

de supprimer le service. Je n'adresse pas de reproches aux dirigeants du chemin de fer qui ont une tâche à accomplir. Mais je trouve à redire aux conclusions de la Commission des transports. Nous avons chez nous une ligne ferroviaire qui rapportait des bénéfices à un moment où les chemins de fer canadiens subissaient des déficits. Par suite de mauvaise administration, les chemins de fer ont perdu leur clientèle au bénéfice d'autres modes de transport et ont maintenant décidé de réduire nos services. A mon avis, cette réduction est bien conforme à la politique de centralisation qui se poursuit depuis 22 ans, quelle que soit la direction du gouvernement. Ce qu'il y a de tout à fait ironique, c'est que nous perdons notre service après que nos embranchements ont été rentables pendant bien des années et que nous sommes appelés à verser notre quote-part de la subvention aux chemins de fer Nationaux du Canada. Si ce n'est pas doubler les torts d'un affront, je ne sais pas ce que c'est. J'avoue avec le ministre que cette modification n'améliorerait pas la loi.

Je tiens à mentionner ici que j'estime que la Commission des transports n'exerce pas le jugement qui s'impose en traitant ce problème. Je n'ai rien à dire de plus, sauf que je ne vois aucun avantage à l'amendement.

M. F. J. Bigg (Athabasca): Monsieur l'Orateur, il y a si longtemps que la circonscription d'Athabasca n'a été représentée à la Chambre de façon satisfaisante pour sa population, que je fais mieux sans doute de vous dire où se trouve Athabasca.

L'hon. M. Pickersgill: Honte!

M. Winch: Pourquoi ne pas parler du bill dont nous sommes saisis?

M. Bigg: Nous y viendrons. La circonscription d'Athabasca, située dans le coin nord-ouest de l'Alberta, a une étendue de 60,000 milles carrés. La région est en ce moment très mal pourvue de moyens de transport. Nous estimons que le transport est d'une importance capitale pour Athabasca, parce que cette région est la porte du Nord. De nombreux pionniers qui se sont établis dans ce vaste territoire par leurs propres moyens estiment que le Canada est capable, parce qu'il dispose de vastes ressources, d'aider beaucoup à la mise en valeur du nord. Bon nombre de ces gens ont pris l'initiative de cette mise en valeur et y ont même consacré toute leur vie. Ils comptent maintenant sur notre appui.

Un des plus importants moyens de transport est évidemment le chemin de fer. On a soutenu que le chemin de fer était devenu périmé, qu'il avait perdu son utilité. On songe à supprimer bien des embranchements et à réduire le service sur bien d'autres. Ne nous

hâtons pas trop dans ce sens. La physionomie économique du Canada se modifie rapidement. Nous n'avons pas l'intention de dépenser follement comme des matelots en goguette, mais nous devons prévoir ce que seront nos services de transport. Il s'agit tout d'abord de savoir si des chemins de fer devraient être aménagés dans cette partie du pays. Nous, d'Athabasca, répondons par l'affirmative, notamment en ce qui concerne la région de McMurray en allant vers le nord. Non seulement le chemin de fer donnerait-il accès aux ressources connues, mais il serait disponible pour toute future mise en valeur. Pour les industries qui existent actuellement dans le Nord, il y a le chemin de fer qui va à Fort-McMurray, du moins jusqu'à Waterways, terminus de cette ligne. Ce service est très actif. Connue sous le nom de *Northern Alberta Railway*, le chemin de fer est une entreprise commune des chemins de fer Nationaux et du Pacifique-Canadien. Il transporte des quantités considérables de marchandises; le rapport annuel montre bien d'ailleurs que c'est une ligne payante. Ici encore je ne veux pas conclure à la légère, car en parlant d'une "ligne rentable" nous voulons dire que les comptes sont en balance, qu'en théorie ce tronçon de la ligne rapporte.

Comme nous le savons tous, nos sociétés ferroviaires exercent leur activité en tant que compagnies. Même les chemins de fer appartenant à l'État sont exploités comme des sociétés de la Couronne et ils doivent balancer leurs comptes. Cette balance des comptes ne veut pas dire nécessairement que les lignes soient rentables. Toutefois il n'est pas toujours possible de mesurer notre effort national du point de vue pécuniaire, ou en fonction des "lignes rentables". Nous ne pouvons certes pas juger des résultats au jour le jour. Il n'est guère utile non plus de nous tourner vers le passé. Certaines lignes ont été aménagées au mauvais endroit, et l'on n'a pas entrepris la construction de certaines lignes pourtant nécessaires. Nous ne devons pas négliger les plans de longue haleine. Je reconnais que nous devons balancer nos comptes à brève échéance, mais je crains que, ce faisant, nous ne négligions l'élément capital, la solidité de l'économie future du Canada.

Si nous dressons des plans avec la même prévoyance que nos ancêtres, nous obtiendrons les mêmes résultats. Lorsque nous aménageons ces chemins de fer dans le Nord, nous devons nous montrer hardis; mais nous devons aussi prendre bien garde de ne pas gaspiller l'argent des contribuables. Nous devons chercher à établir l'équilibre entre des principes économiques judicieux et des rêves. Je ne crois pas que la mise en valeur du Nord soit un songe creux. J'y suis allé et j'y ai vu certaines des possibilités.