

tions. Le bill n° C-120, présenté en 1964, précurseur du projet de loi actuel, nous sert d'exemple; il se fondait lui aussi sur le rapport MacPherson mais il est resté au *Feuilleton* à cause de critiques exprimées devant le comité des transports. On a présenté le bill n° C-231 pour le remplacer.

En termes généraux, le bill n° C-231 vise à abolir la réglementation et les restrictions actuelles dans le domaine des transports pour permettre une plus grande liberté dans le domaine des tarifs, selon la concurrence. On a proposé la création d'une commission de 17 membres, la commission canadienne des transports, qui tentera d'intégrer les exploitations ferroviaires, aériennes, maritimes, routières et de pipe-line pour denrées, afin de donner aux organismes de transport une plus grande liberté en ce qui concerne la détermination des tarifs d'expédition, sans réglementation sévère de la part du gouvernement. On s'attend que la concurrence régira à la longue la détermination des tarifs.

Dans son discours d'ouverture, le ministre semblait espérer une adoption hâtive, mais il n'est pas si facile d'élaborer une politique des transports pratique et réalisable. Il ne reste que peu de temps avant le congé de Noël pour l'étude de ce bill, mais j'estime qu'il est important d'en aborder l'étude pour que le public soit au moins partiellement renseigné sur les intentions du gouvernement quant à cette récente tentative pour apporter une solution au problème national des transports.

Récemment, en fin de semaine, j'ai fait un voyage dans ma circonscription pour discuter de ce bill avec des personnes d'ordinaire bien informées, et j'ai constaté qu'elles ne savaient guère bien comment la mesure législative proposée influencerait sur leur région; je parle en particulier du Sud de la Saskatchewan. Elles savaient pas plus quels seraient ses effets sur l'ensemble du pays.

● (7.20 p.m.)

Il faut se rendre compte de l'effet global d'une plus grande liberté dans la fixation des taux, en particulier dans l'intérieur des terres, par exemple au Sud de la Saskatchewan, et c'est pourquoi j'espère que nous aurons un long débat sur le bill, lors de l'étude de l'article 1^{er}. Sur l'article 1^{er}, naturellement, nous discutons en termes généraux. Nous entrerons davantage dans les détails pendant l'étude du bill article par article. Alors, nous aurons probablement tous des amendements à proposer. J'estime que, tout d'abord, la politique générale devrait être soigneusement vérifiée, en vue, je le répète, d'informer le public; je devrais peut-être employer des expressions plus énergiques et dire, en vue d'alerter le public relativement à certains des changements proposés en matière de transport.

Personne ne s'opposera à l'objectif déclaré du bill, exposé au début de l'article 1^{er}, dans les termes suivants:

...un système économique et efficace de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel...au développement économique du Canada...

Ce que le gouvernement considère au juste comme la meilleure utilisation de tous nos moyens de transport et quel en sera le coût, voilà ce dont nous devons surtout nous préoccuper. Le ministre disait plus tôt:

La mesure législative que nous proposons prévoit l'établissement d'un cadre pour une politique nationale des transports et crée un nouveau mécanisme en vue de son application.

Je tiens à souligner dans ce passage les mots «politique» et «nouveau mécanisme». C'est sur ces points-là que porte la discussion présentement, savoir la politique proposée par le gouvernement et le nouveau mécanisme qu'il préconise en vue de sa mise en œuvre. Je le répète encore une fois, ces questions doivent être signalées sous tous leurs aspects au public, avant que nous prenions des mesures décisives aux termes du projet de loi. Ce qui sera décidé au comité et approuvé en dernier ressort, à l'étape de la troisième lecture, jouera un rôle d'importance dans l'avenir économique du Canada. De là, la nécessité d'étudier le bill lentement et très minutieusement avant de l'adopter.

Le comité permanent des transports et communications dont je fais partie a eu fort à faire avec ce projet de loi, comme l'ont signalé d'autres députés. La première séance consacrée à l'étude du bill n° C-231 s'est tenue le 6 octobre 1966. Le comité s'est réuni à 33 reprises, souvent le matin, l'après-midi et le soir. Il a reçu et étudié 33 mémoires et entendu les dépositions de 73 témoins. Je le répète, je défends surtout les intérêts de ma circonscription, le Sud de la Saskatchewan. Parmi les témoins de cette région et de l'Ouest canadien en général se trouvaient des membres du Syndicat national des cultivateurs, des représentants des trois syndicats du blé de l'Ouest, du gouvernement de la Saskatchewan, du gouvernement de Manitoba, du gouvernement de l'Alberta, de la *Manitoba Branch Lines Association*, de la Chambre de Commerce de Winnipeg, de la *Coal Operators Association*, et des membres de l'opposition de l'Assemblée législative de la Saskatchewan. Il y en avait d'autres naturellement, mais je mentionne ceux-là en passant.

L'hon. M. Pickersgill: Et le chef du parti libéral du Manitoba.

M. Pascoe: Oui, et le chef du parti libéral du Manitoba. Il a présenté un mémoire. Les mémoires présentés comprenaient au moins