

de pionniers. Ils peuvent exiger le double ou le triple du tarif-marchandises régulier, parce que certaines lignes n'ont pas été terminées. Les statuts du Canada appuient cet état de choses. Heureusement, nous allons révoquer ces statuts. Toutefois, quand nous éliminerons ces vieux statuts désuets, remplaçons-les par des statuts qui permettront le développement le plus équitable possible du pays. Mettons fin à une situation qui permet aux chemins de fer d'exiger des trappeurs du nord de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest, des pionniers de l'industrie minière et des prospecteurs, trois et quatre fois les tarifs-marchandises ordinaires simplement parce que les chemins de fer détiennent le monopole.

J'entends beaucoup parler des difficultés auxquelles les chemins de fer font face. Je le regrette, mais je ne saurais verser de larmes sur le sort des chemins de fer. Nous possédons le National-Canadien et la responsabilité pour la politique de cette entreprise retombe sur nous. Je ne m'en préoccupe pas. Le grand chemin de fer du Pacifique-Canadien qui, jadis, a servi à unir le Canada et à en faire une grande nation, manque à ses obligations depuis quelques années. En vertu de son contrat, il devait assurer le transport. Quant au service-voyageurs, nous savions que le chemin de fer ne ferait pas beaucoup d'argent en transportant dans l'Ouest des colons pour exploiter le sol. Mais la compagnie a accepté volontiers des centaines de milliers d'acres de terre, y compris les droits pétroliers, en retour de ce coup de dé. Elle a remporté l'enjeu à plusieurs reprises. Maintenant, elle possède de grandes lignes de navigation et des lignes aériennes, mais elle veut se retirer de l'industrie du transport, parce qu'elle accuse un déficit à ce chapitre. Mais si nous additionnons tout l'argent que cette entreprise a fait grâce à ces contrats passés avec la population du Canada, je ne crois pas qu'elle ait pu dans l'exploitation du *Canadian* ou du *Dominion* à travers le Canada perdre les montants qu'elle prétend avoir perdus.

Nous ne voulons pas ressasser de vieilles rengaines, mais nous voulons tâcher de garder la haute main sur cette grande société de chemins de fer. Si elle n'a plus l'intention de respecter ses obligations en vertu du contrat, en assurant le service-voyageurs dans tout le Canada, en retour des énormes bénéfices qu'elle a investis dans d'autres entreprises, tels les concessions de pétrole et les mines, alors nous devrions lui faire savoir sans équivoque que, si elle veut nous confier cette forme de transport, nous serons intransigeants dans les négociations. Cent ans après l'établissement de la société, le Parlement peut adopter une loi pour prendre le transport en main aux termes d'un contrat juste. Je ne propose pas de poursuite judiciaire,

[M. Bigg.]

mais cette nouvelle loi devrait bien préciser que, lorsque nous passerons un contrat avec le Pacifique-Canadien pour lui accorder des droits considérables dans notre pays, l'obligeons à payer sa part. Je ne pense pas qu'on puisse accuser les Canadiens d'avoir été mesquins pendant les années de crise. Nous sommes allés fouiller au fond des poches des contribuables pour épargner la faillite au Pacifique-Canadien. Maintenant qu'elle est à l'aise, je prierais la société de chemins de fer de payer sa part de l'aménagement de ce réseau intégré de transport dont le Canada a tellement besoin.

M. G. D. Clancy (Yorkton): Monsieur l'Orateur, je vais aborder un problème qui touche l'Ouest, celui de l'abandon des embranchements de chemins de fer. Il est fort logique de vouloir ainsi abandonner certaines lignes. Il est évident qu'elles ne sont pas rentables et ne rendent aucun service au pays. On est peut-être fier parfois de voir que sa ville est desservie par le chemin de fer, peu importe que le train y passe tous les jours, tous les dix jours ou toutes les cinq semaines.

Je propose que la Commission étudie un ou deux points en ce qui a trait à ces abandons. Je reconnais avec le député de Qu'Appelle (M. Hamilton) qu'il devrait s'agir d'une étude régionale et non seulement d'un examen général. Si les lignes du National-Canadien jouxtent presque celles du Pacifique-Canadien, décidons quelle société abandonnera son service. La Commission devrait songer aux conséquences du partage des embranchements. Autrement dit, lorsque les lignes sont complémentaires, il en coûte moins cher au National-Canadien d'emprunter les embranchements du Pacifique-Canadien pour se rendre à sa ligne principale. En outre, il en coûterait moins cher au Pacifique-Canadien de diriger ses trains vers sa voie principale en utilisant l'embranchement du National-Canadien. Ainsi, tout le monde économiserait.

• (8.40 p.m.)

En second lieu, je veux examiner ce qui se produit à l'abandon d'un embranchement. Y laisse-t-on rouiller l'acier, pourrir les traverses, disparaître la voie sous les mauvaises herbes, et le reste? A mon avis, si la Commission était mise au courant des faits, elle recommanderait l'enlèvement des rails, des traverses et des terre-pleins, ainsi que la remise des droits miniers et du droit de passage à la province ou à la municipalité intéressée. Telle serait ma suggestion. En effet, si on y laisse tout le matériel, le terrain est perdu.