

la période à l'étude. Lorsqu'on étudie la manutention des céréales dans l'Ouest canadien, il ne faut pas oublier l'automatisation des locomotives, la force motrice et le chargement qu'une locomotive doit tirer.

Je songe aussi aux nombreuses gares désaffectées dans l'Ouest du Canada et aux empiètements futurs. Tout cela bien considéré, nous sommes forcés de conclure que le transport d'un boisseau de céréales coûte bien moins cher aujourd'hui que lorsque ces droits ont été donnés aux entreprises de transport des grains dans l'Ouest. A l'époque, ils étaient considérés comme une garantie pour les cultivateurs et les localités de la région, tandis qu'aujourd'hui il faut les envisager dans la perspective de ce projet de loi où l'on parle si souvent de concurrence. Conscients que cet article en particulier ne prévoit qu'une chose, l'augmentation des prix, nous le croyons sans fondement, compte tenu des conditions quant à la manutention et au transport des céréales par voie ferrée depuis quelques années.

Ici nous devons tenir compte de ce que les chemins de fer ont négligé de faire pour ce qui est des régions dans où ils auraient pu exploiter à profit des embranchements au cours des dernières vingt années desservant les localités de l'Ouest et du Nord de notre pays. Nous devons aussi prendre en considération les autres facteurs du prix de revient en ce qui concerne non seulement l'expédition du grain mais aussi d'autres denrées, et l'effet que cela peut avoir sur le retard qu'accuse le développement de certaines parties du Canada. A mon avis, le fait d'insérer dans ce projet de loi un article spécial qui n'aurait d'autre résultat que de nuire davantage à la recherche et à l'utilisation de matériel de manutention moderne pour le transport du grain constitue une de ces impossibilités qui ne devrait même pas être présentée au Parlement du Canada en cette année 1967.

Je le répète, cet article renferme les mots, «Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent article». On ne précise pas la période. J'en conclus, en lisant l'article, qu'on peut remonter à n'importe quelle période pour calculer les frais. Le nouvel article continue:

...la Commission doit faire enquête sur les revenus et frais des compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction du Parlement...et doit faire rapport au gouverneur en conseil sur ces revenus et frais et sur le montant des paiements nécessaires, selon l'avis de la Commission, à aider ces compagnies de chemins de fer à couvrir les frais d'exploitation relatifs au transport du grain et des produits du grain après le 31 décembre 1969, à ce niveau de tarifs;...

[M. Nasserden.]

● (9.20 p.m.)

Si nous songeons à la comptabilité des coûts figurant dans les divers mémoires des chemins de fer, au cours des années passées, à leur incapacité de prouver qu'ils avaient vraiment subi des pertes dans le transport du grain, à cause des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, et au fait que ce bill ne peut assurer le dispositif nécessaire, à mes yeux, pour permettre au Parlement d'étudier efficacement la question, nous devons en conclure encore une fois que les chemins de fer seront libres de réaliser des bénéfices qui influenceront sur le bien-être de l'Ouest canadien.

Nous ne voulons pas nous, de l'Ouest canadien, qu'on entreprenne tous les trois, quatre ou cinq ans, une révision ravivant les divisions jadis si fréquentes. Ce rôle convient mal, selon moi, à un ministre représentant l'un des partis politiques traditionnels du pays, qui a prétendu que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau faisaient partie de la Grande Charte de l'Ouest canadien. Nous ne voulons pas qu'on nous présente un article n'ayant d'autre effet que de remettre périodiquement en question la validité de ces tarifs et d'amener les habitants des autres régions à se demander si le gouvernement subventionne pour des raisons particulières une région donnée.

Je sais que le ministre aimerait passer rapidement là-dessus. Dans ce cas, il n'a qu'à supprimer l'article, qui me semble inutile. Il s'attaque effectivement aux fondements du principe désigné depuis des années, par je ne sais combien de libéraux, comme la Grande Charte de l'Ouest canadien. Le ministre, en grand libéral qu'il est, ne voudrait sûrement pas s'attaquer à ce principe, étant donné qu'il vient, comme il aime à nous le rappeler si souvent, de la grande ville de Winnipeg, porte de l'Ouest canadien. Il ne voudra sûrement pas être celui qui fera disparaître toutes les bonnes résolutions prises avant lui par les libéraux.

Songez un peu au progrès accompli, non seulement dans le domaine du transport, mais dans toutes les autres sphères d'activité. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports fait non de la tête. Nous savons tous qu'il s'oppose aux tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. Il est contre l'unité que ces tarifs ont assurée au pays. C'est là un des arguments soutenus par le parti libéral jadis, mais non plus maintenant, comme l'indiquent cet arti-