

de la Commission ont recommandé que les chemins de fer devraient avoir le droit de supprimer leurs services-voyageurs dans les régions où les chemins de fer étaient inutilisés et ils ont recommandé à ce sujet les paiements décroissants échelonnés sur une période de cinq ans, dont le ministre a fait mention. Troisièmement, ils ont traité des lignes peu achalandées. Cette question constituera naturellement un point critique de notre débat, puisque nous devons nous préoccuper des moyens de remédier à cette situation. Les chemins de fer ont soumis à ce sujet une idée acceptée par la Commission: ils demandent le droit d'abandonner les circuits peu achalandés où le trafic n'est pas assez considérable pour payer les frais fixes ou constants ainsi que les frais variables. Les commissaires recommandent que ces ajustements soient répartis sur une période de 15 ans. Ils déclarent que si les chemins de fer peuvent démontrer que le trafic-voyageur sur ces lignes peu achalandées est insuffisant pour couvrir les frais généraux et les frais variables; alors, dans l'intérêt national, le gouvernement devrait intervenir s'il veut que les chemins de fer continuent de fonctionner dans ces circuits. Les commissaires recommandent le versement d'une contribution applicable aux frais généraux ainsi qu'une contribution maximale devant être appliquée aux frais variables. C'est un sujet auquel je reviendrai au cours du débat, parce que, c'est là je pense le nœud de l'affaire lorsqu'il s'agit de déterminer si cette mesure législative peut répondre aux exigences présentes et futures.

Comme le ministre l'a signalé, on n'a pas l'intention de rompre l'accord du cas du Nid-de-corbeau. Je sais qu'il est très difficile pour les gens qui ne viennent pas des Prairies, de comprendre l'importance qu'a pour les gens de l'Ouest, l'accord du Pas du Nid-de-corbeau. Pour nous, c'est une charte qui oriente nos pensées. Voilà comment des centaines de milliers de gens allèrent s'établir dans cette région, y cultivèrent la terre et firent de cette région probablement l'égale des plus grandes régions agricoles du monde. Je pense à l'Ukraine et à certaines des grandes plaines de l'Inde.

Je ne traiterai pas des aspects juridiques de l'accord du Pas du Nid-de-corbeau. L'accord a été conclu et le gouvernement de l'époque avait choisi les chemins de fer comme moyen d'ouvrir cette région à la colonisation. Pour encourager les chemins de fer à desservir cette région, nous leur avons accordé certaines concessions de terrain, certaines subventions en espèces; enfin, nous avons conclu l'accord du Pas du Nid-de-corbeau au sujet d'une région particulière. Toutefois, je traiterai de cet aspect en fonction de l'ensemble des Prairies, car c'est la bonne méthode. Si un certain honorable député qui siège à ma gauche prend

[L'hon. M. Hamilton.]

la parole après moi, il traitera sans doute du droit d'exploiter le pétrole et le minéral que comportait la propriété du terrain.

On a conclu une entente en se fondant sur les conditions qui existaient il y a plus de 60 ans et rien ne s'est produit depuis de nature à indiquer qu'il faudrait résilier l'accord. A cette époque, de petites locomotives remorquaient quelques wagons et les frais fixes et variables étaient déterminés. Aujourd'hui, nous avons des locomotives qui peuvent traîner, à des vitesses très supérieures, plus de 100 wagons beaucoup plus gros. D'après tous les principes de l'économie, si l'accord était économiquement valable à cette époque, il l'est encore plus à l'heure actuelle. Aucun commissaire n'a pu trouver dans les témoignages quoi que ce soit pour prouver que les taux de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau entraînaient des pertes.

M. Herridge: Ou dans la vallée de Kettle.

L'hon. M. Hamilton: Je dis au ministre que si les chemins de fer n'ont pas insisté pour une application plus rapide de cette mesure au cours des 18 derniers mois, c'est notamment que les exportations de céréales en 1961, 1962, 1963 et 1964 ont été considérables; même un pauvre économiste comme moi peut calculer qu'ils font de l'argent sur la plupart des lignes dont on a proposé l'abandon. J'aurai quelque chose à dire à ce propos un peu tard.

Pour terminer ces observations j'aimerais dire que si nous réussissons, grâce au rapport MacPherson et à la mesure que nous adopterons pour y donner suite, à mettre fin aux passe-droits qui existent, ce rapport aura été l'un des plus importants dans l'histoire du Canada, non seulement parce qu'il aura clos 130 années de notre histoire et nous aura fait entrer dans cette nouvelle ère électronique, mais aussi parce qu'il aura mis fin à une injustice. On ne peut édifier un Canada puissant si les provinces Maritimes ou les provinces des Prairies doivent payer des taux de transport injustes, car les taux de transport des marchandises sont un élément très important de nos prix de revient.

Si le rapport de la Commission royale d'enquête réalise cet objectif qui, à mon sens, est son point dominant, on peut s'attendre à une franche critique, à la Chambre, à l'égard de la mise en œuvre du rapport, sans que nous renoncions pour autant à notre droit d'en débattre les passages controversables afin d'être bien certains que la population du pays comprenne la signification de ce rapport pour elle; en effet, à l'avenir, les contribuables n'auront plus à subir la pression continue que leur impose, depuis plus d'un siècle, l'édification de notre nation.