

temps, la Commission proposée en viendra à suivre toujours les mêmes modes de pensée et à verser dans la routine. Malgré tout le respect dû au ministre et son désir de traiter avec justice ceux qui demanderont des enquêtes spéciales ou qui interjetteront appel, je crains que ces derniers s'exposeront, pour ainsi dire, sans beaucoup de chances d'obtenir justice.

Le ministre croit peut-être que l'article répond bien aux besoins de ceux qui veulent une enquête sur le tarif qui leur est imposé. Toutefois, je pense que les chances de succès de ceux qui interjetteront un appel spécial seront presque annihilées par la façon dont la disposition pertinente a été rédigée.

L'hon. M. Pickersgill: Le député de Saint-Jean-Albert voudrait-il m'accorder un instant d'attention? Peut-être ferait-il bien de rester auprès du député d'Halifax afin que tous deux entendent ce que je vais dire. Je n'ai pas tout à fait perdu l'usage de mes facultés, semble-t-il puisque j'ai deviné la réponse à sa question; vous m'en voyez heureux. Quoi qu'il en soit, la voici aussi clairement que je puisse l'exposer. La loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne s'est jamais appliqué aux nouveaux itinéraires du Pacifique-Canadien, mais uniquement à ceux du National-Canadien, mais uniquement à ceux du National-Canadien. Les tarifs du Pacifique-Canadien sont demeurés inchangés en raison de facteurs concurrentiels.

Je devrais peut-être me garder d'interpréter la pensée du regretté premier ministre Bennett qui a proposé cette mesure législative, mais je soupçonne la raison suivante d'avoir dominé son raisonnement. Le National-Canadien avait le choix entre plusieurs routes pour se rendre aux ports des États-Unis, ce qui n'était pas le cas du Pacifique-Canadien. Il était loisible au National-Canadien d'utiliser ses propres embranchements au Canada ou ceux du *Grand Trunk* vers Portland. Le National-Canadien était donc en mesure de protéger les ports canadiens. Pour le Pacifique-Canadien, je le répète, pas d'alternative. Il n'a aucun embranchement se rendant aux ports des États-Unis et il ne peut, pour conserver le volume de son trafic ferroviaire, qu'utiliser ses propres embranchements. C'est ce qu'il fait. En tout état de cause, l'abrogation de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne changera rien car elle n'a jamais été appliquée au Pacifique-Canadien.

M. Bell: Je remercie le ministre de son explication. Si, comme le dit le ministre, la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-

Canadien ne s'appliquerait qu'au National-Canadien pour les expéditions vers les ports canadiens, mes craintes ne sont pas fondées. Peut-être serais-je assez énergique et entreprenant pour vérifier cela pour toute certitude.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai rien vérifié moi-même, le député le sait. Je n'aurais pas tant confiance dans mes propres recherches que dans celles des rédacteurs et des légistes aux conseils desquels je m'en suis remis. J'ai la certitude que leurs renseignements sont exacts.

M. Bell: Ce n'est pas une raison pour ne rien inscrire dans le projet de loi.

L'hon. M. Pickersgill: L'argument du député est valable. Si les études présentement en cours en établissent l'utilité pratique, je crois qu'il serait bon d'en faire mention. J'ai répondu presque impulsivement au député, je l'avoue honnêtement, car ayant la carte présente à l'esprit, je pouvais me représenter l'embranchement allant à Portland et je pouvais me rendre compte de la manière dont le National-Canadien pourrait contourner cette disposition. Je ne voyais pas, en revanche comment le Pacifique-Canadien pourrait le faire sans perdre en même temps le trafic au profit des chemins de fer américains. Je ne puis concevoir qu'il le veuille.

Il n'y aurait aucune raison de ne pas le faire, si c'était avantageux; surtout si l'on admet, en principe, qu'une obligation non compensatoire de ce genre, imposée aux chemins de fer, suppose l'indemnisation de ces derniers. Je devrais peut-être déclarer que j'accepte très volontiers les remontrances du député senior d'Halifax. Il a tout à fait raison de dire que nous n'aurons pas, dans un avenir prévisible, une politique nationale des transports au Canada si cette politique est exclusivement fondée sur les taux compensatoires. Ce n'est pas ce que nous essayons de faire. Nous essayons de faire en sorte que les divers transporteurs fassent leurs frais s'ils le peuvent, mais surtout d'assurer à tous les Canadiens des transports adéquats. Si les contribuables doivent assumer les frais d'une part du réseau, ce ne sera pas la première fois que la chose se produira au Canada. Il n'y aurait pas eu de Confédération sans cela.

M. Bell: Je ne cacherai pas au ministre que je suis toujours un peu inquiet des conséquences qu'aura, en définitive, la suppression