

Je tiens à dire qu'à mon avis, la commission royale des transports a accompli une tâche magnifique pour le Canada. Il y a lieu d'en féliciter ses membres. Les principaux vœux du rapport sont tels que la Chambre ferait bien de les examiner d'ici peu et d'adopter des mesures en vue de mettre en vigueur, le plus tôt possible, les vœux que nous estimons dans l'intérêt du Canada.

M. Larson: L'honorable député me permet-il une question?

M. Coldwell: Oui.

M. Larson: Nous dirait-il exactement comment il entendrait administrer les chemins de fer? Supprimerait-il le chevauchement des services?

M. Coldwell: Monsieur le président, vous vous rappelez qu'en traitant la question, il y a plusieurs années, j'ai dit que le Pacifique-Canadien finirait par nous appartenir si nous nous portions acquéreurs de ces titres, dont les détenteurs se trouvaient alors au Royaume-Uni, au lieu de les laisser tomber entre les mains de citoyens américains, et que nous aurions alors à étudier ce problème. J'ai dit qu'un jour, à mon avis, les chemins de fer appartiendront à l'État. Les circonstances économiques finiront pas obliger les Canadiens à s'en porter acquéreurs car, tôt ou tard, la population du Canada décidera qu'il est inadmissible de continuer à subventionner un réseau ferroviaire privé.

J'ai ajouté que je ne serais pas alors favorable,—c'est du moins mon sentiment,—à la constitution d'un bureau de direction unique chargé de l'administration de ce grand réseau. La commission conseille justement l'établissement d'un organe directeur chargé des divers aspects des transports. Peut-être serait-il inutile d'aller plus loin, pour peu qu'on voulût bien tenter cette expérience-là.

L'honorable député m'a demandé comment on administrerait les deux chemins de fer. Il conviendrait à mon sens de leur donner une direction à peu près analogue à celle qui existe en ce moment, c'est-à-dire des bureaux de direction séparés et responsables de leur gestion à un comité parlementaire, comme c'est le cas pour le National-Canadien en ce moment. J'ai oublié la dernière question qu'on m'a posée.

M. Larson: Si les deux chemins de fer étaient fusionnés, il semble que l'économie exigerait la suppression de tout service faisant double emploi?

M. Coldwell: Mais je n'ai pas proposé la fusion de deux réseaux. Lorsqu'on parle de double emploi, il ne faut pas oublier que le Parlement du Canada a accordé aux chemins

de fer des chartes les autorisant à aménager des lignes là où elles se trouvent en ce moment. Or, le long de ces voies se sont élevés villes et villages. Je crois que toute étude du problème ferroviaire exige absolument que nous tenions compte, avant tout, des intérêts de ces agglomérations. Démonter les voies dans certaines régions sous prétexte de juxtaposition des lignes porterait préjudice à des centaines de personnes. C'est le Parlement ou des assemblées législatives qui ont permis la pose de ces voies qui est à l'origine du dédoublement des services, et à laquelle on doit la création des villes et villages le long de la ligne. Il ne faut pas que nous portions préjudice à ceux qui, en toute bonne foi, ont colonisé ces régions.

M. Johnston: On voudra bien me permettre de dire quelque mots au sujet de ce rapport, parce que dans le passé j'ai eu l'occasion de parler de la question du transport. On peut sans crainte affirmer que le rapport embrasse beaucoup de terrain, et que les membres de la Commission ont accompli de l'excellente besogne. Ils y ont consacré beaucoup de temps, soit environ deux ans, je crois. En général, les vœux de la Commission devraient être approuvés non seulement par les membres de la Chambre mais aussi par la population canadienne.

Cependant, je désire faire certaines réserves. Au nombre des excellentes recommandations du rapport, une des plus importantes est celle qui demande au Gouvernement de subventionner ce qu'on appelle "le pont" entre l'Est et l'Ouest du Canada. Je crois qu'on entend par là la partie située au nord des Grands lacs. Nous la qualifions souvent du nom de région improductive. Je ne vois pas comment on pourrait résoudre le problème autrement que ne le conseille la Commission. Il y a entre Sudbury et Fort-William une étendue d'environ quatre cents milles qui est à peu près improductive. La situation y est un peu meilleure depuis que des industries, par exemple des papeteries, s'y sont établies. Elles contribueront à y diminuer un peu la misère. Cependant, il faudra certes venir en aide aux chemins de fer à cet égard si on ne veut pas que cette immense région fasse obstacle au progrès de l'Ouest canadien. Nous pouvons tous reconnaître que c'est une excellente recommandation.

Le rapport traite de la question du fusionnement des chemins de fer, question dont a parlé l'honorable préopinant. Je crois qu'il n'y a pas beaucoup de Canadiens qui favoriseraient la fusion des chemins de fer. La Commission se prononce nettement contre cette mesure. A mon sens, bien que le rapport dise qu'il n'existe pas de monopole entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien,