

date se sont rendus compte que l'époque où le chemin de fer constituait le moyen de transport habituel et où il se déchargeait sur les contribuables des obligations dont il était incapable de s'acquitter grâce à ses recettes, touchait à sa fin. Ils ont essayé de s'entendre afin de pouvoir faire front commun au point de vue économique. Il faut dire à l'honneur de tous les intéressés qu'un accord est intervenu entre les chemins de fer, d'une part, et les sociétés et les syndicats de céréales, coopératives et entreprises privées, d'autre part. Je crois qu'en général, l'entente a été respectée, mais je me suis demandé parfois si elle l'avait été entièrement. Je sais que chaque partie a eu à se plaindre de l'autre mais, en général, l'entente a été respectée.

A deux ou trois reprises, le prédécesseur du ministre actuel a déclaré à la Chambre que le gouvernement actuel respecterait ces engagements. Nous avions promis notamment de présenter une mesure et d'en aborder l'examen au printemps de 1963. Comme le gouvernement a changé en avril de cette année-là, nous n'avons pu évidemment tenir cette promesse. Nous de l'opposition n'avons pas trop reproché au gouvernement actuel de n'avoir pas présenté cette mesure plus tôt car, tout en sachant qu'elle était prête, nous savions que le nouveau gouvernement serait obligé de passer plusieurs mois à l'examiner afin d'en saisir la portée et de décider s'il allait la présenter à la Chambre. La résolution maintenant inscrite au *Feuilleton* est presque identique à celle que nous avons préparée, sauf un article, et je suis certain que le ministre actuel n'est pas sans l'ignorer. Je signale la chose parce que nous avons maintenant atteint le point où nous n'avons pu remplir un engagement à temps. Je tiens à préciser que nous ne demandons pas au gouvernement d'agir avec précipitation car, comme le ministre l'a déclaré, cette mesure est très complexe.

Après cette réunion que j'ai décrite entre les groupes économiques touchés par l'activité des chemins de fer, surtout dans l'Ouest canadien, nous avons tenu à la fin de janvier 1963, une réunion des trois premiers ministres des Prairies et des fonctionnaires ici à Ottawa. J'ose croire que le ministre a lu le compte rendu de cette réunion où nous avons expliqué comment le gouvernement envisageait en général la façon de régler le problème des chemins de fer. Nous avons expliqué en termes généraux les dispositions que nous avons prévues pour protéger les entreprises publiques et nous avons fait appel à leur collaboration, car la Commission des transports du Canada ne pouvait s'occuper seule de certains domaines. Ce fait admis, nous avons jugé que nous ne pourrions résoudre les difficultés que

grâce à la collaboration entre les gouvernements en cause, savoir le gouvernement fédéral et ceux des trois provinces des Prairies.

Monsieur le président, on sait très bien, je crois, que la grande majorité des embranchements peu achalandés dont on a recommandé l'abandon se trouvent dans les provinces des Prairies et vous verrez pourquoi mes remarques portent spécifiquement sur cette région, bien qu'elles s'appliquent également à chacune des parties du pays où l'on prévoit abandonner des embranchements. Lors de la réunion des premiers ministres des provinces des Prairies, nous avons exposé certains engagements dont le suivant: pendant la présentation du bill, à l'étape de la première et de la deuxième lecture, on prévoierait certains délais afin de permettre aux représentants de ces gouvernements de préparer des mémoires généraux où ils exposeraient leur attitude. Quels que soient les renseignements que renferment ces mémoires, ils sont prêts depuis déjà nombre de mois. Nous avons indiqué aussi aux premiers ministres, au sujet de cette question de rationalisation, que même si, à ce moment-là, nous n'envisagions pas un organisme comme celui que propose le ministre, un fonds était disponible et que nous collaborerions étroitement avec eux à cet égard.

J'aimerais faire ici une autre proposition, et j'espère que vous la jugerez constructive. Je crois que les trois premiers ministres étaient d'accord avec nous pour reconnaître avec nous qu'une étude par secteurs convenait mieux qu'une étude de toute la région des Prairies. Le Manitoba se prête très bien à une division en quatre régions principales; la Saskatchewan, à une division en neuf ou dix régions et l'Alberta, à une division en quatre ou cinq régions. Nous pensons que cette étude pourrait se faire pendant l'étude de la période d'abandon rationalisé recommandée par la Commission.

J'estime que le gouvernement devrait aussi être au courant d'une autre question, qui a été étudiée à part au cours de la réunion. Nous étions également convenus qu'une fois les camionneurs au courant de la mesure législative, ils bénéficieraient du temps voulu pour préparer un mémoire et le présenter soit à l'étape de la deuxième lecture soit lors de l'étude en comité. Nous avons pris cet engagement et je suis persuadé que le gouvernement le tiendra parce que c'est son devoir.

Mais le temps fuit et je voudrais traiter de ce qui fait l'objet du rapport. Je le répète, le principe premier et trait saillant de ce rapport consiste, je crois, dans la recommandation des commissaires, visant à abolir enfin les augmentations inégales du tarif-marchandises au Canada, qui ont si lourdement grevé et divisé le pays sur le plan économique depuis trente ans. En second lieu, les membres