

réellement besoin ne doit pas être retardé indéfiniment, car les contribuables devraient en solder, presque inutilement, l'exploitation. D'autre part, il faut faire attention de ne pas supprimer certains éléments dont on a ou aura besoin. C'est une des questions que nous avons tenté de régler objectivement, en partie par le projet de loi et en partie par l'initiative spontanée du gouvernement tendant à protéger la majorité des lignes de l'Ouest canadien. A mon avis, l'initiative y a amélioré la situation, et les vis-à-vis ont eu la bienveillance de le dire.

● (8.10 p.m.)

Ce n'est pas le seul cas de services superflus. Il y a des services qui furent très importants mais que les chemins de fer devraient abandonner lorsqu'aucun avantage social n'en découle et lorsqu'il nous faut les financer de la poche des contribuables. Si nous réussissons à supprimer les services superflus afin d'accroître l'efficacité des chemins de fer et d'avoir plus pour notre argent, nous n'aurons pas à prélever dans la même proportion un supplément d'argent sous forme d'impôts ou de hausse des tarifs-marchandises ou d'autres tarifs.

Pour nous débarrasser du problème des subventions sans cesse croissantes, nous devons supprimer les dépenses inutiles ou au moins celles qui ne peuvent pas être justifiées. Il nous faut admettre que nous ne pouvons pas voir monter les frais et les salaires tout en maintenant indéfiniment les tarifs-marchandises au même niveau, à moins que les contribuables en fassent les frais. C'est ce qui se passe depuis qu'on a établi le blocage. Nous sommes devant une crise réelle dans ce domaine, cela ne fait aucun doute.

Nous aurons payé au 31 décembre environ 100 millions de dollars à cause des divers blocages. Nous n'avons pas encore calculé ce que nous coûteront les nouveaux salaires qui ont été convenus, y compris les salaires autorisés par les mesures législatives et d'autres qui, heureusement, ont été accordés après médiation. Comment allons-nous régler ce problème? Devons-nous lever le blocage et permettre la liberté d'action prévue par nos lois existantes?

Je doute que le député d'Acadia ait compris la question que j'ai posée au député de Winnipeg-Sud. Cela ne me surprend guère car, parfois, je ne m'exprime pas aussi clairement

que je devrais. J'ai demandé au député de Winnipeg-Sud s'il préférerait laisser en vigueur la loi actuelle—et je ne parle pas du blocage, car ce n'est pas la loi, mais une acceptation volontaire de la part des chemins de fer de recettes inférieures à celles que prévoit la loi—ou permettre aux chemins de fer de demander à la Commission des transports d'autoriser une majoration uniforme des tarifs pour répondre à la hausse des coûts et des salaires ou d'appliquer le nouveau bill. Je suis d'avis que cette première formule causerait plus de tort à l'Ouest du Canada et serait encore pire pour les provinces atlantiques où les tarifs sont plus bas. Voilà ce que je voulais faire comprendre au député de Winnipeg-Sud. Il ne s'agit pas de décider si on doit maintenir le blocage ou adopter cette mesure, mais si on doit revenir à l'ancienne formule de majoration uniforme ou adopter ce bill.

**M. Bell:** J'aimerais demander au ministre si le problème que connaissent les Maritimes sont dus à des appréhensions nées de malentendus?

**L'hon. M. Pickersgill:** Les provinces Atlantiques auront deux années entières pour observer les autres régions du pays, car le blocage persistera là-bas. Si nous n'adoptons pas cette mesure, c'est aux provinces Atlantiques que nous causerons le plus de tort. On lèvera non seulement le gel des tarifs, mais aussi la réduction.

**M. Bell:** N'est-ce pas les gels de tarifs qui laissent les citoyens des Maritimes dans l'incertitude à propos de l'essence de cette mesure?

**L'hon. M. Pickersgill:** Le gel des tarifs existe pour des produits non concurrentiels. Voilà un nombre important des cas où la suppression du gel des tarifs permettrait aux chemins de fer de demander la permission de hausser à l'horizontale ou autrement les taux non concurrentiels. A mon avis, les chemins de fer ne seraient pas justifiés de demander une majoration de leurs tarifs; s'ils le faisaient, autant dire que nous aurions gaspillé des deniers publics pendant un grand nombre d'années; voilà mon point de vue. Tel est le pénible choix qui s'offre à nous et auquel nous n'avons pas su faire face résolument jusqu'ici. Trois possibilités se présentent. Premièrement, maintenir un régime de subventions sans cesse croissantes et augmenter constamment les impôts, adopter le présent bill, ou continuer à appliquer la loi actuelle. Pour ma part, j'estime que nous sommes allés aussi loin que nous le pouvions quant aux subventions. Si nous persistons dans cette voie, les Canadiens se révolteront contre un tel fardeau fiscal.