

problèmes afférents à la construction et à l'administration des chemins de fer au Canada ont précédé de beaucoup notre régime fédéral lui-même.

Le simple fait que lorsqu'on a construit la Chambre des communes on ait réservé au comité des chemins de fer la pièce la plus vaste démontre que nos prédécesseurs consacraient le plus clair de leur temps aux problèmes ferroviaires. Or, dans sa déclaration introductoire, le ministre a laissé entendre que les chemins de fer, moyen sur lequel le gouvernement comptait autrefois pour atteindre à l'expansion nationale, devraient maintenant, comme toute autre compagnie de transport, tenter leur chance sur le marché des transports et essayer de s'exonérer de la responsabilité nationale que le Parlement du Canada leur avait imposée.

Aujourd'hui, mes remarques, à ce stade-ci, porteront sur le principe dont s'inspire le projet de résolution: le Parlement devrait-il permettre la première lecture d'un bill fournissant les sommes dont le ministre a parlé en vue de modifier ce réseau ferroviaire de façon à l'exonérer du rôle dont le gouvernement central l'avait précisément chargé, et replacer le réseau dans le domaine de la libre entreprise? Les subventions dont le ministre nous a parlé constituent, en fait, des subventions de réadaptation permettant une transition plus facile que si toute aide était arbitrairement supprimée.

Maintenant, monsieur le président, j'aimerais faire ressortir le trait marquant de cette mesure législative que le ministre nous a indiqué. Pour le saisir, on n'a qu'à se rendre dans les régions du Canada où la concurrence n'a pas fait baisser les taux de transport des marchandises: les Prairies, les provinces Maritimes et certaines régions du Nord de toutes nos provinces, où on ne trouve aucun genre de concurrence sérieuse. En conséquence, comme le coût de la gestion des chemins de fer a fait monter les taux de transport-marchandises, les hausses ont été appliquées de façon générale. Mais comme les taux de transport des marchandises dans les régions où il y avait de la concurrence—à savoir, dans les provinces centrales—ne pouvaient pas être haussés, sans aucune raison valable, la hausse a été chargée au compte des provinces des Prairies, des provinces Maritimes et des secteurs desservis par les embranchements ferroviaires du nord.

Le problème n'est pas nouveau, monsieur le président. Pour se servir de chiffres ronds et évoquer le lendemain de la guerre, ces hausses des taux de transport-marchandises applicables uniquement à certains secteurs de notre pays et à certaines catégories de marchandises transportées par les chemins de fer dans ces régions représentaient environ 150 p.

100. Si, au cours d'un peu plus d'une décennie, il y a eu une hausse de 150 p. 100 dans les frais de transport-marchandises dans une région particulière et dans le coût de transport d'une grande partie des marchandises hors de cette région, c'est qu'un élément de frais élevé a été ajouté à la ligne de production. A aucun endroit au Canada la mesure n'a été plus stricte que dans les provinces Maritimes et les provinces des Prairies. Toutes les marchandises importées dans le centre du Canada l'ont été à grands frais. Ces frais ont augmenté à une vitesse accélérée qui ne trouve de point de comparaison dans aucun autre article. Ainsi, la situation des chemins de fer, ou le problème des chemins de fer, comme on l'appelle, a toujours été d'un intérêt capital pour les habitants des Prairies. Le même genre d'argument s'appliquerait aux provinces Maritimes et les porte-parole de cette région nous le rappelleront sans doute.

Un groupe également oublié a été celui des régions septentrionales du Québec et de l'Ontario, auquel se sont appliquées les mêmes augmentations des taux de transport, mais qui, apparemment, n'a jamais eu dans cette enceinte de porte-parole pour expliquer son cas. Un des grands défenseurs des régions contre lesquelles on a commis des injustices a été M. M. A. MacPherson, père. En 1959, il est devenu l'un des membres de la Commission royale d'enquête sur les transports, et il devait éventuellement en devenir le président. Je ne crois pas me tromper en affirmant qu'aucune province de l'Ouest canadien, que son gouvernement soit assumé par le Crédit Social, par le parti C.C.F., par les libéraux ou les conservateurs, ne doute que M. M. A. MacPherson était considéré comme le meilleur porte-parole de l'Ouest canadien à propos de ces taux injustes.

Si je mentionne cet aspect important, monsieur le président, c'est que le rapport de la Commission royale dont nous sommes saisis à l'heure actuelle nous fait pour la première fois entrevoir, ce qui est essentiel, une solution à la spirale ascendante du coût de revient et du tarif-marchandises. Si je comprends bien le ministre, ses recommandations figureront enfin dans la loi. Ceux d'entre nous qui viennent des régions du Canada victimes d'injustices savent que, sous le régime radical de la réadaptation du tarif-marchandises, les augmentations s'appliquant à un endroit, valent pour tout le Canada. Elles se fondent sur certaines formules.

J'ai déjà dit qu'il ne s'agissait pas là de quelque chose de nouveau. Déjà en 1951, le gouvernement a institué une Commission royale d'enquête sur les chemins de fer, si je me souviens bien, qui a déposé son rapport environ un an plus tard. Cette Commission royale, s'étant débattue avec les problèmes en question, a proposé sans que le gouvernement