

toutes les recommandations de ces hommes qui, étant humains, ont pu se tromper. Mais je me vois contraint de dire que lorsque le gouvernement actuel a dû décider ce qu'il fallait faire au sujet de ce problème—et il exigeait certainement des mesures énergiques—les recommandations en général se sont imposées au gouvernement et nous nous proposons dans l'ensemble de demander au Parlement de traduire ces recommandations en une mesure législative si la Chambre consent à adopter cette résolution et à permettre au gouvernement de présenter un projet de loi.

Malgré ce qu'un honorable vis-à-vis a déclaré dans le feu du débat au cours des dernières semaines, je tiens à préciser que le bill est prêt depuis des mois car j'ai quelque chose à dire au sujet de la date qui figure dans le bill, soit le 1^{er} juillet 1964. Je n'ai pas l'intention de demander de faire réimprimer le bill pour cela. Je crois qu'il vaut mieux le présenter, voir comment les choses iront et, s'il est opportun d'en modifier la date d'entrée en vigueur, le gouvernement se réservera le droit, sans être accusé de battre en retraite, d'aller de l'avant ou de je ne sais quoi, de faire preuve de sens commun et d'y substituer une autre date.

M. Clancy: Cela vous laisse simplement indifférents.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable député dit que cela nous laisse indifférents, mais nous faisons montre de bon sens; si nous pouvons, en même temps, réduire un peu les dépenses des contribuables, tant mieux. J'ai pensé qu'il fallait mentionner cela parce que si, dans la soirée, la Chambre nous autorise à présenter le projet de loi, il devrait y avoir au compte rendu une explication au sujet de cette date.

De façon générale, le bill vise à soulager les chemins de fer du fardeau que représentent des services qui, selon la Commission royale d'enquête, ne sont pas rentables. Par services non rentables, j'entends des services fournis au public qui coûtent plus cher aux chemins de fer que les montants qu'ils en retirent directement. C'est dans ce sens précis de l'expression « non rentables » que je l'utilise. Cela ne veut pas nécessairement dire que tous ces services sont non rentables dans le sens qu'ils ne seraient pas nécessaires à l'ensemble de l'économie. Nous espérons supprimer complètement les services non nécessaires à l'économie, tout en maintenant les services dont nous avons besoin pour des raisons économiques et sociales mais pour lesquels les chemins de fer ne reçoivent pas une rémunération financière directe suffisante. Dans le cas de ces services, on estime qu'ils ne devraient pas être imputés au revenu général des chemins de fer, mais plutôt que les versements accordés

[L'hon. M. Pickersgill.]

à l'égard de services non rentables devraient être définis en toute lettre afin que nous, membres du Parlement, sachions ce qu'ils sont et afin que la population sache aussi exactement que possible, grâce à une bonne comptabilité, de quoi il s'agit, ce que représente telle dépense, tel revenu et ce que font les chemins de fer.

La mesure législative prévoit également une méthode inédite de réglementation des taux de transport-marchandises, bien moins rigide que par le passé et qui s'inspire dans l'ensemble des recommandations du rapport.

Le rapport comprend certaines recommandations qui ne portent pas directement sur ces deux questions fondamentales: recommandations concernant la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, le transport routier et certaines autres questions très importantes en elles-mêmes mais que nous n'avons pas pensé devoir chercher à circonscrire dans la mesure que nous voulons maintenant présenter et dont certains aspects, à notre avis, doivent être approfondis avant que le gouvernement décide de recommander, de légiférer.

Le principe dont s'inspire cette mesure est que les chemins de fer en général doivent dans la plupart des secteurs soutenir la concurrence d'autres moyens de transport et devraient être libres de concurrencer ces autres moyens de transport compte tenu de l'intérêt national. Voilà pourquoi, je voudrais dire un mot au sujet de ceux qui s'intéressent à d'autres moyens de transport et qui craignent que le gouvernement se propose de verser des subventions importantes aux chemins de fer afin de leur permettre de supplanter leurs concurrents. Ce n'est pas l'objectif de la présente mesure.

Il est vrai qu'au cours des dernières années, le Parlement a jugé bon d'accorder certains montants aux chemins de fer en raison de leur situation financière et il est vrai que le gouvernement demandera, et le Parlement en a été averti, que ces paiements soient effectués pour l'année civile 1964. Nous avons entrepris également d'examiner la répercussion des majorations récentes de salaires, six mois après que ces augmentations ont été accordées afin de constater si les chemins de fer auraient besoin d'une aide supplémentaire et provisoire, accordée pendant une période de transition.

Mais cette solution d'ensemble du problème des chemins de fer, le but de la mesure à laquelle nous songeons, c'est de cesser de verser des sommes forfaitaires importantes aux chemins de fer, de n'effectuer des paiements