

Je signale que ces chiffres représentent les chargements qu'il a fallu confier aux chemins de fer. On aurait pu leur en confier davantage, si l'on avait pu compter sur un bon service. Bien entendu, le transport rapide de certains produits exige le camion, même si ce n'est pas un mode de transport aussi économique que le chemin de fer.

Je signale en outre qu'une étendue considérable comprise dans la municipalité rurale d'Excelsior, n° 166, est tributaire de cette ligne. Toutefois, le secrétaire de cette municipalité, qui a envoyé la résolution, n'avait pas de chiffres précis sur ce point, et je n'ai pu me les procurer moi-même. Ceux que j'ai déjà indiqués s'appliquent à la partie de la municipalité d'Excelsior qui se trouve dans cette zone. Je sais que le ministre et les administrateurs du National-Canadien ont bien des problèmes à résoudre. D'autre part, la construction de ce tronçon est commencée depuis longtemps, et je crois que ces gens méritent qu'on fasse droit à leur demande au plus tôt. A une certaine époque on projetait un important programme de construction de voies ferrées. Cette ligne aurait établi un raccordement à Swift-Current, d'où elle se serait poursuivie vers le nord jusqu'à Stewart-Valley. On espérait aussi qu'elle traverserait la rivière pour atteindre la région d'Elrose et établir un raccordement avec les autres embranchements qui vont de l'est à l'ouest. Ces plans n'ont pas encore été mis à exécution et j'ignore s'ils le seront jamais. Cependant, ces travaux méritent de passer avant bien d'autres sur la liste des nouvelles exploitations.

Le ministre constatera peut-être que ce qui empêche la mise en exploitation de cette ligne, maintenant terminée, est la difficulté éprouvée par le National-Canadien à obtenir du Pacifique-Canadien, propriétaire d'un terminus, d'une rotonde et de grandes cours à Swift-Current, l'espace nécessaire à ses voies de garage. J'invite le ministre à étudier sérieusement la question et à surmonter, si possible, cette difficulté. Les travaux exigés seraient à peu près négligeables puisque la voie est déjà passable. De fait, un rare train se rend parfois, en des circonstances exceptionnelles, jusqu'à une petite localité où se trouve un élévateur. L'endroit, situé un peu à l'ouest de Neidpath, porte le nom de Burham. Il suffirait en somme de réparer un peu la voie, d'inaugurer le service de Moose-Jaw à Gravelbourg et de là jusqu'à Swift-Current afin de desservir la région. On ne réclame pas des travaux coûteux; il s'agit simplement de mettre en exploitation cette voie, "en construction" d'après les documents officiels mais effectivement en état de servir.

M. PINARD: Au début de la session, j'ai fait inscrire au *Feuilleton* un projet de résolution dont je n'ai pas eu l'occasion jusqu'ici d'entretenir les honorables députés, puisque, à l'instar de bien d'autres du même genre, il a dû céder la place à des questions plus pressantes. Je suis donc heureux de l'occasion qui s'offre à moi aujourd'hui de parler de ce qui en faisait l'objet, c'est-à-dire l'abolition du péage aux ponts Jacques-Cartier et Victoria, près de Montréal. Mon projet de résolution invitait la Chambre à se prononcer en faveur de l'abolition de ces péages.

La question est à la fois de la compétence de l'administration fédérale et de celle du gouvernement de la province de Québec. Tout ce qui a trait à la voirie est en effet du ressort de l'Assemblée législative, qui a compétence exclusive en matière d'établissement de ponts et d'aménagement et d'entretien de routes. C'est à elle qu'il incombe d'organiser le réseau routier de la province, qui reste sous sa domination exclusive. Il y a lieu d'éviter à cet égard, il est important de le reconnaître, tout conflit entre le pouvoir central et l'autorité provinciale, car l'intervention du pouvoir central dans ces domaines peut avoir des effets désastreux.

Il appartient donc aux autorités provinciales de Québec de résoudre le problème des péages à l'entrée des ponts servant au grand public. C'est un gouvernement de Québec, sous une administration libérale, il va sans dire, qui a aboli le péage à l'égard de tous les ponts appartenant à la province. Le gouvernement provincial est aussi intervenu, comme il en avait le devoir et la grande prérogative, à l'égard des ponts qui ne lui appartenaient pas et dont les propriétaires percevaient le péage. Il a exproprié, par exemple, les ponts Bellefeuille et Plessis-Bélair, dont il a enfin donné le libre accès au public après avoir aboli le péage.

En l'occurrence, il y a lieu de faire le même raisonnement et de reconnaître qu'il n'en tient qu'au gouvernement provincial de résoudre le problème du péage aux ponts Victoria et Jacques-Cartier. Il a le devoir d'entamer des négociations avec le pouvoir central en vue de trouver les moyens d'abolir ces péages. C'est ainsi que le gouvernement provincial pourrait très bien souscrire à l'idée qu'on lui a maintes fois exprimée, de s'offrir à acheter le pont Jacques-Cartier à sa valeur actuelle. Bien entendu, il ne faudrait pas lui demander le prix qu'a coûté ou que coûterait effectivement l'aménagement du pont, mais s'en tenir à la valeur actuelle de cet ouvrage, en tenant compte de son état et des recettes qu'il rapporte à ses propriétaires. Si le gouvernement de Québec n'est pas intervenu, c'est qu'il a manqué à son devoir envers la