

d'alors y donne suite—la subvention dite «de Jonction» selon laquelle le contribuable fédéral verserait approximativement 7 millions de dollars par an aux deux chemins de fer pour combler la lacune constatée dans le tarif de Winnipeg à la tête des Lacs, ou a peu près, en ce qui concerne le National-Canadien. J'ai pris connaissance de la recommandation de la Commission royale. Je suis remonté encore plus loin en arrière pour lire les recommandations de la Commission du début des années trente. A mon avis, un des aspects les plus tragiques de toute la question où les gouvernements traitent avec les chemins de fer, c'est qu'il n'a pas été mieux tenu compte des recommandations de la Commission des années trente. Cependant, ayant assez bien étudié la question, je sais que le gouvernement se rendait évidemment compte que nous nous trouvions en pleine crise économique, et que chaque mesure prise alors pour améliorer le service ferroviaire et donner aux compagnies de chemins de fer une chance de faire face à leurs difficultés toujours plus grandes, aurait, pour ainsi dire été jugée comme contraire à l'intérêt de milliers de chômeurs.

Quand on examine ces recommandations, monsieur le président, et qu'on songe à ce qui se serait passé depuis trente ans si certaines avaient été mises en vigueur, on constate que les pertes accumulées d'une année à l'autre ne se seraient jamais produites et que nous n'aurions pas aujourd'hui à faire face à une situation aussi extrême. J'espère donc que tous les membres du comité, à quelque parti qu'ils appartiennent, vont se rendre compte que notre premier devoir en ce qui touche la mesure à l'étude est de placer les chemins de fer dans une situation logique où ils puissent se tirer d'affaires et n'être ni plus ni moins qu'une autre entreprise privée du pays.

Un mot au nom des cultivateurs, du moins ceux des Prairies. Ce qu'ils veulent probablement avant tout, c'est de ne plus avoir à craindre le retour à l'ancien régime appliqué en 1958 et 1959. Tous les ans ou tous les deux ans, ils ont été exposés à des hausses de tarif-marchandises accélérées, hausses qui ne s'appliquent pas à la grande majorité des autres régions du Canada. Ils souhaitent par-dessus tout d'être libérés de cette appréhension. Ayant signalé ce qui me paraît le plus important et toujours conscient du fait que notre principal objectif à tous est de faire disparaître cette distinction injuste, j'estime que, si la mesure dissipe les craintes dont je parle, elle devrait recevoir l'appui de tous les partis et non seulement de celui du gouvernement. Toutefois, il incombe à l'opposition d'exposer aussi nettement qu'elle le peut les craintes les plus sérieuses qu'elle entretient au sujet de l'application de la présente mesure.

[L'hon. M. Hamilton.]

J'aimerais consigner au compte rendu un ou deux faits historiques concernant la manière dont on a abordé le problème. Lorsque le gouvernement dont je faisais partie a pris le pouvoir—nombre de députés s'en souviendront—il a dû faire face presque sur-le-champ à une suite de difficultés intéressant le traitement des cheminots qui menaçaient constamment de faire la grève sous une forme ou sous une autre. Les pourparlers ont toujours été assombrés par la menace d'une grève, mais nous avons fait de notre mieux. En fin de compte, nous avons établi une commission royale d'enquête et nous avons versé une subvention provisoire de 50 millions par année avec l'espoir de stabiliser la situation jusqu'à ce que le gouvernement pût donner suite aux recommandations formulées dans le rapport de la commission.

En mai 1959, la commission était constituée en vertu d'un décret du conseil. Elle présentait le premier volume de son rapport au gouvernement en mars 1961, un autre volume étant publié au mois de décembre suivant et un troisième, en juillet 1962. Avant même la présentation du troisième volume, le gouvernement se préparait à donner suite à certaines recommandations de la commission royale d'enquête. Le projet de résolution en question était prêt dès l'automne de 1962 et il en était question dans le discours du trône prononcé au début de la session du Parlement qui était inaugurée peu de temps après.

L'un des souvenirs les plus pénibles que je conserve de cette session, sachant les nombreuses heures consacrées à la préparation de ce projet de résolution, a été de lire dans les journaux et de constater par son attitude à la Chambre que l'opposition était résolue non seulement à ne pas adopter les crédits, mais aussi à faire obstruction à toutes les mesures présentées. L'opposition a fait une de ses tentatives les plus efficaces et opiniâtres en vue de bloquer l'adoption des mesures législatives à l'automne de 1962 et elle a continué à se montrer intransigente durant des périodes plus prolongées qu' auparavant. Nous avons dû recourir à certaines mesures et je voudrais exposer pour la première fois en Chambre certaines des initiatives adoptées.

Une grande incertitude régnait au pays à cette époque au sujet du sort réservé aux recommandations de la Commission royale d'enquête, non seulement parmi de nombreux cultivateurs, mais aussi parmi les gouvernements qui se sentaient touchés. A l'automne de 1962, après de longs pourparlers préliminaires je dirais même d'escarmouches, nous avons finalement convoqué une réunion des dirigeants des deux chemins de fer et des compagnies, syndiquées ou non, qui s'occupent de la vente des céréales dans l'Ouest canadien. Ces deux adversaires de longue