

Nous tenions à éviter (nous y tenons encore) que le Pacifique-Canadien passât sous la maîtrise de citoyens de pays étrangers, ces pays fussent-ils nos plus grands amis. Mais, c'est ce qui est arrivé. Je soutiens qu'il aurait été sage d'assurer à la population du Canada la propriété de cette grande entreprise de transport pendant que nous en avions l'occasion. Mais on ne l'a pas fait et la commission royale d'enquête ne propose pas, dans son rapport, qu'on prenne cette initiative maintenant. De fait, elle rejette la demande de ceux qui préconisent cette mesure.

Puis-je faire observer en passant que la demande d'étatisation du Pacifique-Canadien est venue de l'Île du Prince-Édouard, qui a avancé de forts arguments en faveur de cette proposition. Ma propre province de la Saskatchewan n'a pas soumis de requête dans le même sens que l'a fait le gouvernement libéral de l'Île du Prince-Édouard.

M. Brooks: L'Île du Prince-Édouard est la seule province que ne traverse pas le Pacifique-Canadien.

M. Coldwell: C'est exact. Je répète, bien qu'on m'ait critiqué de l'avoir dit, que le jour où ce chemin de fer deviendra la propriété de l'État, ce qui arrivera en fin de compte, je ne serai pas en faveur de confier à un seul organisme le soin de fusionner et gérer nos deux grands réseaux ferroviaires. A mon avis, ils devraient continuer à se faire concurrence, tout comme au Royaume-Uni et dans d'autres pays où des entreprises semblables appartiennent à l'État, qui a jugé sage de prévoir des gestions ou des administrations distinctes afin que le réseau ferroviaire d'une région puisse servir de comparaison avec celui d'une autre région. Je tenais à préciser ce point car nous avons longuement débattu cette question à la Chambre.

Le rapport propose une modification à la loi des chemins de fer qui autoriserait la Commission des transports à maintenir un régime de statistique révisé et conçu de manière à lui fournir les renseignements requis dans l'exécution de ses fonctions. Quand les provinces ont soumis leurs propositions à la Commission des transports, j'ai appris que les renseignements statistiques étaient loin d'être à jour parce qu'elle n'avait ni le personnel ni les moyens suffisants pour exécuter le travail que la loi exigeait d'elle.

C'est ce que m'ont dit des avocats qui ont témoigné devant la Commission à l'occasion, et surtout certains experts-comptables chargés de faire valoir les points de vue des diverses provinces devant la Commission des transports. Je me rends compte que la commission royale signale à la Chambre et au ministre la

[M. Coldwell.]

nécessité de modifier la loi des chemins de fer de façon non seulement à habiliter la commission à prendre l'initiative des études statistiques nécessaires à la solution de problèmes de ce genre, mais encore à lui fournir les moyens matériels indispensables à cette fin.

Il est remarquable que deux des vœux du rapport intéressent surtout deux régions du Canada; celles qui jouissent de mesures législatives qui leur sont propres. Personne ne cherche à modifier le régime des tarifs-marchandises applicable aux provinces Maritimes. J'ai été heureux de constater que, malgré les protestations des chemins de fer, la commission royale ne conseille aucune modification au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

L'accord relatif au Pas du Nid-de-Corbeau nous semble, à nous de l'Ouest, essentiel au bien-être de notre région et même de tout le Canada. Nous estimons que nous avons gagné pleinement le droit que comportent cet accord et la mesure ratificative adoptée par la Chambre des communes. Certains d'entre nous se rappellent très bien les tentatives, faites après la première guerre mondiale, en vue de mettre de côté l'accord relatif au Pas du Nid-de-Corbeau. Nous nous rappelons la longue lutte menée jusqu'en 1925 pour empêcher toute atteinte audit accord et nous déplorons la perte de certains avantages par suite de modifications apportées à la loi vers 1925. Tel qu'il est aujourd'hui, cet accord est si important pour l'Ouest canadien que je me réjouis du vœu exprimé par la commission royale, et selon lequel cet accord doit rester sous l'autorité du Parlement et non pas ressortir à la compétence de la Commission des Transports comme le voulaient les chemins de fer.

Je suis également heureux que la commission royale ait repris l'argument que l'on invoque parfois et d'après lequel le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau impose un certain fardeau au reste du Canada. La commission n'a pas démontré le bien-fondé de cette affirmation. Elle a signalé, toutefois, que d'autres régions du pays jouissent d'avantages qui compensent amplement ceux qu'offre l'accord. Elle a donc conclu que le tarif prévu par l'accord ne devrait pas participer à la hausse générale du tarif-marchandises. Je suis heureux, je le répète, que la commission royale ait confirmé l'opinion énoncée maintes fois à la Chambre par bon nombre de députés de l'Ouest, sans distinction d'allégeance politique.

L'une des parties les plus intéressantes du rapport, à mon avis, est celle qui a trait au parcours improductif dans la région nord-ouest de l'Ontario, entre Sudbury et Fort-William. Le rapport offre une proposition que