

équivalent à une demande générale que les chemins de fer retirent et abandonnent presque toutes les propositions dont la CCT est saisie. Pour diverses raisons, les députés devraient comprendre que je serais malavisé d'agir ainsi.

● (5.40 p.m.)

M. Burton: Une simple précision. Sauf erreur, la CCT doit étudier les demandes de suppression de trains de voyageurs, autour desquelles on a fait tant de publicité, mais pour la suppression de trains comme le Panorama, on n'a pas à présenter une demande à cet organisme. Le chemin de fer peut en décider seul. Il en irait de même de la suppression de l'autorail entre Regina, Saskatoon et Prince Albert.

L'hon. M. Jamieson: Mon honorable ami a bien exposé la situation. Je suppose que l'autorail dont il a parlé se trouve dans un secteur où les chemins de fer jouissent d'un certain degré de liberté ou d'autonomie en ce qui concerne la suppression de services, pourvu que ceux qui restent soient satisfaisants. Mais cela ne change rien au fond à ce que j'ai dit, savoir que la même situation existe dans bien d'autres régions du pays.

Je serais mal avisé de présenter des instances au Canadien National pour lui demander de ne modifier en rien le service-voyageurs actuel. Ce serait tout à fait contre-indiqué. D'abord, même si je pouvais exercer quelque pression sur le Canadien National, il faut se rappeler que le Canadien Pacifique assure beaucoup de ces services, et dans ce cas, je ne pourrais exercer que des pressions morales; c'est d'ailleurs la même chose pour le Canadien National. On peut dire, sans craindre de se tromper, que selon une longue tradition, les députés reconnaissent qu'en toute justice pour les responsables et, en fait, dans l'intérêt supérieur des chemins de fer et du pays, le ministre ne devrait pas donner d'ordre aux chemins de fer.

Je transmettrai donc volontiers les instances des députés, mais j'aurais l'impression d'outrepasser l'autorité qui m'a été conférée et la responsabilité que j'assume si je faisais davantage, c'est-à-dire si je tentais d'ordonner au Canadien National de modifier ses plans.

Je crois cependant qu'il y a un point plus important qui entre en jeu actuellement. Apparemment, il n'est pas très bien compris. Le fait qu'on a reçu des demandes d'abandon ne signifie pas nécessairement que les embranchements en question seront abandonnés. On cherche simplement à rationaliser la

[L'hon. M. Jamieson.]

loi nationale sur les transports en présentant des demandes pour les lignes non rentables. La Commission canadienne des transports décidera ensuite si leur maintien s'impose pour satisfaire aux besoins du public. Si oui, le gouvernement canadien accordera les subventions nécessaires en votant les crédits appropriés. Je répète donc que, dans ces cas, on tient compte, je pense, de l'intérêt du public, à la différence des trains dont mon ami a parlé.

Lorsque les chemins de fer sont autorisés à abandonner des embranchements et semblent passer à l'action, je serais ravi de mettre les députés en contact avec les fonctionnaires du CN, pour qu'ils puissent présenter directement leurs instances, si cela leur semble une façon commode de procéder, mais j'hésiterais à faire plus que de relayer leurs instances au CN et à leur ménager une rencontre. Sauf erreur, ce n'est pas une solution entièrement satisfaisante, mais, je le répète, je doute beaucoup que mes attributions me permettent d'aller plus loin à l'heure actuelle.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): J'accepte le point de vue du ministre. Selon lui, il n'est pas bon d'ordonner au CN de renoncer à ses projets, mais j'espère qu'il ne se contentera pas simplement de communiquer ce qu'il nous a entendu dire aujourd'hui. Il a parlé de pressions morales, à l'exclusion de toute autre forme de persuasion. Dans son cas, ce serait sans doute assez efficace, et je l'engagerais à ne pas aller jusqu'à ordonner, mais à ne pas se contenter de transmettre simplement nos instances. Si le ministre organise une réunion où nous pourrions rencontrer les représentants du CN, tous ceux d'entre nous qui représentent les régions en cause seront heureux d'y assister et d'appuyer les pressions morales du ministre.

M. Burton: Au cours des dernières années, les chemins de fer ont investi des sommes énormes dans les installations et les services destinés à l'industrie de la potasse, mais cet argent n'a servi à rien puisque quelques producteurs de potasse achèment leur produit par la route vers les lignes ferroviaires américaines. Je pourrais parler longuement du sujet, mais il se fait tard et je voudrais demander quelque chose au ministre au sujet de sa déclaration de cet après-midi. Le ministre a indiqué que les chemins de fer ont consenti à différer l'augmentation de leurs tarifs pour le transport de la potasse des points d'expédition de la Saskatchewan vers la côte du Pacifique. S'agit-il d'un ajournement indéfini ou limité seulement?