

notre façon actuelle de manutentionner le grain. Quand nous avons commencé à en vendre de fortes quantités, il y a plus de 50 ans, notre système de manutention était alors le plus moderne au monde. De nos jours, il ne suit plus le progrès. Nous transportons beaucoup plus de grain et, à mon avis, nous devons enquêter sur toutes les phases de la manutention de cette denrée, non seulement quant aux chemins de fer, mais aussi par rapport aux éleveurs et aux terminus.

● (8.40 p.m.)

Une faculté de recherches en matière de transport, établie dans l'une des universités et pourvue de fonds suffisants, pourrait mener une enquête approfondie sur les modes d'exploitation actuels des chemins de fer et recommander, j'en suis sûr, des méthodes plus modernes, plus efficaces et plus économiques pour le transport de nos produits, surtout ceux du grain, vers les débouchés mondiaux. Je suis très heureux que le projet de loi fournisse la possibilité de telles recherches. J'espère sincèrement qu'on tirera le meilleur parti possible de l'article en cause et, surtout, qu'on affectera suffisamment d'argent pour que la recherche se poursuive intensément.

La région d'où je viens, ma circonscription en particulier, s'est préoccupée vivement des embranchements qu'on se proposait d'abandonner. Les projets initiaux comportaient, je crois, l'abandon d'embranchements dont la longueur totale, dans la circonscription de Kindersley, excédait celle que comportait tout autre projet d'abandon au pays. L'intérêt de mes commettants est alors compréhensible. Et je le partage. C'est pourquoi grande fut la satisfaction des intéressés lorsqu'en janvier 1962, le précédent cabinet conservateur a, devant la liste sans cesse plus longue des demandes, fait cesser toutes les mesures d'abandon jusqu'à ce qu'une enquête approfondie ait eu lieu.

Le gouvernement actuel a continué à appliquer ce gel et n'a pas autorisé l'abandon de lignes depuis ce moment-là. Cela vaut la peine d'être signalé. On a dressé une longue liste de ces abandons et une carte assez générale indique les lignes à abandonner et les projets d'abandons.

Lorsque le bill n° C-120 a été proposé en septembre 1964, il renfermait des dispositions d'abandon bien peu satisfaisantes. Ceux d'entre vous qui en connaissent le texte se rappellent que l'on proposait la création d'une Administration chargée de la rationalisation qui, en réalité, ne possédait pas la moindre autorité. Si l'exploitation d'une ligne était déclarée non rentable par la Commission des transports, la prétendue Administration de-

vait se contenter de déclarer que l'exploitation de la ligne serait abandonnée avant cinq ans. Son seul pouvoir discrétionnaire consistait à fixer la date de l'abandon. Aux réunions officieuses tenues à l'automne de 1964, nous nous sommes opposés farouchement à cela et le ministre a retiré le bill. Il a dû faire grand cas de nos instances.

On a éliminé l'Administration de la rationalisation dans le nouveau bill n° C-231. A sa place, la nouvelle Commission des transports a le pouvoir d'examiner les propositions de rationalisation et, après une enquête approfondie, d'ordonner l'abandon d'une ligne seulement si cette dernière n'est pas rentable. Elle dispose de très vastes pouvoirs pour examiner le rapport de la compagnie des chemins de fer relatif à la rentabilité de l'embranchement et aussi pour envisager les conséquences de l'abandon sur la collectivité. Voilà donc une amélioration appréciable du bill à cet égard.

A plusieurs reprises, lorsque j'ai demandé au ministre si des fonds seraient fournis, il a nettement indiqué qu'ils seraient disponibles dans certaines circonstances pour aider les provinces à construire des routes pour remplacer les embranchements abandonnés. Cela s'est déjà produit dans un cas.

J'espère, monsieur le président, que j'ai réussi à faire valoir les points suivants. Premièrement, un chemin de fer est un instrument de politique nationale. Deuxièmement, selon moi, un chemin de fer demeure un monopole, ce qui exige le contrôle des taux ferroviaires. Troisièmement, un chemin de fer peut établir des distinctions injustes entre des régions. Quatrièmement, il doit y avoir un moyen d'évaluer le travail de la nouvelle Commission des transports. Cinquièmement, la recherche est nécessaire et les fonds doivent être suffisants pour accomplir un bon travail. Et sixièmement, il faudra fournir une aide pour la construction routière, lorsqu'une ligne ferroviaire sera abandonnée.

Je ne prétends pas, monsieur le président, avoir épuisé ce qu'on peut dire sur ce projet de loi et sur la ligne de conduite du ministre à cet égard. Le ministre et le gouvernement ont de la veine, puisque l'opposition s'est vigoureusement élevée contre la mesure ferroviaire proposée. Il a peut-être fallu deux ans et demi pour faire adopter cette mesure, mais par suite de notre opposition, j'estime que certaines graves erreurs ont été rectifiées. Le ministre a maintenant élaboré une politique générale des transports. Le programme concernant l'abandon des lignes ferroviaires a été radicalement modifié et tient compte davan-