

la mesure législative proposée limite l'octroi de l'assistance à une période de douze mois, après quoi le gouvernement espère être en possession d'un rapport.

Je signale que cela remonte à plus de deux ans. Voilà la faculté de prévoir l'avenir que semble posséder le gouvernement! Il y a plus de deux ans, le ministre avait prédit que le rapport serait présenté dans environ douze mois; or, le rapport n'a été présenté qu'un an après la date prévue. En d'autres termes, on a mis deux années plutôt qu'une, à le préparer, et nous ne disposons encore que d'une partie du rapport. Le ministre déclarait à l'époque:

On étudiera alors...

C'est-à-dire lorsque le rapport sera disponible.

...les moyens d'alléger encore le fardeau que constituent les injustices du tarif-marchandises.

Nous ignorons quels sont ces moyens, mais il est bien évident que la mesure ne sera pas adoptée au cours de la présente session, à moins que nous ne siégions tout l'été et qu'il n'y ait une session d'automne. J'ai exprimé tantôt ma conviction que nous sommes à la veille d'élections générales. A mon avis, ce genre de mesure, qui n'atteint son but qu'à moitié, n'est qu'un moyen de paver le chemin pour des élections générales, sans que le gouvernement révèle vraiment sa ligne de conduite. J'aimerais que le ministre nous dise si le gouvernement estime pouvoir entamer l'étude du tarif-marchandises alors qu'il ne dispose que du premier volume du rapport de la Commission d'enquête MacPherson. S'il ne le peut pas, quand prévoit-il pouvoir mettre un peu de logique et de justice dans l'ensemble du tarif-marchandises? On ne peut s'empêcher d'être cynique ou sceptique à l'égard de leurs réalisations, vu la façon dont ils ont lambiné sur la question du transport.

La grève qui a été évitée par suite du règlement intervenu entre la compagnie et le syndicat, il y a quelques semaines, est un autre très bel indice de la façon dont le gouvernement a tergiversé à propos du transport. Nous nous sommes réjouis du règlement, mais nous restons avec des problèmes non résolus qui, selon moi, vont continuer de se poser pendant des élections générales. D'après la réaction des cheminots, je sais que les esprits sont calmés et que leur sensibilité est émoussée. Elle est beaucoup moins vive qu'il y a un mois et, du point de vue politique, c'est une situation idéale pour le gouvernement, en ce qui concerne des élections.

Cependant, cela ne répond pas vraiment à la question que d'autres préopinants ont posée, à savoir, d'où va venir l'argent destiné à cette hausse? Il ne viendra pas de cette mesure, car ce n'est qu'un palliatif partiel.

Comme la compagnie n'a signé qu'un contrat de deux ans avec le syndicat, et comme ce contrat se termine à la fin de la présente année, nous allons encore être aux prises l'an prochain avec d'ennuyeuses négociations collectives, des analyses et des rapports coûteux, ainsi que des contrariétés pour tout le monde, à propos des chemins de fer.

Je signale au ministre, par exemple, que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien se sont mis ensemble et se sont adressés à la *Woods Gordon Company*. Cette société a produit un rapport passablement long, que j'ai lu, et qui aurait fourni aux chemins de fer une base de négociations fixe pour les questions de salaires. Le ministre n'ignore pas, s'il a lu le rapport Milvain, que le juge Milvain, a littéralement jeté ce long rapport au panier. J'apprends maintenant, de source officieuse, que les chemins de fer se sont adressés de nouveau à la *Woods Gordon*. Ils ont chargé cette entreprise de faire une autre étude dans le même domaine. C'est un exemple des frustrations et des dépenses constantes auxquelles on est condamné quand le gouvernement refuse de présenter un tableau clair de la situation des transports.

Si, dans la plupart des régions du pays, on se réjouit de ce que la Commission royale ait présenté son rapport, il ne faut pas oublier que le gouvernement n'a pas encore indiqué clairement ce qu'il entend faire de ses recommandations. Dans l'ensemble, le pays a réagi favorablement, sauf peut-être l'Ouest, où les recommandations visant les taux applicables aux céréales soulèvent encore de vives critiques. Comme tous les députés le savent, les taux du Pas du Nid-de-Corbeau demeurent encore, pour l'Ouest canadien, une question politique fondamentale. C'est une question qui touche directement le revenu des gens, et il me semble que le gouvernement s'est arrangé pour ne pas répondre à la question de savoir ce que comporte le rapport relativement aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Le gouvernement n'a pas indiqué ses intentions à propos de cette recommandation. En conséquence, la lutte électorale, dans l'Ouest du Canada, se livrera dans une sorte de vide ou sera entourée de mystère.

Je lisais, à propos de la Commission des transports, un excellent éditorial paru dans le *Manitoba Co-Operator*, du 29 avril de cette année. Cet éditorial souligne que le cultivateur de l'Ouest devrait examiner de nouveau les recommandations, non seulement en ce qui a trait à la subvention pour les taux sur les céréales, mais en ce qui concerne l'abandon de certains services de voyageurs et de certaines lignes secondaires. Le *Co-Operator* soulignait le rapport minoritaire