

*Les transports*

question extrêmement délicate, vu l'importance de ce tarif pour nous sur le plan historique.

Les antécédents du parti libéral dans l'ouest du pays sont une autre question dont le ministre devrait sérieusement tenir compte dans cette affaire. Ces derniers temps, ce parti n'a pas été dûment représenté dans l'Ouest, d'où notre problème. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Bockstael) nous a parlé cet après-midi. Il est natif de Saint-Boniface. Il n'a rien d'un habitant de l'Ouest, ce qui n'enlève rien au secrétaire parlementaire. J'ai beaucoup d'estime pour lui, mais on lui demande de prendre position sur une question dont il ne sait pas grand-chose. Il ne comprend rien à la situation. Il n'en est pas touché comme ses concitoyens. Voilà le genre de problèmes dont le ministre doit tenir compte dans cette affaire. Les questions dont s'occupe le ministre sont bien plus importantes que la conclusion de simples accords fiscaux pour la construction de quelques voies et le transport des marchandises au Canada.

Il y a un autre point que je voudrais faire valoir. Je ne suis pas certain qu'on l'ait soulevé encore en ce jour réservé à l'opposition. En passant, c'est le parti conservateur qui a voulu discuter la question. On me permettra ici une petite digression. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi le Nouveau parti démocratique, qui se fait le champion du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, n'a pas profité de cette occasion pour présenter lui aussi une motion à ce sujet. Je ne vois vraiment pas pourquoi le Nouveau parti démocratique n'en a pas profité. Si je ne m'abuse, le chef de ce parti a proposé une motion en vertu de l'article 26 du Règlement le mardi 9 février, c'est-à-dire le jour même de l'annonce, pour que la Chambre ajourne ses travaux afin de tenir un débat d'urgence sur le tarif. Pourtant, le Nouveau parti démocratique n'a pas saisi l'occasion qui lui était offerte. C'est notre parti qui en a profité. Il nous incombe de parler du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, étant donné sa grande importance pour les habitants de l'Ouest, et c'est donc notre parti qui en a pris l'initiative.

**M. Althouse:** La possibilité s'en est présentée la semaine dernière mais vous nous en avez privés.

**M. Mayer:** Le Nouveau parti démocratique n'a pas profité de l'occasion pour prouver sa sincérité en discutant la question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous avons hâte de voir ce que les députés néo-démocrates vont faire au cours des jours d'opposition qui restent de cette période des subsides.

**M. Althouse:** Pensez-vous que vous allez nous en donner, un de ces jours?

**M. Mazankowski:** Vous avez eu celui-ci.

**M. Mayer:** Le député de Humboldt-Lake Centre (M. Althouse) veut savoir si nous lui accorderions une journée. Ce n'est pas à l'opposition officielle de dire quand le NPD aura une journée d'opposition. Si je comprends bien ce qui s'est passé entre les leaders parlementaires, le NPD avait la possibilité d'avoir cette journée d'opposition pour lui, mais il l'a refusée. Je ne comprends pas les façons de raisonner du député de Humboldt-Lake Centre, quand il nous demande à nous, l'opposition officielle, si nous voulons lui donner une journée.

Je voudrais parler de l'opinion que les gens de l'Ouest ont des sociétés ferroviaires. A beaucoup d'égards, c'est la méfiance qui règne. CP est maintenant le plus grosse société canadienne. D'après «*The Financial Post 500*», CP est la plus grosse société du Canada. Elle est plus grosse que General

Motors, plus grosse que George Weston, plus grosse que Ford Canada et qu'Imperial Oil. CP est la plus grosse société canadienne et, à beaucoup d'égards, la plus rentable. Si je comprends bien le tableau que j'ai sous les yeux, son bénéfice net de l'an dernier s'élevait à 583 millions de dollars. C'est énorme; pourtant, CP en veut plus. Il ne veut pas parler d'effectuer les dépenses ferroviaires nécessaires et de doubler les voies franchissant les montagnes, parce qu'il veut imposer une augmentation des tarifs aux producteurs céréaliers. Les producteurs céréaliers ont à faire face à d'énormes augmentations de coûts, et on leur demande en plus de payer plus cher le transport de leurs céréales. Les choses vont en venir au point où, quand ils feront le plein le matin avant de partir, c'est \$400 à \$500 de carburant diesel qu'ils devront pomper dans leurs tracteurs. Voilà les frais auxquels les producteurs s'attendent pour les deux ou trois prochaines années. Il est normal qu'ils appréhendent cette révision du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le député de Végréville a signalé de façon très pertinente cet après-midi que les producteurs ne veulent pas se mettre dans une situation où ils risquent de voir les tarifs-marchandises augmenter sans limites sans savoir ce qu'ils obtiendront en retour.

J'ai sous les yeux les Statuts révisés du Canada. Si les producteurs doivent payer davantage, ils veulent savoir ce qu'ils obtiendront en retour. Je me reporte à la page 6438 des Statuts révisés du Canada. Voici ce que stipule l'article 262 de la loi sur les chemins de fer, qui traite des installations:

La compagnie doit, ...

a) fournir, au point de départ de son chemin de fer et au point de raccordement ...

La société est censée fournir le matériel.

b) fournir des installations suffisantes et convenables pour le transport, le déchargement et la livraison de ces marchandises et effets;

c) sans retard, ...

d) fournir et employer tous les appareils, ...

e) fournir tel autre service, connexe au transport, habituel ou d'usage relative aux affaires d'une compagnie de chemin de fer, ...

Cette garantie a désormais pris forme de loi. Le gouvernement a créé une situation dans laquelle les chemins de fer doivent garantir leur rendement.

Je vois que mon temps de parole est presque écoulé. Je voudrais faire une dernière remarque au sujet d'une autre raison qu'ont les producteurs de l'Ouest de s'inquiéter du gouvernement libéral et de son attitude à l'égard du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le 18 janvier 1967, la Chambre était saisie du bill C-231, concernant la loi nationale sur les transports. L'un des articles de ce bill prévoyait ceci:

Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent article, la Commission doit faire enquête sur les revenus et frais des compagnies de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement qui sont attribuables au transport du grain et des produits du grain au niveau des tarifs établis ou maintenus en conformité de l'article 328 ...

En effet, il y a déjà eu une tentative, en 1967, pour supprimer le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. La question a été débattue à la Chambre et le débat est consigné à la page 1195 du hansard du 18 janvier 1967. Cette modification a été rejetée par la Chambre, formée en comité plénier pour étudier ce projet de loi, par 59 voix contre 58. Les députés qui étaient là à l'époque me disent que c'est grâce à l'intervention du parti conservateur que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est resté