

Mon ami le député de Burnaby-Richmond et moi-même rentrons d'un très intéressant séjour en Iran où nous avons assisté, à Téhéran, la capitale, à une réunion de l'Union interparlementaire. Nous sommes demeurés là pendant environ une semaine et avons participé, avec la délégation canadienne, aux délibérations; la réunion groupait des délégués de soixante-trois pays. L'une des choses que ne manquent pas de remarquer les Canadiens qui visitent ce pays et cette ville, c'est qu'on n'y trouve pas les données statistiques dont les Canadiens disposent, que nous utilisons quotidiennement à la Chambre et que tous les hommes d'affaires canadiens connaissent si bien.

Dans ce pays, on ne peut connaître ni le taux de mortalité ni le taux de natalité; on ne peut obtenir aucune donnée statistique au sujet du produit national brut. Il n'y a pas de véritable bureau de la statistique dans ce pays. C'est là un trait caractéristique des pays émergents; ils n'ont pas de données statistiques qui servent à l'analyse économique ou à l'usage quotidien dans un pays moderne comme le Canada.

Nous avons acquis ces outils notamment en tenant nos engagements envers les sociétés dont nous obtenons des données statistiques. Ces sociétés savent que lorsqu'elles donnent des renseignements à un organisme du gouvernement comme la Commission des transports du Canada pour analyse, données qui, si elles étaient données au public en général, serviraient à leurs concurrents, nous tiendrons nos engagements envers elles et ces renseignements serviront de la façon voulue et non contre elles par leurs concurrents dans l'industrie. Les sociétés acceptent sans réserves de présenter ces déclarations au bureau fédéral de la statistique et à d'autres organismes de l'État qui recueillent des données statistiques au Canada car elles savent que nous tiendrons nos engagements envers elles à ce sujet.

Grâce aux données statistiques, nous avons un outil inestimable pour l'analyse de la croissance économique du pays chaque fois qu'il nous faut ces renseignements. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, il ne conviendrait pas que nous modifions cet article de la loi sur les chemins de fer en vue d'atteindre un autre but que celui pour lequel il est destiné, soit l'obtention de données statistiques dans l'intérêt du pays en général.

M. Eldon M. Woolliams (Bow-River): Monsieur l'Orateur, je suis ravi de participer à ce débat; cela nous change un peu les idées après la longue discussion que nous avons

[M. Deachman.]

eue sur l'assurance frais médicaux. Tout d'abord, je dois dire que j'appuie sans réserve le bill du député de Burnaby-Richmond (M. Prittie) car, à mon avis, il est excellent.

Je lui accorde mon appui pour une raison essentielle. Je répons en ce moment à l'argument du député de Vancouver-Quadra (M. Deachman). Les chemins de fer, à mon avis, se trouvent dans une situation totalement différente des autres compagnies. Le Canada ne compte que deux compagnies de chemin de fer importantes, bien qu'il y ait d'autres petites compagnies. On a dit que notre pays faisait un tout homogène grâce à son réseau de transport. Lorsque l'on envisage la façon dont se porte notre pays dernièrement, surtout sous le gouvernement actuel, et qu'on le voit se diviser en régions, l'une contre l'autre, et s'écrouler, nombre d'entre nous, j'en suis sûr, sont reconnaissants d'avoir au moins un réseau de transport pour nous maintenir ensemble.

Les chemins de fer au Canada, le Pacifique-Canadien en particulier, exercent presque un monopole dans certaines parties du pays. J'appuie cette mesure parce qu'il faudrait que d'autres compagnies de chemin de fer comparaissent devant un comité permanent de la Chambre des communes, comme le fait le National-Canadien, pour répondre à des questions concernant leur gestion. Il le faudrait à mon avis, parce que dans le Sud de ma province d'Alberta, le chemin de fer exerce presque un monopole. Calgary est une ville du Pacifique-Canadien. Lorsqu'on voyage au sud de Calgary, on constate que toutes les lignes qui desservent les entreprises agricoles appartiennent aux chemins de fer. Il doit y avoir une raison à cela. Il est vrai que nos ventes de céréales les plus importantes ont été effectuées sous les gouvernements libéral et conservateur. Nous les en félicitons. Mais ces ventes auraient été encore plus importantes en 1964, 1965 et 1966 si notre réseau de transport avait été meilleur.

Le ministre nous dit que le gouvernement fait tout en son pouvoir pour déplacer le volume maximum de grains des élévateurs régionaux vers les ports de mer en vue de l'exportation.

● (5.30 p.m.)

Nous savons maintenant que le gouvernement a tergiversé lorsqu'il s'agissait de régler les grèves et que celles-ci ont retardé la livraison des céréales au-delà de la date fixée dans les engagements de vente. Cependant, comme je l'ai signalé l'autre jour à l'appel de l'ordre du jour, une autre des principales