

1 du rapport de la Commission royale d'enquête. La lettre continue:

J'ai l'impression que l'analyse des problèmes faite par la commission est fondamentalement solide...

Je devrais peut-être signaler que je connais très bien M. Brazier. En réalité, il a été mon associé en affaires, et, ce disant, je mets une sourdine à ma voix. Voici ce qu'il écrit:

J'ai l'impression que l'analyse des problèmes faite par la commission est fondamentalement solide et que les mesures proposées pour résoudre ces problèmes tombent à pic; elles ont été conçues pour s'adapter aux besoins présents et futurs des chemins de fer et de la nation.

Je suis bien aise de voir que M. Brazier est de cet avis. Il a étudié le rapport avec toute son expérience des questions de tarif-marchandises, lui qui a représenté le gouvernement de la Colombie-Britannique pendant tant d'années. Il ajoute:

On note avec satisfaction que l'essentiel de la proposition que la Colombie-Britannique a exposée dans deux mémoires...

J'en ai un exemplaire ici. Puis il poursuit en ces termes:

...et le dernier raisonnement (dont tous les députés ont un exemplaire) ont été confirmés dans le rapport de la commission royale d'enquête.

Je suis bien content de voir que la commission royale d'enquête ait fait bon accueil aux instances faites et au témoignage du représentant du gouvernement de la Colombie-Britannique sur ce sujet. M. Brazier continue:

Sans vouloir aucunement minimiser l'importance du premier volume du rapport, j'aimerais soulever un ou deux points qui me préoccupent. On ne sait trop au juste quelle attitude la commission a adoptée à l'égard de la subvention de redressement de 20 millions de dollars prévue par la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises; elle s'est contentée de dire que si l'on supprime certaines obligations publiques, on soulagera l'expéditeur exposé aux pressions exercées pour faire hausser les taux.

Je suppose qu'au cours de sa réplique, le ministre traitera de cette question posée dans ce paragraphe, à propos de la subvention de redressement de 20 millions. La lettre continue:

Je suis d'avis que des subventions générales comme celles que prévoit la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises doivent être offertes à toutes les catégories de transport, mais la loi même reconnaît clairement que ceux qui expédient par chemins de fer des «marchandises astreintes à certaines conditions» sont en mauvaise posture.

La Colombie-Britannique se préoccupe beaucoup de ce qu'il adviendra de la subvention de redressement qui doit prendre fin le 30 avril. Je pense que cette subvention devrait être maintenue tant qu'on n'aura pas adopté une autre mesure législative pour la remplacer.

Je dirai aussi que c'est particulièrement important pour l'industrie du bois-d'œuvre de la Colombie-Britannique et, pour cette raison,

nous sommes heureux de cette mesure. M. Brazier poursuit:

Un autre problème qui intéresse au plus haut point la Colombie-Britannique et la région de la rivière la Paix en Alberta, c'est l'octroi de subventions à la *Pacific Great Eastern Railway*. Les expéditeurs qui confient leurs envois à ce chemin de fer n'ont pas obtenu une part directe des avantages de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et ont donc été traités injustement pour ce qui a trait à la normalisation des taux de transport. C'est le chemin de fer qui a absorbé toute réduction des taux occasionnée par la concurrence.

Je voudrais que le ministre nous dise ce qu'il pense de cette déclaration de M. Brazier en mettant fin au présent débat. M. Brazier écrit ensuite:

Il est important de signaler que si la *Pacific Great Eastern* n'a pas de problème de lignes d'embranchement, elle doit quand même assurer un service de voyageurs et transporter des céréales destinées à l'exportation, aux taux réduits prévus à cette fin. Étant donné que l'appareil des chemins de fer Nationaux est rationalisé selon les recommandations de la Commission, de plus grandes quantités de céréales en provenance de l'Alberta seront expédiées par le PGE, soit le trajet le plus court et le meilleur marché. J'estime que c'est là un problème qui mérite toute votre attention.

Je voudrais que le ministre, en terminant le débat, nous dise ce qu'il pense des points soulevés dans cette lettre.

J'ai une autre question à signaler au comité, monsieur le président, sur laquelle je voudrais exprimer mon opinion. Je pense aux obligations qu'ont les chemins de fer envers le grand public. Je pense à la réduction des services de voyageurs par le Pacifique-Canadien sur la ligne de la vallée de la Kettle, réduction à laquelle s'opposent les gens de ma circonscription de Kootenay-Est. Je ne vois pas pourquoi cette population doit se voir refuser ce moyen de transport. Elle ne demande pas grand chose. Tout ce qu'elle veut, c'est le service quotidien de l'automotrice en usage à l'heure actuelle, à laquelle seraient ajoutés un wagon-café et un wagon-lit combinés, pour permettre à ceux qui voudraient prendre une couchette ou une chambrette pour se rendre à la côte ou en revenir, de dormir d'une façon convenable et civilisée.

Je ne vois pas pourquoi les chemins de fer divorcent ainsi leur recette découlant du transport des marchandises de celle que leur procurent les voyageurs. Ce secteur de la voie ferrée est très avantageux pour le Pacifique-Canadien. Cependant, la compagnie se propose de réduire le service des voyageurs, en prétextant qu'il n'est pas rentable. Peut-être le service des voyageurs n'est-il pas rentable, mais le transport des marchandises l'est certainement, et les habitants de ma circonscription, y compris les chambres de commerce, les syndicats, les organismes agricoles et bien d'autres encore, estiment qu'il faut