

Ces deux premiers ministres ont appuyé fortement le premier réseau ferroviaire continental, comme étant le seul lien entre toutes les régions du pays, formant ainsi cette jeune et vigoureuse nation. Ils se sont épaulés mutuellement pour préconiser un moyen de transport à bon marché, afin de favoriser l'extension de notre population et l'essor de nos ressources.

J'aimerais citer ici sir Wilfrid Laurier, alors qu'il appuyait les chemins de fer au Parlement:

Afin d'assurer un moyen immédiat par lequel les produits des colons puissent trouver un débouché vers l'océan, au prix le moins élevé possible, et aussi que ceux qui travaillent dans les forêts, les mines et les établissements des anciennes provinces puissent trouver un marché dans ces nouvelles régions. Tel est notre devoir: il est immédiat et impératif. Dieu veuille qu'il ne soit pas trop tard.

A cette époque-là, on a donné suite à une politique par laquelle les expéditeurs étaient cotisés selon leur capacité de payer. Autrement dit, le tarif-marchandises était peu élevé, ce qui a donné naissance aux subventions. Les gouvernements subséquents ont plus ou moins, et avec bien peu de variations, recouru à des subventions qui tenaient compte de frais d'exploitation qui allaient en augmentant. La dernière subvention a été celle de 97 millions de dollars pour 1961, dont 57 millions et une fraction iront au National-Canadien et 39 millions et une fraction au Pacifique-Canadien. D'après les recommandations de la Commission royale d'enquête sur les transports, le montant annuel devra être réduit graduellement de façon à s'établir à 47 millions de dollars pour les deux chemins de fer après cinq ans. Ces subventions annuelles sont la cause de beaucoup d'inquiétude et de critique à l'égard des deux grands réseaux transcontinentaux. Cependant, il ne faudrait pas oublier que le National-Canadien, par exemple, est formé d'un groupe de chemins de fer privés qui ont fait faillite il y a longtemps. Le gouvernement s'en est servi et s'en sert encore pour développer le Canada.

Puisque je suis en train de parler du premier rapport de la commission royale d'enquête, j'aimerais signaler que cette dernière convient en grande partie des faits allégués par les villes de la Tête des lacs dans leur mémoire, savoir que les majorations horizontales fondées sur un pourcentage, causent une répartition injuste du fardeau du tarif-marchandises; que, en outre, le tarif-marchandises, qui comprend des majorations que les transporteurs ne peuvent pas percevoir, n'est pas raisonnable et impose un fardeau injuste sur ce qu'on appelle les «marchandises astreintes à certaines conditions» qui ne peuvent être transportées que par chemin de fer et qui sont frappées des frais les plus élevés;

que les pertes subies dans le service des passagers et qui ne sont pas compensées par les prix des passages ne devraient pas constituer une charge sur le tarif-marchandises. Bien que les subventions, que personne ne prise, semblent nécessaires dans la conjoncture actuelle, les transporteurs devraient faire tout ce qu'ils peuvent pour se passer de cette aide.

Voici ce qu'on lit à la page 38 du rapport de la commission royale d'enquête:

Toutes les industries et toutes les régions estiment que leurs problèmes particuliers de transport sont grands et de première importance. C'est trop demander qu'un expéditeur par rail de Terre-Neuve, de la tête des Lacs ou de la vallée de l'Okanagan reconnaisse que les difficultés dont il a saisi la Commission ont moins d'importance que, par exemple, les problèmes des provinces Maritimes. Combien vrai! Pour saisir tout le sens de cette déclaration il faut connaître l'importance que les gens des provinces Maritimes ont toujours accordée, et ils n'ont pas tout à fait tort, à leur région.

Cette citation semble confirmer ce que nous soutenons, c'est-à-dire que le Nord-Ouest de l'Ontario a été désavantagé par un tarif-marchandises injuste qui a entravé l'expansion du commerce et de l'industrie à la Tête des Lacs.

Voilà les quelques propositions que j'ai soumises au ministre cet après-midi. J'espère qu'elles recevront quelque considération. En fait, elles méritent une étude approfondie. Elles méritent que des spécialistes les examinent. Elles méritent que les spécialistes du ministère les étudient à fond, afin de voir si l'une ou l'autre a quelque mérite. Pour ma part, je crois qu'elles en ont, et que leur mise en œuvre aiderait le Canada considérablement.

Avant que nous terminions l'étude de ces crédits, j'espère que le ministre pourra répondre aux nombreuses questions qui ont été posées, et qu'il pourra formuler des propositions que nous serons tous heureux d'entendre.

**M. Nielsen:** Monsieur le président, je voudrais prendre quelques minutes pour examiner les crédits du ministre au point de vue de la mise en valeur des régions septentrionales. Avant d'aborder le sujet principal de mes observations au cours desquelles je me propose de critiquer la ligne de conduite qui consiste à délivrer des licences des catégories B et C pour les services aériens dans le Nord, j'aimerais signaler au ministre certains problèmes qui se posent dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon et qui relèvent de son ministère. Bon nombre de ces problèmes ont été réglés depuis deux ou trois ans, ce qui fait ressortir très nettement la différence entre les réalisations du ministère dans le Nord canadien et l'absence de telles réalisations dans le passé.

Avant de faire connaître ces questions aux membres du comité, je voudrais relever une