

J'aimerais dire qu'il est six heures, monsieur le président.

L'hon. M. Pickersgill: Avant que vous quittez le fauteuil, monsieur le président, l'honorable député me permettrait-il de signaler que certaines de ses paroles n'ont pas été tout à fait justes pour les chemins de fer. Depuis le premier jour où j'ai assumé la direction de ce ministère, les chefs des deux chemins de fer ont continuellement insisté pour que je présente cette mesure législative et, s'ils ne m'ont pas pris à partie en public, ils ont bien failli le faire une ou deux fois dans le privé.

M. l'Orateur suppléant: Il est de mon devoir, conformément à l'article 39A du Règlement, d'informer la Chambre que la question suivante sera soulevée à dix heures et demie ce soir.

L'honorable député de Danforth: assurance-chômage—prestations refusées aux employés de journaux en grève à Toronto.

(La séance, suspendue à six heures, est reprise à huit heures.)

Reprise de la séance

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, avant l'interruption pour l'heure du dîner, je relatais en termes très généraux l'histoire de ce problème des chemins de fer. J'ai signalé vers la fin que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau représentait des droits conférés aux habitants de l'Ouest en vertu d'une charte. Je m'attends à ce que les députés des provinces Maritimes nous expliquent un jour, au cours du présent débat probablement, comment leurs intérêts doivent être protégés. Pendant les quelques instants qui me restent, je voudrais faire la déclaration la plus impressionnante possible sur les problèmes que susciteront maintenant à mon avis, la présentation de la présente mesure, son adoption et son application.

Au cours de mes remarques antérieures, j'ai mentionné que, depuis l'automne de 1962 jusqu'à la fin de janvier 1963, le gouvernement s'est évertué à réunir les parties s'intéressant aux aspects économiques et politiques, afin de leur expliquer son objectif. Cette mesure est compliquée; aussi la compréhension et la sympathie des autres organismes politiques intéressés importent-elles au plus haut point. Depuis environ un an, on a parlé beaucoup de fédéralisme coopératif. Le fédéralisme coopératif existe, selon moi lorsque des gouvernements adultes ayant atteint leur maturité psychologique se rendent parfaitement compte de leurs responsabilités constitutionnelles et sont disposés à étudier un sujet donné avec d'autres gouvernements à responsabilités analogues, peu importe leur appartenance politique, en vue d'arriver à

un commun accord. Voilà l'attitude que j'avais adoptée; c'était celle aussi des gouvernements des trois provinces de l'Ouest.

Nous étions, je pense, tombés d'accord. A lire les déclarations de l'ancien premier ministre provincial M. Lloyd à ce sujet, on voit qu'il adhérerait à ce même principe. Les habitants de l'Ouest du Canada n'ignorent pas que des redressements s'imposent, mais il est des choses qu'il faut dire, des choses qu'il faut faire, pour protéger les intérêts d'ordre économique et social des gens de l'Ouest. C'est le gouvernement fédéral qui, grâce aux programmes nationaux adoptés alors, a créé ces intérêts d'ordre économique et social. On voulait coloniser l'Ouest du Canada. L'aménagement de ces lignes ferroviaires était au nombre de ces programmes; les chemins de fer constituaient le moyen choisi par le gouvernement fédéral pour coloniser cette vaste région, bien qu'il soit évident aujourd'hui que bon nombre d'embranchements n'auraient jamais dû être aménagés.

Il est évident aussi qu'en établissant le National-Canadien, en 1919, le gouvernement fédéral entendait utiliser cet intermédiaire pour fusionner en un seul réseau ce salmigondis d'embranchements ferroviaires. Par contre, la fondation et l'expansion du Pacifique-Canadien se sont faites d'une manière uniforme et c'est pourquoi l'abandon d'embranchements est un problème moins épineux pour ce chemin de fer que pour le National-Canadien qui a récolté les fruits de cette profusion fantastique au tournant du siècle.

C'est précisément à cause de la politique nationale en vigueur, il y a soixante ans, que nous devons agir maintenant avec beaucoup de prudence. Tant sur le plan humain que sur le plan économique, on ne saurait abandonner les embranchements en se fondant sur une formule arbitraire de tant de dollars et tant de cents l'embranchement. Toute situation découlant d'une politique nationale doit être considérée comme un problème intéressant l'ensemble du pays. Nombre d'habitants de l'Ouest canadien et bien des gouvernements provinciaux sont prêts—je crois l'avoir déjà signalé—à accepter du gouvernement fédéral une proposition raisonnable d'ordre économique pour peu qu'on les protège contre une hausse constante du tarif-marchandises. Toutefois, il incombe aux gouvernements provinciaux de défendre les intérêts de leurs ressortissants et c'est en présentant des instances qu'ils doivent y voir. En tant que députés fédéraux des provinces des Prairies—presque tous conservateurs à l'heure actuelle—nous avons l'intention de présenter nos instances à titre de représentants de nos circonscriptions. Néanmoins, les gouvernements provinciaux ont également le devoir de représenter la population de leur province.