soja et du bétail ou de la viande pour leur permettre de concurrencer les tarifs du Pas du Nid de Corbeau. Certains Canadiens de l'ouest ont suggéré que le gouvernement aide le CN à résoudre ses problèmes financiers dans le transport des grains en lui fournissant de nouveaux wagons. Nous lui avons fourni des milliers de wagons pour le transport des grains afin de lui permettre d'offrir ce service au même tarif que celui du Pas du Nid de Corbeau. Nous lui avons fourni l'équipement nécessaire pour lui éviter d'avoir à supporter ce fardeau. On pourrait certes se servir de cet exemple pour résoudre le problème des éleveurs et de ceux qui se spécialisent dans l'extraction de l'huile de soja des provinces de l'ouest. Acheter les wagons, les distribuer aux sociétés ferroviaires et leur permettre de transporter ces produits sans qu'elles ne soient obligées de dépenser ce qu'il leur en coûterait pour les acheter elles-mêmes.

Voilà ce que je propose. Je suis heureux de l'occasion qui m'a été donnée de donner mon opinion au sujet de ce bill. J'espère que c'est la dernière fois que le CN devra nous demander de lui remettre ses dettes.

**M. l'Orateur adjoint:** Je dois rappeler au député qu'il est 6 heures.

**Des voix:** Il est 6 heures.

**M. l'Orateur adjoint:** Comme il est 6 heures, la Chambre s'ajourne à 2 heures demain, en conformité de l'article 2(1) du Règlement.

(A 6 heures, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)