

précise dans la mise en valeur des Prairies. L'abrogation de cette subvention, retentira énormément, à mon avis, sur le coût du transport. Lors d'une réunion du comité, le ministre a dit qu'il n'était pas possible de légiférer en fonction de la géographie. Nous, qui venons des Prairies, considérons la subvention pont-rail comme une tentative visant à tenir compte comme il se doit des régions géographiques et des distances. A une des réunions du comité, au cours de laquelle on a discuté de la subvention du pont-rail, un témoin a déclaré que le paiement de cette subvention représentait une épargne de 10 p. 100, sauf erreur, dans le coût des machines agricoles, dans les Prairies. J'avais à peine à le croire. J'en aurai davantage à dire plus tard, au sujet du problème du transport sur les longs parcours lorsque la disposition relative à la subvention pont-rail sera étudiée.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettrait-il de poser une question? Si j'ai bonne mémoire, je n'ai pas dit que nous ne pouvions légiférer en fonction de la géographie. J'ai dit qu'on ne pouvait légiférer pour supprimer la géographie.

M. Pascoe: Je ne vois pas grande différence entre ces deux déclarations. J'intercède encore en faveur de la considération des Prairies à ce sujet.

L'hon. M. Pickersgill: Je représente quand même Bonavista-Twillingate.

M. Nielsen: On l'a fait pour Lake-Centre.

M. Pascoe: Le progrès futur de la Saskatchewan dépend en grande partie de tarifs équitables pour le transport sur de longues distances de produits lourds bon marché et, encore une fois, je veux parler de la potasse, du sulfate de soude, du charbon et du bois d'œuvre. Je préviens le ministre que j'ai l'intention de m'étendre là-dessus plus tard.

J'aimerais demander au ministre de nous donner une assurance formelle quant à la date à partir de laquelle, selon en engagement de la Commission des transports du Canada, il n'y aurait pas d'abandon d'embranchement avant l'entrée en vigueur du bill n° C-231.

J'ai une lettre datée du 14 décembre, signée de M. Rump, de la Commission des transports du Canada; je suppose que le ministre a fait sa déclaration après cette date. La lettre déclare catégoriquement que la demande du Pacifique-Canadien pour l'abandon de son embranchement Kelfield, de Brass à Kelfield, dans le Nord-Ouest de la Saskatchewan, distance de 27.9 milles, se trouve dans les dossiers de la Commission. La lettre dit que:

L'embranchement est dans la catégorie des lignes «pouvant être abandonnées» sans attendre l'adoption du bill n° C-231 et la Commission est prête à donner suite à la demande.

Je demanderais au ministre de nous donner une assurance formelle que cela ne veut pas dire que la Commission a décidé d'abandonner cet embranchement; encore une fois, j'aimerais signaler que cette lettre est datée du 14 décembre.

L'hon. M. Pickersgill: J'ai donné l'assurance après. Je le répète, quand j'ai donné cette assurance, le député de Springfield avait déjà parlé, mais pas le député de Medicine Hat. J'ai depuis reçu l'assurance du président de la Commission que, bien que des données statistiques et d'autres renseignements de ce genre soient encore recueillis, aucune audience ne sera tenue et aucune décision ne sera prise tant que le Parlement sera saisi de la mesure.

M. Pascoe: Je remercie le ministre. Je tenais à ce que ces paroles figurent au compte rendu officiel afin d'être certain qu'un tel engagement avait été contracté après le 14 décembre. Je ne reviendrai donc pas là-dessus.

J'ai une ou deux autres questions à poser. La semaine dernière, j'en avais adressé une au ministre, mais je n'avais pas insisté pour qu'il me donne une réponse, car je savais que la mesure sur les transports serait bientôt abordée. Je veux parler d'une nouvelle parue dans le *Times Herald* de Moose Jaw selon laquelle le Pacifique-Canadien augmenterait son tarif voyageurs pendant un mois à compter du 9 décembre, soit durant le temps des Fêtes. On prétendait qu'une telle augmentation se conformait à la décision prise par cette compagnie ferroviaire de monter les tarifs aux périodes de pointe afin d'assurer un plus grand nombre de places dans les wagons de voyageurs. L'augmentation des tarifs varierait, disait-on, suivant les diverses régions du Canada. On donnait deux ou trois exemples. Ainsi les tarifs de Moose-Jaw à Calgary augmenteraient de \$5 pendant les Fêtes, soit du tarif régulier de \$16 au tarif spécial de \$21. Le tarif de Moose-Jaw à Winnipeg serait porté de \$16 à \$17.50 les jours de la semaine et à \$18.50 les vendredis et samedis. On a aussi porté le prix du tarif de Moose-Jaw à Toronto de \$30.60 à \$39.10, conformément à la politique du Pacifique-Canadien qui consiste à majorer les tarifs lorsque la demande est plus forte. J'ai demandé au ministre à ce moment-là si la société était autorisée à prendre cette décision de son propre chef, ou si elle devait obtenir l'approbation de la Commission des transports.

• (7.40 p.m.)

Lors de mon séjour dans ma circonscription j'ai consulté une personne qui a de très bons contacts avec les organismes de transport et elle m'a formellement affirmé que l'industrie du camionnage, qui, aux termes de ce bill, est censée faire concurrence aux chemins de