

M. Deachman: Le bill est entre les mains du gouvernement, monsieur le président. Si le gouvernement propose un amendement pour que soient rayés les mots «pour l'exportation» —initiative que le gouvernement peut prendre s'il le veut—alors je l'appuierai.

Les vis-à-vis n'ont rien dit pouvant faire croire que l'honorable représentant et ses collègues voient d'un mauvais œil l'octroi à la Colombie-Britannique des privilèges dont ils bénéficient eux-mêmes dans les Prairies. Je ne voudrais pas proposer un amendement qui, j'en suis sûr, ne ferait que mettre dans l'embarras mes honorables amis d'en face. Je désire simplement assurer à la population de la Colombie-Britannique que justice sera rendue aux cultivateurs de la vallée du Fraser.

L'hon. M. Churchill: Pas de courage.

• (6.50 p.m.)

M. Sherman: Monsieur le président, je voudrais appuyer certains des préopinants de ce côté-ci de la Chambre, notamment les députés d'Acadia, de Moose Jaw-Lake Centre et de Jasper-Edson dans l'attitude qu'ils ont prise quant aux nouvelles dispositions 328 et 329 du projet de loi, surtout en ce qui a trait à la révision proposée des taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

La disposition 329 comporte nombre de points faibles. A mon avis, certains ont été décrits avec compétence et dans le détail par la province du Manitoba dans son mémoire au comité des transports. Par exemple, elle a signalé que les dispositions 329(1) et 329A(3) manquaient d'une certaine logique puisque cette dernière, que nous étudierons bientôt, a trait au mouvement du grain en vrac pour l'exportation et au transport de la farine pour la même fin, par chemin de fer, jusqu'à un port de l'Est depuis un point de l'intérieur, à un tarif conforme à la disposition 334, tarif qui devra être publié dans la *Gazette du Canada*.

Le nouvel article 334 stipule que les taux doivent être compensatoires et définit la manière de déterminer le coût variable de tout mouvement de trafic. Les articles 329 (1) et 329A (3) devraient concorder comme le signale le mémoire de la province du Manitoba. Ce mémoire poursuit en recommandant un amendement à l'article 329 (1) pour remédier à ce manque de concordance. Je n'entrerai pas pour le moment dans le détail du raisonnement en cause monsieur le président, mais me bornerai à signaler le fait à l'appui de mon allégation que l'article 339 de cette mesure législative présente beaucoup de lacunes. La plus grave a trait aux coûts et à l'importance qui leur sera accordée lors de toute révision.

[L'hon. M. Churchill.]

L'article 329 (1) en question, les députés le savent, est ainsi conçu:

Au plus tard, trois ans après l'entrée en vigueur du présent article, la Commission doit faire enquête sur les revenus et frais des compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction du Parlement, qui sont attribuables au transport du grain et des produits du grain au niveau des tarifs établis ou maintenus en conformité de l'article 328...

L'article en question stipule en outre que la Commission fera rapport au gouverneur en conseil sur ces revenus et frais et sur le montant des versements nécessaires, de l'avis de la Commission, pour aider ces compagnies de chemin de fer à couvrir les frais d'exploitation, etc. L'allusion à ces frais est un piège auquel certains membres du comité permanent des transports n'ont pas l'intention de se laisser prendre de nouveau. Nous avons beaucoup entendu parler, au comité permanent, de frais, particulièrement de ceux qui se rapportent aux chemins de fer, et nous sommes nombreux à en avoir conclu que cette partie de l'article 329(1) risque de nous entraîner dans des querelles juridiques. Nous avons tombé maintes et maintes fois dans ce piège en ce qui concerne les frais d'exploitation des chemins de fer. Mais nous avons eu vent du danger cette fois et nous ne sommes pas disposés à nous laisser prendre.

On a beaucoup parlé au comité des frais d'exploitation des chemins de fer, de la façon dont ils seraient calculés et de la mesure dans laquelle nous y aurions accès lors de l'étude de la présente mesure. Permettez-moi, monsieur le président, de citer en particulier la déposition du professeur George H. Borts, un de ceux qui ont témoigné au comité permanent au nom des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Commission des transports des Maritimes. Voici un extrait de son mémoire:

On a fait grand état dans le passé de la nécessité de protéger le caractère confidentiel des frais d'exploitation des sociétés de chemin de fer. Ces sociétés ont prétendu que rendre public ce genre de renseignements les défavoriserait sur le plan de la concurrence par rapport aux autres modes de transports tels que le camionnage. La situation concurrentielle des chemins de fer par rapport aux camions est censée être protégée par une ignorance générale des frais variables du transport ferroviaire. Les chemins de fer estiment que si les camionneurs possédaient ces renseignements, ils sauraient alors quels secteurs du trafic ferroviaire sont vulnérables à la concurrence quant au tarif. Ils s'empresseraient ensuite de réduire leur tarif dans ces secteurs et en chasseraient le service ferroviaire.

Et le professeur Borts de poursuivre:

A mon avis, c'est tracer là un portrait ridicule et déformé de la concurrence sur ce marché. Avec le temps, les chemins de fer ont perdu aux camions leur trafic à taux élevés par suite des pressions de la concurrence qui poussaient les expéditeurs