

mais je l'admets de bon cœur et je sais gré aux honorables représentants d'en face de leur vive et sincère sympathie dans ma fâcheuse situation. Je pense toutefois que nous allons avoir une tâche à accomplir, que la plupart d'entre nous ont sincèrement tenté de réaliser depuis le moment où au mois d'août dernier, la mesure a été présentée à la suite d'une autre crise dans l'industrie du transport.

J'espère sincèrement qu'au début de janvier, nous pourrons mettre la dernière main aux articles qui resteront à étudier, et transmettre le bill à l'autre endroit, après quoi, il recevra la sanction royale, de sorte que nous serons en mesure de répondre à certains problèmes d'une manière nouvelle au lieu de nous appuyer sur la loi existante, considérée tellement mauvaise par le gouvernement précédent, il y a huit ans, qu'il avait nommé une commission royale d'enquête et avait entamé ce procédé que nous cherchons maintenant à mettre au point.

Je serais porté à penser, si d'autres députés veulent prononcer des discours sur des points de vue généraux, qu'il y aurait peut-être lieu de poursuivre le débat un peu plus longtemps. Sinon, je serais porté à céder aux flatteries de mon honorable ami le député de Winnipeg-Sud-Centre, qui m'a témoigné tant de sollicitude.

[Français]

M. Mongrain: Monsieur le président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce que vient de dire l'honorable ministre des Transports (M. Pickersgill). Ce qu'il dit est toujours intéressant, soit par son sens de l'humour, soit par sa grande compréhension des problèmes humains, soit encore par la façon philosophique avec laquelle il accepte la critique.

Mais il y a quelque chose dans son raisonnement qui n'a pas provoqué, chez moi, la résonance appropriée, et j'essaie de m'expliquer.

L'honorable ministre a dit, à un moment donné, si je l'ai bien compris—si je l'ai mal compris, j'espère qu'il me rappellera à l'ordre—que si les compagnies de chemins de fer—cela semble être la nouvelle philosophie dans le domaine des transports—ne peuvent pas boucler leur budget avec les tarifs actuels, il n'y a que deux solutions: augmenter les tarifs ou demander au gouvernement de hausser les subventions qu'il leur verse.

L'honorable ministre semble d'avis que les contributions du gouvernement ont atteint un plafond qui ne peut facilement être dépassé. Il faudra donc que les taux de transport des passagers ou des marchandises soient augmentés. Je présume que c'est la pensée de l'honorable ministre; personnellement, j'ai une conception différente du problème.

[L'hon. M. Pickersgill.]

[Traduction]

L'hon. M. Pickersgill: A mon avis, le député a négligé le facteur que j'estime le plus important. Avant d'envisager l'augmentation des subsides ou la fixation de tarifs plus élevés, il y a deux mesures qu'il faudrait commencer par prendre. Premièrement, éviter les dépenses ruineuses ou inutiles afin de réduire les frais. Dès lors, on n'aura pas besoin d'augmenter les subventions ou d'élever les tarifs. Deuxièmement, donner aux compagnies de chemins de fer la possibilité d'augmenter le volume de leurs affaires en leur permettant une concurrence plus efficace et plus sérieuse. Ainsi, en faisant plus d'affaires aux tarifs existants, elles pourront améliorer leur situation financière, et n'auront pas besoin de tant relever leurs tarifs. Je croyais m'être bien expliqué sur ce point qui me paraît le plus important.

M. Mongrain: Jusqu'ici, je suis parfaitement d'accord avec le ministre, mais je ne crois pas, comme lui, qu'il s'agit du point le plus important.

Une autre chose me préoccupe, et je serais très heureux d'entendre les commentaires du ministre sur ce problème qui pèse sur ma conscience de citoyen canadien. Nous nous souvenons tous de l'époque où les compagnies de chemins de fer se sont adressées au Parlement pour demander toutes sortes de subventions, de droits et de prestations. Elles voulaient des droits sur les biens fonciers, les ressources naturelles, la gestion des compagnies aériennes et maritimes, ainsi que des hôtels.

Ils avaient promis d'assurer au pays le meilleur service possible, tant pour les passagers que pour les marchandises, et qu'ils travailleraient ainsi dans l'intérêt bien compris du pays. On leur a accordé ces privilèges. Plus tard, ils se sont rendus compte qu'il leur serait avantageux d'organiser des compagnies de tous genres, comme des compagnies de transport aérien, des compagnies de navigation, des sociétés de propriétés immobilières et des hôtels. Je m'excuse de mon anglais. Il n'est pas aussi raffiné qu'il devrait l'être. Je sais néanmoins que le ministre va me comprendre, car il est très intelligent.

Pour revenir à ce que je disais, les chemins de fer ont décidé de conserver ces compagnies qui leur rapportaient des bénéfices et de désister de celles qui n'étaient pas rentables. Ils se sont ensuite adressés au Parlement en disant: «Nous ne faisons pas d'argent avec le service-voyageurs ni avec certains secteurs du service-marchandises. Nous semblons enregistrer un déficit du côté de certains embranchements. Le gouvernement devra nous subventionner ou il nous faudra hausser nos tarifs.»