

Que dire des économies que l'on pourrait réaliser dans l'entretien des voies ferrées et des superstructures des voies. Et que dire aussi des économies qui seraient réalisées en ayant une gare à chaque endroit au lieu de deux? Naturellement, il y a aussi les autres édifices nécessaires pour ces services. Monsieur l'Orateur, il y a aussi un autre facteur très important à considérer: l'utilisation des terres. Nous avons deux droits de passage à travers certaines des plus grandes régions agricoles du Canada. Les économistes croient que d'ici quelques années, dès maintenant même, il n'y aura pas suffisamment de terres disponibles pour nourrir la population du globe. Nous devons donc conserver ces régions plus particulièrement. Je suis sûr qu'il y a d'autres régions dans notre pays qui sont dans une situation semblable. J'affirme qu'il faut étudier un grand nombre d'aspects relatifs à la rationalisation. Nous devrions étudier un grand nombre d'aspects dont certains n'ont pas encore été examinés.

Ce problème relatif aux transports n'a rien de neuf. Il remonte à bien des années. Je vais vous dire ce qu'en pensait le très honorable Arthur Meighen, dès 1932 ou 1933. Je vais vous citer un extrait du troisième tome d'un livre de Roger Graham. Il s'agit d'un chapitre sur lequel nous devrions réfléchir pendant quelques instants. Il s'agit d'un homme qui se faisait le champion de l'entreprise privée, et qui était en faveur de donner une chance à tout le monde dans notre pays où la concurrence est si vive. Je cite:

La façon de s'attaquer au problème des chemins de fer, auquel notre pays est en butte depuis si longtemps, est une des rares questions importantes sur lesquelles Meighen a jamais changé d'avis. Jusqu'aux années 30, personne n'avait résisté plus vivement ni plus ouvertement que lui à la notion, formulée obstinément par les dirigeants du Pacifique-Canadien, et qui ralliait toujours quelque appui politique, que les deux grands réseaux de chemins de fer devaient être fusionnés d'une façon ou d'une autre. Toutefois, lorsque la Commission Duff eut présenté son rapport,...

C'était, sauf erreur, en 1934.

... il était convaincu qu'une fusion de quelque sorte était l'issue la plus prometteuse. «Confidentiellement, écrivait-il à un membre de la Commission, je puis vous dire que pendant deux ans, j'ai eu la ferme opinion que l'on pouvait le mieux servir les intérêts du pays en général en assujettissant un réseau à l'autre pour assurer la collaboration, les gains étant répartis entre les valeurs des deux d'une façon équitable... La Commission des chemins de fer, munie de pouvoirs additionnels du Parlement, veillerait, au besoin, aux intérêts publics.» Qu'est-ce qui l'avait amené à une conclusion qu'il avait si souvent rejetée par le passé. Tout d'abord, ce qui à son avis constituait une ère de dépenses outrancières, qui avait marqué le mandat de Thornton à la présidence du National-Canadien, l'avait désabusé quelque peu en ce qui avait trait à la nationalisation des chemins de fer dans la pratique. La difficulté ne tenait pas à l'expérience de la nationalisation,

[M. Irvine.]

comme Beatty le soutenait dans une série de discours publics, mais à la façon dont l'expérience avait été faite après 1922 lorsque Thornton avait succédé à D. B. Hanna.

Le moment est peut-être venu, monsieur l'Orateur, de consacrer aux transports une sérieuse étude scientifique et économique, une étude en profondeur qui tiendrait compte de l'aviation, du rail, des transports maritimes, des oléoducs et du reste. J'ai bien dit: une étude en profondeur, et non pas simplement un examen superficiel. Ainsi, après la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement libéral alors au pouvoir—je vais lui lancer des fleurs, bien méritées, à mon avis—a consacré 50 millions de dollars à l'utilisation pacifique de l'énergie atomique. C'était une excellente mesure qui vaut aujourd'hui au Canada d'être considéré comme l'un des premiers pays du monde pour l'utilisation pacifique de l'énergie atomique. C'était un programme à longue portée. Comment envisageons-nous aujourd'hui notre avenir? Voyons-nous aussi loin?

Quand fut fixé le dernier crampon du chemin de fer transcanadien, nous avons poussé un soupir de soulagement, en ayant l'impression que c'était fini. Les choses ont changé. Nous vivons une époque nouvelle. Nous devons chercher de nouveaux moyens de transport. Certaines de ces choses peuvent paraître bizarre. Aujourd'hui, notre grand problème se résume à ceci: nous devons assurer le transport rapide et économique des marchandises et des personnes. Quant aux produits livrés en vrac, considérons par exemple l'oléoduc. Le transport du pétrole et du gaz au moyen de l'oléoduc a beaucoup profité à notre pays. Il est impossible de concevoir actuellement un autre moyen de transporter des volumes si importants de pétrole ou de gaz.

• (7.20 p.m.)

Examinons la situation d'autres produits expédiés en vrac, car il peut exister des façons plus rentables d'en assurer le mouvement que celles qui sont utilisées présentement. L'Université d'Alberta est à étudier de nouvelles techniques pour transporter en vrac par pipe-line des denrées comme la houille et le soufre. Certaines d'entre elles vous renverraient, mais pourquoi ne ferait-on pas de recherches dans ce sens?

Dernièrement, j'ai lu un article que j'ai vainement essayé de retrouver parce que je l'ai trouvé tout particulièrement intéressant. On y disait que, selon un groupe d'économistes américains, le soufre deviendra l'une des marchandises les plus utiles pour nous, d'ici dix ans. Il n'est guère difficile de transporter par pipe-line, sur de grandes distances, des