

faudra faire toutes sortes d'arrangements provisoires peu souhaitables et non favorables à l'intérêt public. Alors, tant que des députés voudront commenter l'article 1 du bill, nous les écouterons; quant aux autres, même les plus consciencieux, s'ils sentent le besoin de se refaire, ils pourront, comme je l'ai fait tantôt, je l'avoue, quitter les lieux pendant une demi-heure pour aller prendre quelque chose. Si le député de Winnipeg-Sud-Centre veut monter à mon bureau, je lui ferai porter des sandwiches.

**L'hon. M. Churchill:** Le ministre n'accepte pas, je m'en rends compte, les deux propositions utiles que j'ai formulées. Je comprends les difficultés qui s'ensuivront si le bill sur les chemins de fer n'est pas adopté au début de janvier, mais c'est à ses collègues du cabinet qu'il aurait dû dire ce qu'il vient de nous raconter. Son influence auprès d'eux a tellement diminué semble-t-il, qu'il doit s'adresser à l'opposition. Nous sympathisons beaucoup avec le ministre et nous nous rendons compte qu'il s'est fait damer le pion par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social; autrement nous aurions été saisis de son projet de loi plus tôt. L'appui de ses collègues lui a certes manqué aujourd'hui, mais nous collaborerons avec lui et je ferai tantôt mon exposé sur la mesure.

**M. Horner (Acadia):** Monsieur le président, en examinant le bill attentivement, je me suis rendu compte qu'il découle, en un sens, des recommandations de la Commission MacPherson. Au début de la journée, le député de Winnipeg-Sud a fait observer que la situation des chemins de fer a changé. Le ministre l'a admis au comité et, sans doute, me permettrait-il de citer ses paroles. De leur côté, les sociétés ferroviaires l'ont également reconnu. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont avoué que les circonstances ont changé depuis que la création de la Commission royale d'enquête MacPherson s'est imposée.

En 1959, les exploitations ferroviaires étaient en régression; elles se heurtaient à des difficultés financières. Aujourd'hui, il en va tout autrement. Les chemins de fer ont connu un essor prodigieux grâce aux récentes expéditions massives de céréales, à l'expansion de l'industrie de la potasse en Saskatchewan, à l'exploitation du minerai de fer dans la région de la rivière de la Paix et à l'aménagement de la voie ferrée de Pine Point, que nous avons décrété mais contre lequel le ministre a voté. Vu que le député de Winnipeg-Sud a fait une revue complète de tous ces détails, je ne répéterai pas ces propos, mais il convient de signaler, je crois, que ce sont les expéditeurs ou les

usagers qui, à l'origine, ont réclamé l'institution de la Commission MacPherson. C'est sur le cas des expéditeurs que la Commission a été appelée à se pencher.

On a demandé à la Commission de s'occuper des injustices existant dans la structure des taux de transport, de leur répercussion dans les diverses régions du Canada, des modifications d'ordre législatif et autres que le Canada pourrait et devrait apporter pour améliorer notre politique économique nationale, et pour supprimer ou pour remédier partiellement à ces injustices. Il était possible d'interpréter cette tâche en termes très généraux, et c'est ce qu'a fait la Commission. Elle a même étudié les taux appliqués au Pas du Nid-de-Corbeau et, à mon avis, elle y a même consacré trop de temps.

En guise de préambule, le ministre a dit hier, en substance, que les chemins de fer étaient l'épine dorsale du Canada. Il a ajouté que sa structure osseuse devait être saine. Cette déclaration et d'autres qu'il a faites au comité montrent bien que la situation financière des chemins de fer l'intéresse au premier chef. C'est pour cela que je demande pourquoi l'on a mis sur pied une commission royale. C'est pour remédier à certaines injustices que subissent les consommateurs ou les expéditeurs en matière de taux de transport.

Que disait le gouvernement de la Colombie-Britannique dans le mémoire qu'il a présenté au comité? Je cite:

Nous devons conclure que les recommandations de la Commission royale d'enquête, relativement aux injustices du régime des tarifs-marchandises, ne se traduisent pas dans le bill n° C-231.

Autrement dit, le bill n° C-231 n'apporte pas de solution aux études en vue desquelles la Commission a été établie.

On dit plus loin dans le mémoire:

C'est un fait reconnu qu'en 1959, les chemins de fer n'ont pas demandé au gouvernement de l'époque d'instituer une commission royale d'enquête.

C'est un fait reconnu. La Commission royale d'enquête fut instituée en raison d'instances de la part de compagnies maritimes et de consommateurs de l'ensemble de l'industrie du transport, qui ont exhorté le gouvernement de l'époque à examiner toute la question des injustices. Je suis tombé par hasard sur ce passage du mémoire de la Colombie-Britannique, selon lequel le projet de loi ne remédie pas à ces injustices, mais je signale que le bill est le résultat de cette Commission royale d'enquête, point très important à mon avis. La solution apportée par le bill, en vue de remédier à ces injustices sera, dans un sens, d'ordre concurrentiel. La concurrence favorisera l'expéditeur et le consommateur dans le cadre de l'industrie du transport. Elle favorisera également les chemins de fer.

[L'hon. M. Pickersgill.]