

La direction du ministère est trop lourde pour un seul titulaire. Je me réjouis de l'aide que m'accorde déjà mon ami, le ministre d'État, aide qui ne manquera pas de s'accroître. Si le Parlement consentait à modifier la loi pertinente pour qu'il devienne ministre associé, personne n'en serait plus heureuse que moi. On pourrait partager la tâche et, sans rien bouleverser, tirer une ligne de démarcation entre les fonctions plus ou moins administratives et celles qui demandent, l'expression me répugne, de la réflexion (*Exclamations*).

L'hon. M. Churchill: Que dire de votre secrétaire parlementaire?

L'hon. M. Pickersgill: Car ce domaine exige un énorme effort de pensée.

Je le répète, je souscris à ce que le très honorable chef de l'opposition a dit cet après-midi au sujet de l'importance de la recherche et de la mise au point dans le domaine des transports. Il a proposé la création d'une division de la recherche et de la mise au point au sein du ministère des Transports. Ce n'est peut-être pas nécessairement la meilleure façon de régler le problème, mais il est terriblement important d'effectuer des recherches et de coordonner le travail.

Si le National-Canadien a marqué, au cours des dernières années, de nombreux progrès qui le classent aujourd'hui parmi les meilleurs chemins de fer au monde, c'est notamment parce que M. Solandt, qui était chargé de la recherche et de la mise au point dans les forces armées, est entré à l'emploi de cette société et y a créé une division de la recherche qui a exercé une très grande influence sur le chemin de fer. Je suis convaincu qu'il nous faut plus de recherches et de perfectionnement. Il nous faut plus de coordination et plus de planification pour donner au pays les meilleurs services de transport possibles.

Quant aux autres questions, j'ai dit tantôt que je connaissais seulement deux façons fondamentales de défrayer nos services de transport. La première c'est de demander aux usagers d'assumer les frais; l'autre, c'est de demander aux contribuables de le faire. J'ai dit que je ne croyais pas qu'on pouvait s'adresser aux usagers, car certains services sont essentiels à l'unité du pays. Les usagers ne peuvent tout simplement pas les défrayer directement parce qu'ils ne serviraient pas suffisamment et que l'expansion de certaines régions éloignées du Canada n'aurait pas lieu.

J'estime également—et je ne dis pas cela parce que je pense que les bénéfices doivent passer avant le service; en fait, je ne crois

pas qu'on puisse réaliser des bénéfices très longtemps si on ne donne pas le service—qu'il existe un moyen simple, facile et automatique d'établir si un service est vraiment nécessaire: il suffit de le soumettre à l'épreuve que les économistes appellent l'épreuve de la demande réelle, c'est-à-dire d'établir si les gens sont prêts à acquitter le coût du service.

Dans l'ensemble, là où le volume du trafic est suffisant pour permettre cette épreuve, et surtout là où il existe un mode de transport concurrentiel, c'est sûrement la meilleure façon de procéder. Mais, je n'ai nullement l'intention de nier que de nombreux services, dont les usagers ne peuvent acquitter le coût, sont essentiels.

● (9.20 p.m.)

Je ne nie pas d'abord que nous n'aurions jamais dû avoir de Confédération, ou que nous n'aurions jamais dû permettre à la Colombie-Britannique d'entrer dans la Confédération en 1871 sans les 25 millions de dollars et les 25 millions d'acres de terre et tout le reste qui est tombé entre les mains du Pacifique-Canadien et qui aujourd'hui, en termes de capital,—et j'attire là-dessus l'attention de la Colombie-Britannique qui parle tout le temps de la chaussée de l'Île du Prince-Édouard—représenterait une bien plus importante subvention de la part de la population du Canada pour l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération que ce que l'Est du Canada reçoit actuellement. Je pense que la controverse qui a été soulevée est une question qui tend à nous diviser et à laquelle je ne veux pas prendre part; il nous faudra l'oublier pour adopter un point de vue national.

M. Barnett: Puis-je poser une question?

L'hon. M. Pickersgill: Certainement.

M. Barnett: L'observation relative à la capitalisation de 25 millions d'acres m'intéresse. N'est-ce pas là exposer les choses à l'envers? Ne serait-il pas mieux de demander si les gens de l'Ontario n'étaient pas contents d'avoir des liens avec la Colombie-Britannique?

L'hon. M. Pickersgill: Voilà, à mon avis, des arguments plats, usés, stériles et anti-canadiens. Nous voulons que la Colombie-Britannique demeure au Canada, ou nous ne le voulons pas. Je crois que l'un des plus grands miracles de notre époque a été accompli lorsque, 4 ans après la Confédération, le petit Parlement canadien à Ottawa a accompli l'exploit de réunir à notre pays la Colombie-Britannique, qui se trouvait à 3,000