

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permet-il de lui poser une question?

L'hon. M. Hamilton: Certes.

L'hon. M. Pickersgill: Je partage son point de vue, mais il diffère essentiellement d'opinion avec le député de Northumberland qui nous disait qu'une autre récession était imminente.

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, je ne puis que dire que le ministre emploie ce procédé pour interrompre mon discours avec des questions sans importance et sans aucun rapport à mes propos.

• (5.40 p.m.)

Je ne parle pas de 1967. Je parle des prochaines dix, vingt ou trente années, alors que la mesure touchera l'économie du Canada. Je ne crois pas pouvoir accepter cela du ministre s'il adopte cette attitude. Je prétends, en ce qui concerne ce projet de loi, que nous n'avons pas appris la leçon que nous aurions dû apprendre de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Dans cette loi, inspirée par la Commission Duff, le Parlement a formulé certaines recommandations. Le Parlement a invité les chemins de fer à corriger toutes les erreurs de 40 années dans le domaine de leur exploitation. Dans cette loi il est dit à plusieurs reprises que les chemins de fer devraient adopter ces propositions au nom de l'efficacité de leur exploitation et de la réduction des tarifs-marchandises. Depuis l'adoption de cette loi, qui remonte au milieu des années 30, les chemins de fer ont montré qu'ils ne se préoccupaient guère de cette expression «peut faire des recommandations». Pourtant, ce projet de loi est truffé des termes: «peut faire des recommandations».

A mon avis, lors de la rédaction de ce projet de loi, le gouvernement a fait fi de l'attitude que nous avons adoptée à l'étape de la deuxième lecture, et demandant une direction. Je ne suis pas en mesure de rédiger le règlement. Je ne peux pas rédiger les amendements cet après-midi, puisque le projet de loi renferme un si grand nombre d'articles interdépendants. Je conseillerais aux responsables et la préparation de ce projet de loi, au cours des prochaines semaines, de prendre le temps de refaire ces articles pour permettre au ministre de les comparer au bill actuel. Si nous ne voulons pas que cette nouvelle Commission des transports répète les erreurs commises il y a 30 ans, le projet de loi doit préciser que la Commission peut donner des directives. Nous disposerions alors d'un élément puissant nous permettant d'appliquer les directives. L'avantage dont nous disposons, c'est que nous

commençons avec des subventions importantes. Alors, si on emploie les mots «peut émettre des directives» on peut insérer un article stipulant que si les intéressés ne se conforment pas aux directives de la Commission, celle-ci aura le pouvoir de réduire les subventions statutaires.

Je dis cela aussi sérieusement que possible, car, bien que nous ne voulions pas jouer aux dictateurs par le truchement de la Commission nationale des transports, tout profane qui se reporte à l'époque de la Commission royale d'enquête Duff pour citer comme moi nombre d'exemples d'inefficacité quant à l'exploitation de mon chemin de fer dans l'Ouest canadien. J'ai soulevé ces questions devant le comité. Je me suis renseigné auprès des hommes qui en connaissent plus au sujet de l'expédition de céréales dans l'Ouest canadien que toute autre personne au monde, soit les dirigeants des sociétés coopératives d'élevateurs; je leur ai demandé s'ils se rendaient compte de l'économie que permettrait une meilleure exploitation de nos chemins de fer dans les Prairies; ils m'ont tous dit que oui. On aurait pu faire toutes ces économies il y a 30 ans, si la Commission des transports avait été investie du pouvoir de donner des directives. A présent, avec la subvention contenue dans ce projet de loi, on peut donner à la Commission le pouvoir de gouverner et, au besoin, de réduire la subvention des récalcitrants.

Si je dis cela, monsieur le président, c'est que seul le ministre peut user de son influence à ce sujet. Il est inutile de tenter de dire au comité que les chemins de fer en ont tiré une leçon et qu'ils exploiteront un système ferroviaire rationnel dans l'Ouest canadien en se basant sur des recommandations. J'ai signalé au comité que nous connaissons, d'après les chiffres recueillis depuis une trentaine d'années, le nombre de boisseaux de céréales transportés pour chaque mille de cet embranchement. Nous savons que l'embranchement venant en deuxième place dans l'Ouest canadien quant au volume de céréales transporté par mille avait fait l'objet d'une demande d'abandon. Quand une compagnie soumet une demande d'abandon, elle doit ajouter qu'elle consent à vendre l'embranchement pour sa valeur de récupération. La seule raison pour laquelle on demanderait à abandonner l'embranchement qui vient en deuxième place quant à l'utilisation, c'est que celui-ci doit transporter les céréales sur une distance de plus de 250 milles jusqu'à Saskatoon et ensuite les ramener par l'embranchement sud. Ce transport à rebours rendait peut-être l'opération moins profitable. Quand on examine une carte, toutefois, et qu'on voit que le parcours à rebours de 200 milles pourrait être évité en envoyant les céréales directement de