

permis d'évaluer les répercussions de tels articles. Il faudrait en informer le Parlement. D'une certaine façon, monsieur le président, on nous demande d'adopter une mesure dont les effets, quant à quelques-uns de ses articles, restent mystérieux, douteux et incertains. Je me demande si le Parlement aime se voir placé dans une position où il doit adopter un projet de loi dans des circonstances semblables.

Je veux dire au ministre que, pendant l'étude détaillée du projet de loi, j'aurai un certain nombre d'amendements à proposer. Je songe à la faire de manière à faciliter le débat, à fournir au ministre l'occasion d'indiquer pourquoi les amendements devraient être acceptés ou rejetés, et à faire progresser alors les délibérations. Certes, j'admets que, dans la conjoncture actuelle, il importe d'adopter la politique en question aussi rapidement que la prudence le permet, même si sur des points importants nous trouvons le projet de loi fondé sur des prémisses erronées et des raisons douteuses.

Nous nous attendrons sûrement à un exposé plus détaillé et plus clair de la part du ministre—car il est mieux placé pour cela que d'autres d'ici—quand aux effets probables du bill, surtout sur l'Ouest canadien et sur les régions de produits primaires. En effet, le projet de loi et les formules qu'il renferme semblent défavorables aux régions mêmes qui produisent des marchandises pouvant être transportées en vrac. Bref, à défaut d'un terme plus juste, il s'agit des régions de produits de base.

Bien entendu, le projet de loi renferme des sauvegardes quant aux grains et ainsi de suite, mais que dire par exemple des régions du Nord et du Nord-Ouest de l'Ontario qui dépendent des expéditions de bois et de produits forestiers? Qu'en sera-t-il des ressources naturelles expédiées à l'état brut? Quels seront les effets de la politique sur ces régions? A mon avis, elle leur sera défavorable.

Je signalerais aussi aux députés qu'on retrouve dans les instances de certains experts en réglementation et en économie des transports ce qui semble être à peu près le même argument: ce sont les régions comme celles que j'ai mentionnées qui souffriront de l'adoption et de la proclamation de la mesure législative à l'étude.

Je signalerais donc au ministre que les principes appropriés d'une réglementation des transports ou d'autres services devraient être

l'assurance de gains permis et de bonnes rentrées ainsi que des idées et notions analogues. Je sais que le ministre n'attache pas beaucoup d'importance à des principes de ce genre, car je l'ai entendu dire en riant au comité que l'idée d'un bon rendement est un concept médiéval.

• (5.30 p.m.)

Pourtant, c'est précisément le principe dont s'inspirent la plupart des organismes régulateurs des services d'utilité publique. Quel autre principe peut-on invoquer? Des formules précieuses—c'est tout ce que le bill renferme. L'idée d'une juste rémunération, d'un profit équitable, d'un niveau admis de revenu, a été avancée par le Manitoba et par le Conseil de la province d'Alberta. J'ignore si les politiques de la démocratie sociale les ont convertis. Néanmoins, ils ont préconisé le principe comme base d'un règlement sur les transports.

Je ne vois rien de moyenageux à cette motion. A mon avis elle vaut pour tous les temps. Elle a dû exister dans l'esprit de l'homme dès l'aube du monde et elle y restera jusqu'à la consommation des siècles, bien qu'elle semble avoir disparu chez certains députés, hommes remarquables par ailleurs, mais qui paraissent peu enthousiastes par une idée aussi valide et aussi pratique qu'une réglementation fondée sur une rémunération équitable.

Avant de terminer, je demanderais au ministre de prendre une minute ou deux pour expliquer ce qu'il a dit plus tôt au sujet de ce que l'on entend faire quant aux demandes d'abandon d'embranchements. Je sais qu'on a interrogé le ministre à la Chambre au cours des deux ou trois derniers jours au sujet de la demande d'abandon d'un embranchement qu'aurait présumément présentée le Pacifique-Canadien à la Commission des transports.

J'ai l'impression que le ministre a donné l'assurance, il y a quelque temps, que toutes les demandes d'abandon seraient retirées et ne seraient plus admises avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi. Comment donc explique-t-il que le Pacifique-Canadien ait présenté une demande d'abandon au cours des quelques derniers jours, si demande il y a eu? J'ai cru entendre le ministre nous dire, au commencement de la journée, que la Commission n'étudierait pas les demandes. Sauf erreur, la Commission n'acceptera même pas de demandes avant l'entrée en vigueur de la loi.

[M. Schreyer.]