

législative. On m'a assuré sur ce point qu'il y avait eu d'amples consultations. Je n'avais rien vu dans les journaux à ce sujet et nulle réunion spéciale n'avait été convoquée; j'en ai donc conclu que ces consultations avaient eu lieu par lettre, par téléphone ou quelque autre procédé qui avait échappé à la presse et aux grands organes de diffusion du pays.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, je voudrais demander à l'honorable représentant s'il n'est pas exact que des agences des gouvernements provinciaux et des organismes intéressés ont présenté des instances au comité parlementaire chargé d'étudier le bill n° C-120 qui a précédé celui-ci?

L'hon. M. Dindsdale: Oui, absolument. En 1964, la Chambre étant saisie du bill n° C-120, des consultations ont eu lieu et, en conséquence des critiques qui furent formulées, en grande partie par les gouvernements provinciaux, ainsi que par les groupes s'intéressant à l'économie, par exemple, les syndicats de l'Ouest canadien, on ne donna pas suite au bill. Je signale quel accent on met sur la politique nationale, et j'aborderai dans un instant l'autre point que je veux mentionner, savoir, que le bill comporte un nouveau trait. Ce nouveau trait est une supercommission, d'inspiration entièrement nouvelle, dont ne parlait pas le bill n° C-120 et dont le rapport MacPherson n'a pas recommandé la création. En outre, je suis amené à croire que, sur ce point, il n'y a pas eu de consultations préliminaires avec les gouvernements provinciaux ni avec d'importants groupes s'intéressant à l'économie. Je m'exprime ainsi parce que, comme le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. Churchill) l'a indiqué, en saisissant la Chambre de ce bill, le gouvernement avait en vue l'adoption d'une mesure législative spontanée.

• (9.40 p.m.)

Nous étions aux prises avec une crise du transport, nous devons nous attaquer à un bill d'urgence, et le bill actuel dont la Chambre est saisie a été présenté comme partie intégrante d'une solution globale. A cause d'une hâte malséante en l'affaire, nous n'avons même pas eu l'occasion de voir la réaction des journaux et certainement pas non plus celle du grand public. Cependant, j'ai reçu des télégrammes et j'ai lu quelques articles de rédaction émanant de l'Ouest, qui indiquent que les habitants de la région se préoccupent du fait que nous allons adopter une loi sans consultations préalables. Aux yeux des habitants de l'Ouest, ce bill exagère l'aspect national de la politique et, en parti-

culier, oriente le pays vers un super-organisme bureaucratique, qui aura tendance à insensibiliser et à accentuer l'aspect national au lieu de tenir compte, comme il convient, des intérêts régionaux et de la façon d'envisager les choses, laquelle est indispensable si nous voulons nous occuper d'une manière satisfaisante des graves problèmes économiques qui se posent au Canada.

Le Manitoba s'est toujours vivement intéressé à la formulation d'une politique des transports. Son gouvernement s'est fait le promoteur de l'idée du développement régional, tant pour les provinces que pour l'ensemble du Canada. C'est à l'encouragement reçu par la province du Manitoba sous la direction de son gouvernement actuel qu'il faut attribuer les événements importants de ces derniers mois que j'estime devoir signaler au ministre. Je reconnais aussi que ces événements ont aussi été favorisés par le programme de développement régional établi par le présent régime libéral.

Par exemple, en août dernier, la partie sud-ouest du Manitoba s'est dotée d'une organisation—que je considère comme une organisation économique tout à fait particulière—et qui est désignée *Westman Development Corporation*. Elle repose, dans une grande mesure, sur un groupe de municipalités locales, tant rurales qu'urbaines, qui, encouragées par les efforts du gouvernement du Manitoba et du gouvernement du Canada, ont pris l'initiative d'établir un moyen coopératif et coordonné de traiter des problèmes que pose le sous-développement économique de l'ouest du Manitoba.

C'est ce groupe qui m'a exprimé son inquiétude quant à l'insistance sur la portée nationale de cette mesure législative en déclarant que son esprit semble contredire le courant favorable qui prévaut au Canada ces dernières années et qui tend à la décentralisation et à la diversification.

Dans ma propre ville de Brandon, si je puis parler d'un point de vue strictement local, des revues comme *Weekend Magazine* ont décrit les progrès étonnants accomplis par notre communauté malgré les limitations et les obstacles dus à l'isolement géographique. Je n'ai pas par devers moi les dates, mais la plupart des honorables députés auront lu l'article spécial de Pierre Gzowski intitulé *Brandon in mink*, euphémisme pour exprimer le fait qu'une nouvelle vague de prospérité a touché telle ou telle collectivité par suite de la tendance favorable à la décentralisation et à la diversification. Ces progrès ont été réalisés malgré des lacunes très graves à tous les