

pour le chemin de fer. J'ai signalé qu'aux termes de la loi sur les transports, rien n'oblige les chemins de fer à avoir des prix compensateurs. A cause de cette subvention et à cause du déficit, je crois qu'il est très important que les gens se livrant à d'autres formes de transport sachent, ainsi que le grand public, à quoi s'en tenir, et je pense que les gens n'aimeraient pas devoir verser une subvention en faveur d'un transport rival effectué par certains voituriers à des prix inférieurs à ce qu'ils devraient être.

M. GORDON: Est-ce que vous trouveriez une réponse à vos questions si vous finissiez la citation tirée de la Commission royale d'enquête sur les transports?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai lu une partie du rapport et je crois que l'affirmation s'explique d'elle-même.

M. GORDON: Voudriez-vous y ajouter la phrase qui vient ensuite, aux pages 34 et 35.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Voici:

Néanmoins, comme nous l'avons déjà déclaré, il y a aussi des signes que la ligne de conduite de la direction des chemins de fer est l'objet d'une réorganisation fondamentale, laquelle réforme, si elle est mise à exécution, laisse bien augurer de l'avenir.

Je ne pense pas que cette phrase modifie les faits que j'ai rapportés dans mon affirmation, au regard des subventions et des autres considérations que j'ai mentionnées.

M. GORDON: Comme nous le savons tous, la question du tarif-marchandise au pays a été étudiée à fond par la Commission royale. Nous avons présenté à la Commission royale des pages et des pages de témoignages: d'autres, y compris vous-même, ont fait de même. Je ne me sens pas vraiment compétent pour résumer cet argument à l'heure actuelle. Je suis prêt à admettre qu'il y a eu peut-être trop de rigidité de la part du chemin de fer et qu'une méthode d'examen du tarif-marchandises orientée sur le prix de revient pourrait être un peu prometteuse, comme on le déclare ici. Cependant, en somme, après avoir lu cette affirmation comme vous l'avez fait, telle qu'elle se trouve là, il me vient à l'esprit que le chemin de fer lui-même aurait dû il y a longtemps se lancer dans le camionnage.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Avec une telle interprétation, à présent, monsieur le président, j'aimerais poser une autre question. M. Gordon a mentionné le rapport de la Commission royale qui, d'autre part, a eu des choses favorables à dire aux chemins de fer à ce sujet et qui a recommandé certaines subventions en leur faveur, en particulier à l'égard du transport des voyageurs, qui semblait expliquer une forte partie du déficit. Je me demande si M. Gordon partage l'opinion voulant que le transport des voyageurs explique le déficit dans une large mesure.

M. GORDON: Oui, nous avons fait des observations à la Commission royale en ce sens.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Alors, j'aimerais vous demander quel est votre sentiment à l'égard de la recommandation de la commission royale, à savoir, si les chemins de fer devraient se retirer du secteur du transport des voyageurs et combien de temps il faudrait pour l'exécuter sans bouleverser indûment le public au pays.

M. BROOME: Je fais appel au Règlement. J'avais une question à poser sur le transport des voyageurs et j'attendais que nous abordions ce sujet.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais que nous maintenions l'ordre.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, ma question se rattache directement au déficit dont nous parlons présentement. Ce n'est qu'un aspect de la question.