

Le principe des subventions que nous versons pour le transport des marchandises n'avait rien de répréhensible. Elles étaient indispensables pour contrebalancer les effets de la politique tarifaire du Canada au cours du dernier siècle. Il est dans l'intérêt national de veiller au développement maximal des diverses régions. Permettez-moi de vous citer un exemple précis.

L'intérêt national n'exigeait pas le déplacement, de Winnipeg à Montréal, de la base de réfection, simplement parce qu'on a démontré, à l'aide des prix de revient, que les frais d'exploitation seraient moindres à Montréal qu'à Winnipeg. Outre le facteur coût, il faut tenir compte de l'opportunité. Il est sûrement opportun d'avoir au Canada plus d'une base de remise à neuf d'avions à réaction, et pourtant on a conclu, en se fondant uniquement sur le coût, qu'il était préférable de centraliser dans une seule région du pays le service spécialisé de réfection des jets.

La dernière chose que nous voudrions voir au Canada, c'est une centralisation croissante de l'économie et de la population, car, à un moment donné, certaines régions pourraient tomber dans le marasme alors qu'une ou deux régions métropolitaines connaîtraient un rythme rapide d'expansion. Pareille expansion créerait des villes si complexes qu'elles deviendraient des mégapoles. A mon sens, il n'est pas souhaitable qu'un, deux ou trois centres du pays aient une expansion si rapide qu'elle rende difficile la vie urbaine alors que d'autres régions vivraient dans un marasme plus ou moins prononcé. Nous sommes tous au courant du phénomène survenu en Amérique latine et en Amérique centrale et dans certaines républiques de troisième ordre, où la force économique se concentre entièrement dans une région se limitant à une seule ville. C'est là un cas extrême, mais si nous adoptions à l'égard des transports des changements et des politiques se fondant presque entièrement sur le concept de la concurrence et de l'entreprise privée, nous nous engagerons quelque peu dans la même voie.

Le gouvernement ne doit pas hésiter à adopter, en matière de transports, une politique qui assurera aux diverses régions économiques du pays suffisamment d'aide, sous forme de subventions ou autrement, pour leur permettre de jouir d'un degré d'expansion comparable à celui d'autres régions. La puissance de la nation toute entière s'en trouvera à son tour augmentée.

**M. A. B. Patterson (Fraser-Valley):** Monsieur l'Orateur, je me bornerai ce soir à faire [M. Schreyer.]

quelques remarques d'ordre général sur le but du bill. On devrait élaborer et mettre en vigueur une politique nationale des transports. Je n'entrerai pas dans les détails du projet de loi car mon collègue de Medicine-Hat (M. Olson) a parlé assez longuement des principales parties qui inspirent des craintes.

• (8.10 p.m.)

Je suis certain qu'un grand nombre de députés partagent son inquiétude et la mienne au sujet des vastes répercussions que les changements proposés pourraient avoir sur notre économie tout entière.

On réclame de plus en plus vigoureusement une politique nationale des transports. Cela est dû aux nouvelles conditions qui existent au pays, au développement de moyens de transport autres que celui sur lequel porte surtout le débat en ce moment—c'est-à-dire le transport ferroviaire—et au fait que nos systèmes de transport n'ont pas réussi à relever le défi de notre époque. Je songe surtout au transport des céréales au cours des derniers mois. Nous nous rappelons tous que les députés des Prairies n'ont cessé de signaler au gouvernement que nos systèmes de transport ne pouvaient répondre aux besoins quant au transport des produits des céréales.

Par conséquent, monsieur l'Orateur, lorsque nous songeons au tollé qui s'est fait entendre par le passé, il est difficile d'expliquer l'attitude de certaines gens maintenant que le gouvernement a énoncé une politique des transports. Elle n'est probablement pas parfaite, loin de là. Nous reconnaissons tous que la mesure dont nous sommes saisis renferme des imperfections. Je suis convaincu que nous admettons tous qu'une étude plus poussée mettra en lumière d'autres lacunes qui devront être rectifiées si cette politique et ce programme doivent répondre aux besoins actuels du Canada. Je suis donc persuadé que nous devons regarder le projet de loi dont nous sommes saisis non comme un produit fini, non comme un produit tout préparé—je n'aimerais pas le considérer ainsi—mais plutôt comme un document de travail, si je peux m'exprimer ainsi, que l'on peut revoir, qui fournit un fondement à l'étude, et à l'analyse; puis, j'espère que le gouvernement sera disposé à accepter des recommandations, des suggestions et des amendements que la Chambre jugera nécessaires afin d'en faire une mesure législative efficace.