

que pour des services déterminés, et spécifiquement définis et de laisser les chemins de fer libres de soutenir la concurrence, mais avec leurs propres ressources, les ressources dont ils disposent, tout comme les autres compagnies de transport. J'ai cru bon de faire cette mise au point, car il y a dans ce domaine beaucoup de malentendus et de craintes causées par ces malentendus.

Par ailleurs, en ce qui concerne la majeure partie de la situation financière du trésor et selon un principe que je considère moi-même comme juste, je puis ajouter que le gouvernement désire, partout où c'est possible et raisonnable, partout où des impératifs nationaux n'exigent pas une mesure différente, que les usagers et non les contribuables paient les services offerts dans le domaine du transport. Évidemment, il faudra faire des exceptions à ce principe, comme il a toujours fallu en faire quant aux chemins de fer, et comme on en a fait parfois à l'égard des autres moyens de transport.

Il ne faut pas oublier que le Canada étant ce que l'on sait, de bons moyens de transport y sont peut-être plus essentiels que dans n'importe quel autre pays pour garder la nation unie, et que l'intérêt national doit toujours prévaloir. Comme chaque gouvernement précédent, du moins depuis une génération, nous estimons que l'un des intérêts nationaux du pays est de maintenir les exportations extraordinaires de céréales, qui ont été l'une des principales sources de revenu pour la population au cours du vingtième siècle. C'est pourquoi on n'a nullement l'intention de modifier les taux du col du Nid-de-Corbeau sur les céréales ni les autres taux qui en sont le corollaire.

Des changements considérables se sont produits dans le transport par chemin de fer dans les Prairies, bien qu'il en soit ainsi jusqu'à un certain point dans d'autres régions du pays; dans de nombreux cas, les embranchements reçoivent beaucoup moins de trafic qu'il n'en faudrait pour amortir le coût d'exploitation de ces lignes. En dépit de ce fait, il est notoire qu'un grand nombre de ces lignes sont et continueront d'être pendant des années essentielles au transport, notamment à celui des céréales. Ainsi que les honorables députés le savent, j'estime, comme mon prédécesseur, comme le gouvernement et comme l'aurait fait le gouvernement précédent, j'en suis sûr, qu'en cette affaire l'intérêt général doit primer les considérations de bilan.

Il ne fait aucun doute que certains de ces embranchements où la circulation est peu intense ne sont plus essentiels et qu'on pourrait probablement s'en dispenser bientôt. Il y en a d'autres qui vont continuer d'être nécessaires pendant nombre d'années, aussi longtemps qu'on peut le prévoir dans une mesure législative comme celle-ci. On se propose donc de recommander la création d'un organisme de rationalisation des embranchements, qui sera doté d'un fonds pour les maintenir en service sans que les pertes qu'ils subissent soient imputées sur les revenus généraux des chemins de fer, mais qu'elles soient acquittées directement comme un service national, de sorte que les chemins de fer ne pourront invoquer cette excuse s'ils sont incapables de faire leurs frais.

Nous avons tous constaté, peu importe notre région d'origine, la baisse progressive—bien qu'en ces derniers temps il y ait peut-être eu un certain redressement, depuis la mise en vigueur de nouveaux tarifs désignés selon les jours: bleu, blanc, rouge—du trafic et des services voyageur à bord des chemins de fer.

On se propose de donner suite à la recommandation de la Commission royale, en versant des subventions aux chemins de fer pour leur permettre de maintenir certains services-voyageurs sur une échelle décroissante. Ainsi, les chemins de fer pourront déterminer quels services peuvent vraiment se justifier et lesquels ne le peuvent pas, sans opérer de changements trop soudains dans le domaine des transports.

Voilà, je pense, les principales particularités de la mesure proposée. Comme je l'ai dit au début, monsieur le président, j'espère que nous ne jugerons pas nécessaire de débattre le bill avant d'en prendre connaissance. Si nous pouvions nous borner à des généralités et peut-être à quelques questions sur des points que je n'ai pas précisés à l'étape de la résolution, nous pourrions tenir un débat beaucoup plus intelligent et fructueux lorsque nous aurons le bill sous les yeux et que nous saurons exactement les intentions du gouvernement.

Quant à ce que proposera le gouvernement, je puis dire que nous allons évidemment assumer nos responsabilités pour l'ensemble des propositions. Mais le gouvernement a l'intention de déférer ce bill au comité des chemins de fer après l'étape de la deuxième lecture, si la Chambre veut bien le lui faire subir, car il est extrêmement important pour tous les Canadiens. A notre avis, toute autre méthode serait fort peu raisonnable. Nous nous attendrions que le comité écoute les instances de