

Une voix: Était-ce en 1922?

M. Byrne: Le premier ministre d'alors a institué un comité spécial de la Chambre et du Sénat.

Une voix: Il n'y avait pas de voie maritime en 1922.

M. Byrne: Ce comité a alors examiné à fond l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau, lequel, entre autres choses, prévoyait, à l'époque, que l'expédition des céréales de l'Ouest canadien s'effectuerait au tarif de 1897. Jusqu'en 1922, aux termes de l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau, les frais de transport applicables à de nombreuses denrées n'étaient pas fixés par une loi mais grâce à une entente avec le Pacifique-Canadien.

L'entente comportait 13 articles qui étaient presque tous essentiels pour la collectivité agricole de l'Ouest. Cette entente dont j'ai parlé s'appliquait à toutes les denrées transportées vers l'Ouest depuis la tête des Lacs, tandis que le tarif s'appliquant aux céréales concernait le mouvement en direction de l'Est et de la tête des Lacs.

Le comité établi par le très honorable Mackenzie King décida que le Pacifique-Canadien ne pouvait continuer son exploitation suivant des règles aussi strictes. Je signalerai en passant que ce tarif s'appliquait aux lignes de chemin de fer construites avant 1897 qui s'étendaient sur environ 7,300 milles. En 1922, le tarif s'appliquait à environ 13,000 milles de chemin de fer dans les Prairies. Il s'ensuivait donc que le tarif ne pouvait s'appliquer à 7,000 milles de chemin de fer dans les Prairies sans s'appliquer aux autres 6,000 milles.

• (9.30 p.m.)

Finalement, les chemins de fer ont été effectivement obligés d'appliquer ces taux aux 6,000 milles supplémentaires. Le comité a constaté que si le gouvernement ne prenait pas sur lui l'exploitation de cette ligne ferroviaire en appliquant ces taux, la société ne pouvait pas continuer à assurer le service. Le comité a recommandé qu'on permette au Pacifique-Canadien de ne pas transporter les marchandises nommées dans l'accord du Nid-de-Corbeau, sauf pour ce qui est du blé destiné à l'exportation. Cela signifie, et signifiait alors, que le taux appliqué à l'expédition du blé de l'Ouest canadien était celui de 1897. C'est évidemment celui d'aujourd'hui.

Je ne veux pas que les députés me comprennent mal...

[M. Byrne.]

L'hon. M. Churchill: Vous voulez relever ce taux, n'est-ce pas?

M. Byrne: J'ai vécu moi-même dans les Prairies et ma famille y vit depuis des années. Je connais les difficultés des cultivateurs. Je veux simplement faire comprendre que le gouvernement libéral actuel et ceux du passé connaissent les difficultés des cultivateurs de blé de l'Ouest canadien.

Comme je l'ai dit tantôt, lorsqu'on a porté à 27 pieds la profondeur du canal des Grands lacs et lorsqu'on l'a ouvert à la navigation en 1959, le prix du blé a augmenté de presque six cents le boisseau. L'augmentation proposée actuellement, si elle est adoptée, serait d'un tiers d'un cent le boisseau. Le député de Macleod a, je crois, dit que cela signifierait quelque 5 millions de dollars pour les cultivateurs de l'Ouest. C'est évidemment une forte somme, mais je demanderai aux députés de considérer avec moi si les cultivateurs de l'Ouest canadien ne tirent pas un profit réel de la politique d'un ancien gouvernement libéral qui, évidemment, est devenue depuis une politique publique, selon laquelle les céréales dans l'Ouest du Canada, qui parfois atteignent un volume annuel d'un demi-milliard de boisseaux, ne devraient pas être transportées à un taux établi en 1897.

Prenons par exemple le taux de Lethbridge à Fort-William.

Une voix: Le blé ne passe pas par là.

M. Byrne: Le député d'Assiniboia me rappelle que le blé n'est pas expédié de Lethbridge à Fort-William. Cela fait ressortir un autre aspect des taux du Pas du Nid-de-Corbeau que, à mon regret, j'ai omis de signaler. Le député sait qu'en vertu de l'entente, ces taux ne s'appliquent qu'au transport vers l'Est. Mais après l'entrée en vigueur des taux fixés par la loi en 1922, il devient manifeste que le problème de faire franchir de hautes montagnes à des charges n'était pas aussi ardu qu'on l'avait cru d'abord, et que les céréales pouvaient être dirigées vers les ports de Vancouver et de Prince-Rupert. Évidemment, un marché s'est établi dans cette région. Le gouvernement a donc décidé, sous le couvert de l'accord du Pas-de-Corbeau, d'appliquer les mêmes taux au transport vers l'Ouest. Ainsi, les expéditions de Lethbridge à la côte du Pacifique se font aujourd'hui par le Pas du Nid-de-Corbeau en passant par la vallée du Columbia jusqu'à Vancouver. C'est évidemment un avantage supplémentaire qui découle de l'accord initial et des taux fixés en vertu de la loi en 1922 par un gouvernement libéral.