

ne peut pas remettre périodiquement cette entente en question en songeant à des dédommagements. Personne ne connaît le montant total des recettes du Pacifique-Canadien en 1897. Cet article est superflu, car les chemins de fer sont liés par un contrat inviolable et nous ne pouvons donc accepter la proposition du gouvernement tendant à le reviser dans trois ans.

L'hon. M. Pickersgill: Il s'agit d'un contrat avec le Pacifique-Canadien pour le transport des céréales à Fort-William. Une loi oblige le Pacifique-Canadien à transporter des céréales à Vancouver et le National-Canadien à transporter des céréales à Churchill. Aucun de ces cas ne faisait l'objet d'un contrat. C'est la loi du Parlement qui le veut ainsi et elle ne sera pas remise en question. Seul le coût du transport de ces céréales sera révisé.

M. Horner (Jasper-Edson): J'allais parler de la situation de l'autre chemin de fer en vertu de ce contrat, car celui-ci, sauf erreur, a déjà été révisé à deux reprises, soit au début du siècle et en 1925. À l'époque, les taux étaient censés s'appliquer au Canadien-National lors de sa création, et nous avons renoncé à certains droits en vertu de la convention du Nid-de-Corbeau, mais nous avons déclaré que nous refuserions d'abandonner les autres. Nous avons renoncé à la partie du contrat prévoyant des taux plus bas pour le transport des marchandises vers l'Ouest du Canada. Même lorsque nous avons consenti, en 1925, à abandonner ces droits, les chemins de fer ont déclaré qu'ils transporteront les céréales au taux maximum.

• (5.50 p.m.)

M. Gobeil ajoute:

Deuxièmement, je ne pense pas que les études sur le prix de revient du mouvement du grain présentées à la Commission aient réussi à mesurer l'étendue des pertes qu'on prétend que les chemins de fer subissent par suite du transport du grain aux tarifs statutaires. Je ne suis pas convaincu non plus que les études en question aient pu établir qu'il se produit vraiment des pertes.

Hier soir, le député de Rosthern a traité surtout du deuxième point. Nous ne croyons pas qu'il y ait vraiment des pertes. J'aimerais signaler de nouveau au ministre deux chemins de fer secondaires qui transportent des céréales depuis des années aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Une de ces entreprises, l'*Hudson Bay Railway*, a été exploitée par son propre ministère. C'est, je crois, en 1956 ou en 1957 que le National Canadien a assumé l'administration de l'*Hudson Bay Railway*. J'aimerais signaler au ministre le rapport annuel de son ministère pour 1957 qui

[M. Horner (Jasper-Edson).]

révèle que l'*Hudson Bay Railway* avait transporté 600,000 tonnes de marchandises dont 78 p. 100 représentaient des céréales destinées à l'exportation. Les passagers et des marchandises diverses comptaient pour le reste. Nous parlons de frais compensatoires, de frais variables ou, comme l'a dit Donald Gordon, des déboursés réels. Cette ligne, dont 78 p. 100 du volume d'affaires consistaient dans le transport de céréales d'exportation, a enregistré en 1957 des bénéfices de \$34,000. C'était un ministère du gouvernement qui administrait ce chemin de fer et je n'ai rien trouvé de plus inefficace au Canada qu'un ministère du gouvernement.

Nous parlons des frais, et M. Gobeil dit que le chemin de fer n'avait jamais effectué une étude légitime des coûts. Nous partageons sans réserve l'avis de M. Gobeil. Les chiffres ne sont pas conformes à la réalité. Comme il le signale dans son rapport, les pertes découlant du trafic-voyageurs peuvent varier de 75 millions de dollars à 255 millions de dollars, ce qui constitue une différence considérable.

L'autre chemin de fer que je désire signaler au ministre traverse ma propre circonscription; il s'agit du *Northern Alberta Railway* en exploitation depuis 1927. Cette ligne transporte surtout des céréales assujetties au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Le *Northern Alberta Railway* n'a pas subi de pertes ces dernières années. Quelque chose cloche lorsque ces deux petits chemins de fer peuvent transporter des céréales avec profit, alors que les deux sociétés de chemin de fer importantes soutiennent toujours qu'elles perdent de l'argent en transportant des céréales. Dans l'Ouest canadien, nous n'y croyons pas du tout. D'après nous, cet article est superflu. Comme je l'ai dit tantôt, il va à l'encontre de notre contrat et les chiffres relatifs aux coûts sont inexacts.

Je tiens à signaler un autre point. Les exploitants du rail parlent de tonnes-milles. Celui qui a traversé l'Ouest canadien en avion comprend l'énorme différence entre transporter une tonne de grain sur une distance d'un mille dans l'Ouest du Canada et transporter une tonne de grain ailleurs au Canada. Les prix de revient, par tonne-mille, que les compagnies ferroviaires continuent d'utiliser manquent absolument d'à-propos et sont erronés. En citant ces chiffres, les chemins de fer servent mal leurs intérêts et prennent ceux à qui ils les citent pour des idiots. C'était le deuxième point de M. Gobeil et l'une des raisons pour lesquelles il ne pouvait accepter le rapport MacPherson quant à la subvention du transport du grain. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous ne nous pouvons l'accepter non plus; c'est pourquoi nous trouvons cet article superflu; il devrait être supprimé.