

l'étatisation possible de tout le service ferroviaire du Canada devrait entrer largement en ligne de compte dans l'étude de la rationalisation des chemins de fer.

Si nous sommes vraiment sérieux quand nous parlons de rationalisation des chemins de fer, nous devons être prêts à examiner avec le plus grand soin et à l'aide de toutes les données dont nous disposons, la possibilité et l'utilité de placer sous la même direction les deux principales sociétés ferroviaires. Nous ne pouvons pas demander aux gens d'accepter certaines transformations dans le seul but de rationaliser les chemins de fer, d'assurer l'efficacité des transports et l'établissement des coûts, sans leur affirmer qu'on a examiné absolument toutes les possibilités quand le Parlement et les comités parlementaires étudiaient les moyens de rationaliser le transport ferroviaire au Canada.

Aucun d'entre nous, selon moi, ne dispose d'un nombre suffisant de données concrètes pour défendre ou attaquer le principe d'une direction unique pour le transport ferroviaire canadien. Certes, je n'ignore pas qu'il s'agit d'un différend sur le plan théorique. Certaines personnes assurent en effet que la direction unique permettrait d'éviter le double emploi et les frais qu'il entraîne. Selon d'autres, au contraire, la concurrence entre deux systèmes ferroviaires renforce l'efficacité des transports. C'est pourquoi, j'espère que la proposition d'un transport ferroviaire à direction unique fera l'objet d'un examen et d'une analyse approfondis avant que nous nous mettions à parcourir le pays pour plaider ou pour appuyer la cause de l'abandon des embranchements.

Certains députés qui ont participé à ce débat ont traité longuement de l'effet qu'exerceraient sur l'agriculture de l'Ouest canadien quelques-uns des changements proposés dans le bill. J'ai d'assez fortes vues là-dessus mais si je devais les exprimer maintenant je répéterai simplement une bonne partie de ce qu'on a déjà dit.

Cependant, je tiens à souligner un fait que l'on n'a pas abordé je pense: à la suppression de certaines subventions sur le transport ferroviaire me paraîtrait des plus étranges vu que celles-ci permettent d'avantager un certain nombre de nos denrées exportées sur les marchés mondiaux. Naturellement les dispositions de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) ne permettent pas de subventions directes, mais une aide indirecte, comme les subventions au transport est considérée depuis quelques années admissible aux termes de GATT.

• (8.00 p.m.)

Il serait absurde de croire avantageux de libérer les taux de marchandises et permettre aux chemins de fer d'exiger des tarifs sans cesse plus élevés, même au détriment d'un grand nombre d'industries produisant des denrées destinées à l'exportation. A mon avis, les Canadiens à l'heure actuelle accepteraient l'adoption d'une mesure visant à moderniser le transport au Canada et à le régler plus efficacement. Je crois qu'une telle mesure serait bien vue de la majorité qui songe à nos problèmes et constate qu'il est opportun de créer un organisme administratif coordonné qui réglerait les taux de transport des marchandises et des voyageurs et entreprendrait des recherches et enquêtes sur les divers éléments des problèmes du transport. Certes, la population est disposée à accepter ce principe sur-le-champ et de bon cœur.

Ceux d'entre nous qui représentent des régions très éloignées des centres industriels failliraient à leurs devoirs s'ils n'indiquaient au gouvernement et aux ministres responsables pourquoi ils ne peuvent accepter ce projet de loi sous sa forme actuelle. Il y a trop de questions sans réponse et trop de principes en jeu. Un vote à l'étape de la deuxième lecture est vraiment dépourvu de signification. Le vote d'un député en faveur du projet de loi signifierait simplement qu'il approuve certains de ses principes. En même temps, l'honorable député peut avoir des réserves sérieuses sur d'autres principes et même s'y opposer résolument. Cependant, cet honorable député ne peut être sûr des avantages ou des désavantages du projet de loi en question, car nous n'avons pas, nous, députés, la compétence technique qui nous permettrait de poser des questions précises. En outre, cette Assemblée ne se prête pas à la recherche de ce genre de renseignements.

La seule partie de ce projet de loi qui provoque chez moi une réaction est celle qui constitue un impièment sur l'économie des diverses régions du Canada. L'initiative du gouvernement a un effet direct sur l'expansion et l'essor des économies régionales et il incombe au gouvernement d'intervenir dans les questions économiques en général, en vue d'aider ces régions à se développer autant que possible.