

la juridiction du Parlement. Voici la disposition:

Lorsque, dans toute procédure devant la Commission en vertu de la présente loi, la question des revenus ou frais d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement fait l'objet d'une enquête, tout ministre de la Couronne du chef du Canada peut faire faire des observations à ce sujet à la Commission par des personnes au courant des principes d'établissement des prix de revient ou de questions qui semblent à ce ministre pertinentes à la détermination des revenus et frais des chemins de fer.

Il conviendrait, me semble-t-il, d'inclure cet énoncé comme paragraphe 4 de l'article 470 à l'article 74. A l'heure actuelle, l'article 470 renferme trois paragraphes et je ne pense pas que le quatrième paragraphe ainsi proposé, serait incompatible avec les autres. En fait, cette disposition remplacerait celle à laquelle le ministre des Transports, ainsi que le ministre des Finances, je suppose, et même le ministre de l'Agriculture s'intéressent vivement et qui assurerait que la formule des coûts pourrait être bien examinée. Il est arrivé beaucoup trop souvent dans le passé que les seuls comptables et analystes vraiment compétents en matière de prix de revient qui aient comparu devant la Commission des transports du Canada soient ceux des chemins de fer. Il n'y a eu qu'une ou deux exceptions importantes où des spécialistes dans ce domaine sont venus contester la formule de supputation des coûts et d'autres chiffres fournis par le chemin de fer. Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau et les recettes qui en proviennent sont des exemples qui me viennent à l'esprit. Le ministre sait très bien que ces taux ont été mis en doute devant la Commission royale d'enquête MacPherson, et que le Manitoba et l'Alberta ont fait beaucoup d'efforts et de dépenses pour contester le déficit que les chemins de fer prétendaient subir par suite de l'accord sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Je ne sais pas exactement combien ces démarches ont coûté aux deux provinces, mais elles ont sûrement dépensé de nombreux milliers de dollars, car il leur a fallu effectuer une étude qui a duré beaucoup plus d'un an.

Lors de cette étude approfondie, on n'a pas accepté la version des experts en comptabilité analytique de la société ferroviaire, mais, dans bien des cas, on a effectué sur place un relevé pour déterminer les divers éléments qui composaient le coût du transport des céréales. Le ministre se rappelle sans doute qu'on a dû ramener, même avec l'assentiment de la Commission, à 2 millions de dollars le chiffre de 17 millions de dollars que les chemins de fer avaient allégué comme déficit. Lorsque les chemins de fer invoquent un tel chiffre comme conséquence non seulement des taux du Pas du Nid-de-Corbeau mais aussi de

tout autre taux statutaire ou fixe, à savoir, fixé par la Commission, qui pourra les contredire? J'ai dit ici l'autre jour que défier les chemins de fer peut être une entreprise colossale et parfois très coûteuse qui exige l'emploi de conseillers juridiques et de spécialistes en comptabilité analytique et, comme le stipule l'article...

...des personnes au courant des principes d'établissement des prix de revient ou de questions qui semblent à ce ministre pertinentes à la détermination des revenus et frais des chemins de fer.

C'est une entreprise qui dépasse les ressources d'une municipalité, quelle que soit son importance.

Même les provinces ont trouvé cette tâche un peu trop coûteuse, car c'est d'abord la responsabilité du gouvernement fédéral de défendre l'intérêt public en procédant à une analyse de tels coûts. Or, si les provinces du Manitoba et de l'Alberta n'avaient pas assumé cette responsabilité au nom de leurs cultivateurs, on pourrait dire, sans s'abuser, que le déficit de 17 millions de dollars invoqué par les chemins de fer aurait été partiellement sinon totalement accepté. Si on n'avait pas contesté les chiffres du Pacifique-Canadien et des autres chemins de fer et mené une étude coûteuse et acharnée, il aurait bien fallu tenir compte de la version donnée par les chemins de fer.

• (8.10 p.m.)

C'est tout pour l'instant, monsieur le président. Il y aurait une ou deux questions que je voudrais soulever à propos de l'article 1 du bill, mais à mon avis, ce n'est pas le moment. Mon amendement est prêt, en anglais et en français, et si le ministre le permet, je pourrais le présenter, ou peut-être devrais-je le présenter d'abord.

**L'hon. M. Pickersgill:** Monsieur le président, je demande au député de ne pas le présenter, mais de m'en donner une copie. Je n'ai rien contre l'inclusion de cette disposition; bien au contraire, je voudrais qu'elle figure dans l'article 74. J'estime cependant qu'on pourrait très bien l'associer à l'amendement du ministre de la Défense nationale. Je crois qu'il devrait faire partie de l'article 74 pris dans son ensemble. Le député voudrait qu'on l'associe non seulement à la teneur des nouveaux articles 470 et 471, mais à toutes les auditions. Je suis de cet avis: nous aurions ainsi une disposition prévoyant cette possibilité dans chaque audience de ce genre. Je serais donc très heureux de l'inclure, car il contribuerait à protéger le Trésor et tous les intéressés.

Je serais donc très heureux de l'inclure dans cet article. Si j'ai commencé par le faire,