

des termes de cet article et de l'attitude des représentants des sociétés ferroviaires, en particulier dans la région des Prairies. Quel est le système de transport le plus économique et le plus efficace? Une voie unique, traversant les Prairies au centre peut-être, mais c'est là n'envisager le système que sous l'angle de l'efficacité et de l'économie, sans se demander s'il est adéquat. C'est ce qui est suggéré dans le mémoire présenté par le Manitoba.

Je passerai maintenant à la question de l'abandon général des lignes ferroviaires d'un réseau de transport. Dans les Prairies, ces abandons sont une source d'inquiétude, parce qu'au moment où le ministre a annoncé ce projet de loi, l'abandon de 4,000 milles de voie était proposé. Le ministre a annoncé que des 4,000 milles dont on avait demandé l'abandon, 1,800 milles avaient été sauvegardés pour protéger certaines régions. Il a dit que les autres 2,200 milles...

**L'hon. M. Pickersgill:** Je crois que, par inadvertance, le député a fait une erreur qu'il voudra certainement corriger. J'ai dit que nous avions sauvegardé tout, sauf 1,800 milles, c'est-à-dire exactement le contraire de ce qu'il a dit.

**M. Horner (Acadia):** Je remercie le ministre de sa mise au point, car je m'étais trompé. On a sauvegardé 2,200 milles de voies ferrées et les 1,800 autres milles pouvaient être abandonnés.

**L'hon. M. Pickersgill:** En fait, on en a sauvegardé plus de 2,200 milles.

**M. Horner (Acadia):** Je parle de la demande dont la Commission a été saisie avant la déclaration du ministre.

**L'hon. M. Pickersgill:** Entendu.

**M. Horner (Acadia):** La Commission des transports est déjà saisie de certaines demandes. La semaine dernière, elles ont suscité un regain d'intérêt. Selon la déclaration précise faite par le ministre à la Chambre vendredi dernier, elles ne seraient pas étudiées avant l'adoption du bill à l'étude. J'aimerais en être sûr, car une fois le bill adopté, les demandes seront sans doute examinées par la nouvelle commission. Je voudrais en savoir le court et le long avant l'adoption de l'article 1 du bill. Si l'on doit sauvegarder 2,200 milles de voies ferrées dans les Prairies, les citoyens des régions en cause devraient savoir pourquoi telle ligne sera maintenue jusqu'en 1970 et telle autre abandonnée. Autrement dit, afin de traiter toutes les lignes sur un pied d'égalité, toutes devraient être examinées à la lumière de cette nouvelle conception des transports. J'éprouve des doutes à cet égard, quant à l'article 89.

[M. Horner (Acadia).]

D'après ce nouveau concept, selon moi, les demandes déjà soumises à la Commission des Transports, seront examinées après l'adoption de cette mesure et la création de la nouvelle commission. Je voudrais savoir si la Commission des Transports règlera alors le cas des demandes déjà présentées. Voilà l'opinion des chemins de fer. C'est pourquoi je soulève la question de l'abandon des embranchements. Si, d'après le nouveau concept des transports on doit épargner certaines lignes ferroviaires la Commission devrait envisager les autres lignes dans la même optique. Je ne saurais trop insister là-dessus, car c'est un sujet d'inquiétude dans tout le pays.

● (5.00 p.m.)

Je voudrais passer à une autre question pendant l'examen de l'article 1 du bill. Nous créons une commission chargée de régulariser tous les modes de transport. Nous allons abolir, dans une certaine mesure, les règlements qui, à l'heure actuelle, régissent les chemins de fer. Nous allons libérer les chemins de fer. Quel sera, en fin de compte, le résultat de cette mesure? J'en ai conclu, après avoir siégé au comité pendant des jours et des jours et posé maintes questions, que la mesure aboutira à une augmentation du tarif-marchandises. Il suffit de lire les pages 1765 et 1766 des délibérations du comité pour tirer cette conclusion.

Comme on peut le voir à partir de la page 1765 des délibérations du comité, on a posé la question à M. Gordon. On a aussi, interrogé M. MacMillan à ce sujet, comme en fait foi le haut de la page 1,766. La réponse indiquait qu'on n'avait pas le choix, que les tarifs-marchandises seraient augmentés. Le député de Wellington-Huron a harcelé de questions le président et le futur président des chemins de fer Nationaux du Canada. On lui a répondu que le tarif-marchandises monterait. La question apparaît au compte rendu des procès-verbaux et témoignages, fascicule n° 28, de la page 1970 à la page 1972. On l'a posée à M. Crump, président du Pacifique-Canadien, et il a répondu qu'après mûre réflexion on avait conclu que les tarifs-marchandises augmenteraient. La hausse des tarifs s'impose, vu qu'on diminue les subventions et que les chemins de fer ont été soumis à un blocage des tarifs-marchandises. Tout a augmenté.

Le projet de loi actuel aura pour effet de hausser les tarifs-marchandises. Considérons uniquement cet aspect de la question et demandons-nous si nous devrions adopter le bill à la hâte. L'inflation a exercé des ravages par tout le Canada depuis un an. A l'heure actuelle, elle s'atténue un peu. Comment l'adoption du bill affectera-t-elle l'économie? Le