

tenant compte de son effet sur nos responsabilités envers le peuple que nous représentons. Si nous confions ce pouvoir à cette commission indépendante, nous devrions avoir un moyen de surveillance et de contrôle sans avoir à léser ses pouvoirs judiciaires ou administratifs. Cet amendement aura deux résultats importants; nous aurions un contrôle sur l'exploitation de nos moyens de transport et un mécanisme parlementaire permanent nous permettrait d'établir des principes positifs d'expansion des chemins de fer. Les chemins de fer ont démontré ces dernières années qu'il faut leur forcer la main pour qu'ils voient les perspectives d'avenir du chemin de fer Pine Point, par exemple. J'espère que le ministre, sur qui repose maintenant nos espérances, considérera l'amendement présenté par le député de Peace-River comme bien intentionné et ne visant aucunement à embarrasser le gouvernement. J'espère qu'il le considérera comme une amélioration au projet de loi, et qui permettra aux députés de tous les partis d'être fiers de notre travail à l'égard du bill.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le député permettra peut-être au ministre de dire un mot ou deux sur le dernier point qu'il a soulevé. L'amendement proposé par le député de Peace-River ressemblait fort à une proposition présentée au comité permanent par le chef de l'opposition du Manitoba; en fait, il est presque identique à cette proposition. L'idée d'avoir un comité permanent ayant un personnel bien formé qui l'aiderait quant au réseau global des transports—secteur très important—m'intéresse beaucoup.

Une question de forme me vient à l'esprit. Faut-il, pour obtenir ce résultat, permettre au Sénat et au gouverneur général de participer à l'élaboration des règles de la Chambre ou vaut-il mieux le faire en vertu de notre propre Règlement. Je suis, par ailleurs, partisan de la proposition du député de Peace-River, appuyé par le député de Qu'Appelle.

L'hon. M. Hamilton: Je voudrais dire un mot à ce sujet, monsieur le président, sans trop retarder le comité. Le ministre reconnaît, je crois, que nous désirons suivre la procédure habituelle. Il ne nous en a pas toutefois véritablement donné l'assurance. Toutes les suspensions, accumulées depuis plus de 60 ans, sont encore proches de la surface. Nous devons essayer de rédiger une disposition légale qui ferait alors partie de la loi. Cela n'aurait guère de répercussions sur le Règlement de la

[L'hon. M. Hamilton.]

Chambre, mais cela impressionnerait ceux qui croient que nous devenons aveugles dans ce nouvel âge, que nous déléguons nos pouvoirs à une super commission. Nous garantirions par une loi que cet organisme ne perdra pas complètement contact avec le Parlement. Voilà la raison d'être de l'amendement: fournir une telle garantie.

M. Saltsman: Monsieur le président, je n'ai que quelques observations à faire. Mais, avant de soulever la grave objection que j'ai à présenter contre le principe du projet de loi, je voudrais remercier le ministre des Transports de l'aide que ses fonctionnaires et lui-même ont fournie à la Commission de l'aéroport de Waterloo-Wellington pour l'agrandissement des pistes d'atterrissage de l'aéroport. Le ministre est allé récemment dans la circonscription pour inaugurer ces travaux. Cela nous a rendu de grands services et nous apprécions les efforts des fonctionnaires du ministre qui se sont penchés sur les problèmes en question.

L'obstacle, dans ce projet de loi, c'est que nous ne savons pas ce qui favorise le mieux les intérêts des Canadiens: la concurrence dans le domaine en question ou un organisme qui prendra en main la direction du secteur des transports et intégrera nos ressources de la meilleure manière possible.

Il ne faut pas se demander quelle est la meilleure idéologie, mais quelle est la plus pratique et celle qui assurera au pays les meilleurs services à meilleur marché. Le Canada est mal placé au départ, car le coût du transport y est plus élevé que partout ailleurs. Les longues distances à parcourir dans notre pays peu peuplé tendent à faire monter le coût du transport. On ne doit ménager aucun effort pour faire baisser ces frais si nous devons accroître notre productivité. Nous ne pouvons pas nous permettre d'efforts inutiles dans le domaine du transport, que ces efforts soient dirigés par le gouvernement ou l'entreprise privée.

C'est une mesure quelque peu schizophrène: elle prévoit la concurrence tout en la réglementant pour qu'elle ne dépasse pas les bornes. Nous finirons à mon avis par n'attraper aucun des deux lièvres. Nous ne tirerons pas les avantages offerts par un régime de concurrence dans les régions où la concurrence est utile, et nous ne profiterons pas non plus de la réglementation qui semble naturelle dans le domaine du transport. Nous imposons des règlements tout en disant que les chemins de fer