

de l'autre côté a laissé entendre, peut-être pour obtenir des renseignements, que des dispositions pourraient peut-être être prises en vue de traiter cette résolution comme la dernière et de permettre à un député de chaque groupe de dire quelque chose à l'étape de la résolution. Nous pourrions alors voir le bill et procéder au débat principal sur le bill proprement dit alors que nous saurions plus exactement ce dont nous parlons. Au cas où des dispositions seraient prises à cette fin, j'entends prononcer un discours approprié à l'étape de la résolution et ne rien dire des dispositions du bill lui-même, sauf d'une façon très générale.

Selon la résolution, il y a lieu de présenter une mesure d'un caractère que je serais porté à qualifier de révolutionnaire. Il vise indubitablement des changements fondamentaux dans notre conception des chemins de fer au Canada. Au cours des ans, les chemins de fer au Canada ont occasionné presque autant d'émotion et sûrement autant de controverse que la question du drapeau et celle des langues. Cela n'est pas étonnant, car tout au cours de notre histoire depuis la Confédération, et même depuis l'Acte d'union de 1840, les chemins de fer ont été à la base de l'organisation politique au Canada. Il en était peut-être davantage ainsi dans l'Ouest canadien que maintenant dans l'Est—je parle en tant que sexagénaire—mais dans l'Ouest canadien, le sifflement du train était véritablement, sous bien des aspects, l'appel de la civilisation. C'était le signal de la chose qui liait chaque collectivité isolée, et certaines l'étaient inévitablement, au reste du pays et au reste du monde. Le sifflet des anciennes locomotives à vapeur s'est tu à peu près à l'époque où les chemins de fer cessaient de détenir un quasi-monopole de l'industrie du transport. Nombre d'entre nous croient encore, par habitude, que le transport ferroviaire constitue la seule forme de transport importante au Canada. Il n'en est plus ainsi. Dans bien des parties du monde comme dans plusieurs régions du Canada, les chemins de fer furent longtemps le seul moyen efficace pour transporter des voyageurs ou des marchandises. Selon la région en cause, l'industrie ferroviaire détenait plus ou moins un monopole.

Au début, le Parlement a établi un règlement relativement strict à l'égard des chemins de fer. Toutefois, le règlement a été sensiblement atténué dans les secteurs où d'autres modes de transport détenaient une part considérable du marché. Il en a toujours été ainsi dans les régions où grâce à notre réseau fluvial unique au monde, le transport par voie d'eau a fait concurrence aux chemins de fer. Ceux d'entre nous qui ne demeuraient pas dans un secteur assujéti à une telle concurrence

enviaient ceux qui y habitaient et qui, par conséquent, jouissaient d'un tarif moins élevé. Maintenant qu'il existe des routes à surface dure pour circulation lourde, que la route transcanadienne, bien qu'encore inachevée, nous donne une route dont le parcours est entièrement au Canada d'un océan à l'autre, et que les lignes aériennes ont pris une expansion remarquable, non seulement à l'égard du trafic-voyageurs mais aussi du trafic-marchandises, il n'est plus vrai de dire que les chemins de fer ont le monopole du trafic, dans la plupart des régions du pays et à l'égard d'à peu près tout ce qu'on peut transporter.

Il est vrai que dans certaines régions éloignées le chemin de fer est le seul moyen de transport efficace. Cela est vrai également pour certaines sortes de marchandises, dont la plus importante, je suppose, est le blé. Dans nombre de régions du pays, le chemin de fer est encore le principal transporteur de blé, le transport maritime étant le seul autre moyen de transport efficace, là où il existe.

Il est évident depuis nombre d'années qu'il faut modifier sensiblement notre façon de penser à l'égard du transport ferroviaire et des rapports qui existent entre le Parlement et le gouvernement et le transport ferroviaire. Il faut admettre que sauf dans les quelques secteurs dont j'ai parlé, les chemins de fer ne représentent plus un monopole. Il se livre une concurrence très efficace à maints égards, si efficace même, sous certains aspects, que les chemins de fer perdent presque toute la clientèle. Dans ces conditions, il vaut certes mieux laisser le jeu de la concurrence déterminer le règlement que de chercher à l'établir au moyen d'une législation bien souvent dépassé par les événements.

Le gouvernement précédent avait institué, il y a quelques années, une commission royale. C'est une pratique établie de longue date: dès que nous parvenons à un stade important de l'évolution de notre réseau ferroviaire, nous recourons à ce moyen commode pour charger de véritables compétences d'examiner à fonds nos chemins de fer. La plus récente des commissions n'a pas connu qu'un seul président. Le premier a malheureusement dû abandonner la tâche pour des raisons de santé, mais il s'est trouvé un digne successeur dans la personne de M. MacPherson qui, en dépit de nos divergences politiques, est à mon avis—comme toute la Chambre en conviendra—un homme d'une parfaite intégrité, d'une grande compétence et d'une vaste expérience. La Commission comptait plusieurs autres membres compétents. Ils nous ont présenté, il y a plus de deux ans, un rapport assurément remarquable. Bien entendu, cela ne veut pas dire que nous devons accepter à l'aveuglette