

raient après la guerre et cela vaudrait mieux que d'essayer de fabriquer ces articles nous-mêmes sans l'aide de leurs techniciens et de leurs hommes de métiers compétents qui s'adonnent à ce genre de travail depuis huit ou dix générations. Nous pourrions collaborer avec eux et ajouter ainsi à notre économie nationale des industries nouvelles qui seraient très nécessaires une fois la guerre terminée.

De toutes les difficultés qu'ait éprouvées le Canada depuis la Confédération, celle des transports a été l'une des plus considérables. Elle a retenu notre attention plus peut-être que toute autre phase de notre vie économique. Les distances sont très grandes chez nous; nous avons une abondance de matières premières dont le coût de transport par tonne est très élevé. Tous ces facteurs ont fait de nos transports une question compliquée qui retient continuellement notre attention. La vérité touchant nos frais de transport nous étonne. Je soulève cette question parce qu'elle est d'une importance capitale pour le Canada. Je crains l'effondrement complet ou partiel, ou le ralentissement de notre système de transport. C'est pourquoi je prie la Chambre de se montrer indulgente à mon égard, pendant que j'entre dans quelques détails, car à mon avis, cette question n'a pas été traitée comme il convenait dans l'exposé budgétaire et elle devrait retenir l'attention de tous les honorables députés.

La revue mensuelle de la statistique commerciale pour décembre indique que le revenu moyen au cours des vingt dernières années pour le Canada était ainsi qu'il suit: Production principale, 25.8 p. 100; production secondaire, 20.7; commerce, 12; services, 11.5; finances, 8.5; gouvernement, 11.4; transport, 10.1 p. 100. En passant, je fais remarquer à la population canadienne que les trois derniers articles mentionnés manqueraient tout à fait de proportion dans une économie bien équilibrée. Il n'y a pas de raison pour que le revenu de ceux qui sont au service de l'Etat s'établisse à 11.4 p. 100 du revenu national. Ce chiffre devrait être abaissé sensiblement et le plus tôt possible; il est proportionnellement trop considérable. De même, le revenu national de ceux qui vivent de la finance est très élevé, puisqu'il s'établit à 8.5 p. 100. Je ne trouve pas excessif le chiffre de 10.1 p. 100 au chapitre des transports; je le mentionne simplement pour signaler l'importance de ce service. Les transports se divisent naturellement en deux catégories: les transports domestiques et ceux qui servent à appuyer notre effort de guerre outre-mer.

Pour ce qui est des transports domestiques, je dirai que le contrôle et les directives dont on fait preuve à cet égard sont loin d'être

suffisants. Je regrette que le ministre des Transports (M. Michaud) ne soit pas présent à la Chambre. Je lui dirais qu'il est nécessaire, dans ce domaine, d'orienter et d'exercer un contrôle des plus rigoureux, en vue, dans les deux cas, de maintenir ferme le moral de nos forces armées. Il faut accorder la priorité aux jeunes, hommes et femmes, qui ont revêtu l'uniforme du roi, afin qu'ils puissent se rendre dans leurs familles ou chez leurs amis chaque fois qu'ils sont en permission. Une telle mesure aura pour effet de maintenir le moral de ces jeunes gens et celui de leurs parents, de leurs cousins, de leurs oncles et tantes, à qui ils rendent visite lorsqu'ils obtiennent une permission.

D'autre part, il faut mettre un frein au déplacement des civils, à qui un relèvement de revenus permet de voyager davantage. A mon avis, le rationnement s'impose ici. L'effort demandé à nos divers réseaux de transport exige qu'on accorde la priorité à la main-d'œuvre, au matériel et aux approvisionnements de tous genres destinés aux chemins de fer.

Ce qui s'applique au transport des voyageurs souligne également l'importance du trafic-marchandises. La priorité de circulation doit être accordée aux services essentiels et aux denrées alimentaires, ainsi qu'aux munitions et à tout ce qui se rattache directement à un effort de guerre total. Il faut restreindre le transport des denrées qui ne sont pas essentielles. Il faut améliorer nos chemins de fer et étendre leurs réseaux, si essentiels à notre effort de guerre. Nous traversons des heures difficiles. Les chargements de wagons, dont la moyenne s'établissait à 280,000 l'an dernier, ont augmenté de 33.3 p. 100, par suite surtout du transport du matériel de guerre. Les charges sont lourdes, les distances considérables, et l'an prochain le nombre de tonnes transportées par mille sera double de celui d'avant la guerre. Le ministre des Transports, de qui relèvent les chemins de fer, peut-il nous dire si nos réseaux de transport ont reçu toute l'attention qu'ils méritent? Il fera sans doute une déclaration quand nous étudierons le budget des dépenses du National-Canadien ou pendant la présente discussion, mais je lui rappelle dès maintenant la responsabilité qui lui incombe d'assurer à la population canadienne le matériel roulant et le transport ferroviaire dont elle a besoin. N'oublions pas que nos chemins de fer viennent de subir un rude hiver. Quand viendra le dégel les inondations seront nombreuses, et les réseaux déjà si éprouvés le seront encore davantage. Le régime des priorités devrait assurer la conservation de cet élément très vital de l'économie canadienne.

[M. Harris (Danforth).]