

Je présume que la Commission a reçu depuis longtemps les factures des mois de mai, juin, juillet, août et septembre. Et on peut se demander si les chemins de fer ont été payés ou non, et je présume qu'ils l'ont été pour au moins deux mois de cette période-là. Il faudrait un avocat assez retors pour pouvoir déterminer si ces paiements étaient illégaux ou non. Je ne crois pas que ce soit une question tellement importante à régler, mais nous devons nous en assurer.

La question qui nous préoccupe étant opposés à ce que le gouvernement continue à recourir à un tel palliatif, au lieu de présenter une politique nationale bien précise, peut être mise dans sa perspective propre, si l'on se reporte à certains points qu'a soulevés M. Eaton dans son article destiné à figurer dans le rapport de la Commission royale d'enquête sur les transports, lequel portait sur les problèmes fiscaux. Dans cet article, il parle des taux applicables aux céréales de l'Ouest, et de là il passe à ce qui me paraît une critique qu'on pourrait certainement appliquer au gouvernement actuel.

Il dit:

La prépondérance est si fortement en faveur, à l'heure actuelle, de rejeter le poids de cet engagement de politique nationale à l'égard des producteurs de céréales de l'Ouest, sur l'ensemble des contribuables qu'il suffira probablement de présenter des têtes de chapitres pour étayer la cause.

a) La concurrence qui s'exerce entre les chemins de fer et les autres formes de transport devient de plus en plus intenable. La base sur laquelle elles peuvent se dédommager des pertes que des limitations légales leur imposent, se rétrécit inévitablement et les taux «normaux» de ce fait s'en trouvent faussés d'une façon de plus en plus marquée et intolérable.

b) Il est manifestement insensé, du point de vue économique, pour le Canada qui a en jeu tant d'intérêts dans les marchés d'exportation, d'accroître de quelque manière les coûts de transport des industries d'exportation en général en rejetant sur elles une tranche du coût de l'aide au commerce d'exportation des céréales. C'est également un procédé tout à fait injuste.

c) Même en l'absence du problème que pose la concurrence et en ne tenant pas compte non plus des aspects importants du commerce d'exportation en général et même en supposant que la demande de services ferroviaires sera très rigide, il ne serait pas encore logique dans un pays comme le Canada, où la géographie est une entrave à l'expansion économique, de fausser le jeu des forces normales qui déterminent l'implantation de l'industrie en accordant un soulagement si important à un seul secteur de l'économie pour en reporter le fardeau sur tous les autres. Cela aggrave les problèmes qui existent déjà à l'échelle nationale. Par exemple, il a sans doute pour résultat d'embrouiller quelque peu la vision d'expansion accrue du Nord.

d) Finalement, en toute logique, si on fait appel au public en général pour appuyer ce qui est essentiellement un programme politique d'aide soutenue aux producteurs de céréales de l'Ouest—et il semble qu'il en soit ainsi—alors le public en général, c'est-à-dire les contribuables, devrait payer le coût de ce programme. Parce que le programme d'aide à ce

titre se traduit par le transport à perte des céréales, il ne faudrait pas que les frais de transport du reste de la collectivité économique augmentent de façon correspondante afin de combler les pertes.

Il semble que les quatre points précités constituent des arguments assez solides pour rompre avec l'état de choses actuel. Le projet visant à déplacer le fardeau est une mesure assez frappante en vue de corriger une situation qui, au cours des années, a dû empirer avant de pouvoir s'améliorer. Il est compréhensible qu'il y a des dizaines d'années, alors que la situation était moins complexe, on ait gelé les taux relatifs au commerce des céréales, car cela semblait une façon très pratique et très satisfaisante de régler le problème. Toutefois, nombre d'événements se sont produits au Canada dans l'intervalle et nous en supportons maintenant les conséquences. Au nombre de tous ces changements—et ce n'est pas le moindre—on note une modification radicale de la théorie fondamentale du gouvernement. Elle s'est modifiée considérablement depuis une vingtaine d'années. A l'heure actuelle, les gouvernements assument l'entière responsabilité de l'économie. Ils se considèrent responsables de toutes les phases de l'économie de chaque industrie en particulier. Lorsqu'ils en ont l'occasion, ils s'attribuent le mérite du plein emploi, de la prospérité, de l'accroissement des immobilisations, tandis que l'opposition ne cesse de leur imputer tous les maux et les déficiences d'ordre économique, y compris les cas fortuits dont nous héritons.

Il va de soi que la dernière phrase représente la situation fâcheuse dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle. Le gouvernement a assumé la responsabilité et la tâche d'élaborer une ligne de conduite nationale en matière de transports et de chemins de fer et nous, qui composons l'opposition, essayons de l'accuser de n'avoir rien fait à cet égard. A bien des reprises, le gouvernement s'est tenu responsable d'élaborer pareille ligne de conduite en matière de transport. Nous soutenons qu'il n'en a rien fait et qu'il insulte la Chambre des communes et toute la population canadienne en nous présentant maintenant cette mesure, palliatif qui arrive avec six mois de retard.

C'est pourquoi, monsieur le président, nous allons certainement attendre, avant de souscrire à la mesure, d'en connaître plus long, au comité, sur le programme de transport qu'envisage le gouvernement. Je ne puis que répéter le commentaire que j'ai formulé si souvent dans des circonstances analogues: nous faisons face à une carence de principes et d'idées. La mesure dont nous sommes saisis en constitue l'exemple le plus frappant. Plus tard, au cours du débat, certains de mes collègues feront des observations sur tel ou tel problème d'ordre régional. Nous avons déjà appuyé la mesure dans le passé et il se peut qu'elle mérite encore notre appui. Tout bien considéré, elle apporte des avantages aux expéditeurs qui se servent des chemins de fer. Mais la date et le mode de la présentation du