

prévue dans un statut fédéral sous prétexte que le Parlement doute qu'ils soient satisfaisants. C'est pourquoi cet article doit disparaître. On n'y perdrait rien.

Le député de Jasper-Edson a dit plus tôt aujourd'hui que l'article 15 du bill accordait à la Commission le pouvoir de faire enquête sur toute question relative au transport. Mais, appeler en particulier l'attention sur un aspect précis est, à mon avis, très mauvais. Je me demande pourquoi le ministre a inséré ici les mots «au plus tard trois ans»? Par quel cheminement de sa pensée en est-il arrivé à décider d'inscrire—et je lui ai posé cette question hier—les mots «trois ans»? Qu'est-ce qui l'a porté à dire «au plus tard trois ans».

Où est l'urgence? Lorsqu'on traite d'un sujet de cette envergure, trois ans sont vite passés. N'aurait-il pas été plus sage d'avoir attendu que les autres dispositions aient été prises à l'égard du transport? Le mieux aurait été d'éliminer l'article. Nous entrons, du moins nous l'espérons, dans une nouvelle ère en ce qui concerne les transports au Canada. On encourage les compagnies de chemin de fer à moderniser leurs lignes et à devenir plus efficaces. Une part de cet encouragement provient de ce qu'on leur permet de réduire les services sur certaines de leurs voies ferrées. Accomplissons d'abord la rationalisation des transports. Ensuite nous examinerons les revenus et la manière dont les compagnies de chemin de fer ont géré leur entreprise d'un bout à l'autre du pays. Ce n'est qu'une fois ces choses accomplies qu'il sera utile d'examiner les autres domaines auxquels nous avons songé.

Je suis surpris qu'au lieu d'attendre ces changements qui prendront plus de trois ans à se réaliser, le ministre encourage la Commission à entreprendre une révision des taux du Pas du Nid-de-Corbeau en rapport avec les recettes et les frais des chemins de fer. J'ignore dans combien d'années la Commission sera en pleine activité et dans combien d'années seront réglées toutes les difficultés relatives à l'abandon des embranchements et à l'amélioration de l'exploitation. Je suis sûr qu'il faudra y mettre trois ans ou davantage. Quand la Commission sera en pleine activité, le temps ne manquera pas pour considérer d'autres aspects du problème particulier des transports.

Hier et aujourd'hui encore le ministre a mentionné le rapport MacPherson. Notre gouvernement, le gouvernement conservateur, a chargé cette commission de faire enquête sur une question—alors d'importance capitale—en 1958 et en 1959. En essayant de se faire du capital politique, le ministre a mentionné le

[L'hon. M. Churchill.]

rapport MacPherson et il a dit que notre gouvernement était prêt à en accepter les constatations. Cela n'est peut-être pas exact. Nous n'avions pas fini de réfléchir à la question. Le ministre semble penser que, la Commission ayant été créée, nous sommes liés en quelque sorte par les propositions de son rapport. Mais le rapport MacPherson est dépassé. Il y a eu tant de changements dans la technologie, les transports, les paiements pour le blé et le volume de nos récoltes et de nos exportations, que le rapport MacPherson, en ce qui concerne le transport des céréales, est véritablement dépassé.

• (9.40 p.m.)

On a signalé que ce rapport renfermait une déclaration minoritaire de monsieur Gobeil. Intitulée «Réserves au sujet des grains» comme il l'a désignée, cette déclaration exprime l'opinion de bien des gens. Je voudrais consigner trois points au compte rendu car, à mon avis, c'est important. On discutera peut-être du tarif-marchandises ou des taux du Pas du Nid-de-Corbeau pendant plusieurs années. Il importe, à mon avis, de consigner certains de ces faits car le ministre nous a lui-même signalé le rapport de la Commission MacPherson. A la page 90 du volume 1 figurent les réserves de monsieur Gobeil:

Premièrement, je pense que le Pacifique-Canadien, alors qu'il a obtenu certains avantages très réels en s'engageant, à perpétuité, à accepter un plafond du tarif relatif aux grains, devenait partie à un contrat qui est encore en vigueur et auquel il faut se tenir.

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.

Troisièmement, je crois que si le transport du grain entraîne des pertes, c'est en raison des frais d'entretien des lignes à faible densité plutôt que des dépenses auxquelles donne lieu le transport du grain.

Au fond, voici ce qu'il dit: concentrons notre attention sur les chemins de fer, leurs rails, la disposition des voies, les méthodes de transport des céréales, pour voir s'il y aurait possibilité d'amélioration au lieu d'appeler l'attention sur les taux eux-mêmes. Il termine à la page 107 avec cette mise en garde:

Pour les motifs ci-après, je m'oppose à la conclusion et à la recommandation voulant qu'une portion de la subvention proposée se rattache au grain; je m'oppose pour les motifs suivants:

a) les chemins de fer n'ont pas établi que le transport du grain est déficitaire;

b) si un déficit existe, il est attribuable aux lignes de faible densité plutôt qu'au transport du grain;

c) le contrat de 1897 lie toujours les deux parties, bien que sous des formes différentes;