

subventions au transport pour favoriser les régions désavantagées par suite de ces politiques tarifaires. Je ne doute pas que telle est la position prise par tous les députés représentant des régions éloignées du centre.

Lorsque nous mentionnons l'intérêt national en rapport avec la politique des transports, nous devrions bien définir au préalable ce que nous entendons par intérêt national. Or, il se peut fort bien qu'en faisant le calcul en dollars et en cents, un changement dans notre politique des transports présente un gain appréciable. Mais ce gain profitera peut-être presque uniquement à la région du centre de notre pays, et aura un effet néfaste sur l'économie des régions géographiques éloignées. Je ne crois pas que ce genre de raisonnement économique soit une indication véritable de ce qui favorise l'intérêt national.

J'appuie sans réserve la proposition présentée hier par l'honorable député de Peace River (M. Baldwin) d'après laquelle une véritable politique nationale est celle qui profite à toutes les régions du pays, ou du moins, qui ne cause aucun préjudice à l'essor bien équilibré des nombreuses régions qui constituent une nation.

Je suis certain que le ministre des Transports (M. Pickersgill) est en train de s'impatienter avec les députés qui se lèvent pour prendre part à ce débat, étant donné que la plupart des observations pertinentes ayant trait au bill ont déjà été faites.

**L'hon. M. Pickersgill:** L'honorable député me permettrait-il de l'interrompre un instant? Je suis loin de perdre patience. J'écoute ses observations avec le plus vif intérêt. Peut-être me permettrait-il de lui poser une simple question. Il semble voir une contradiction entre l'analyse des coûts et les politiques prescrites par le Parlement en vue d'aider le développement équilibré du pays. N'est-il pas d'avis que, pour mettre au point intelligemment de telles politiques, il est souhaitable d'employer les meilleures techniques modernes pour découvrir les faits réels, au lieu de procéder par devinettes comme étaient obligées de le faire les générations antérieures.

• (7.50 p.m.)

**M. Schreyer:** Monsieur l'Orateur, je suis tout à fait d'accord avec le ministre des Transports (M. Pickersgill). Je n'ai pas voulu dire qu'il manifestait de l'impatience à l'heure actuelle. J'ai dit simplement que son impatience ne m'étonnerait pas, le cas échéant, pour l'unique raison qu'on a déjà beaucoup discuté.

[M. Schreyer.]

Depuis quelques minutes, j'ai essayé d'établir que nombre de députés et d'autres Canadiens de diverses régions commencent à avoir l'impression que cette nouvelle politique des transports ne fera aucun bien particulier à l'économie de leurs régions.

Évidemment, plus nous consacrerons de temps à l'analyse et à la discussion fructueuses des différents articles de ce projet de loi, plus nous serons informés et meilleure sera la politique que nous adopterons lorsque le comité fera rapport à la Chambre. Je ne reproche pas au ministre d'avoir présenté cette mesure législative. J'essaie simplement de dire qu'il y a lieu de s'inquiéter, lorsque les journaux rapportent une déclaration suivant laquelle la politique tend à une libération des taux et qu'il faut ensuite quelques jours, voire même quelques semaines, pour permettre au ministre et à d'autres personnes de clarifier cette déclaration et d'expliquer dans quelle mesure exacte la politique envisagée vise à protéger l'économie de régions diverses contre un changement trop brusque ou un bouleversement.

Je pense que les deux parties les plus difficiles de ce projet de loi ont trait aux taux de transport des marchandises et à l'abandon d'embranchements. Il y a, depuis quelques années, des indices très clairs selon lesquels presque toutes les collectivités de l'Ouest du Canada s'opposent fortement à l'idée d'abandonner des embranchements en raison des coûts d'exploitation et le reste. Il y a la question de l'analyse des coûts, mais il faut tenir compte de plusieurs autres facteurs. Il se peut fort bien qu'avec le temps la population de ces collectivités de l'Ouest canadien hésite moins à accepter l'idée d'abandonner certains embranchements. C'est que les gens ont sans cesse tendance à s'identifier davantage à leurs régions et à l'économie régionale qu'à leurs patelins. Mais si l'on veut qu'ils acceptent le principe de l'abandon des embranchements, il faut d'abord leur démontrer que les modifications de la politique des transports ne freinera pas l'essor économique de leurs régions.

Autrement dit, il faudra démontrer qu'on a inventorié et mis à l'essai toutes les autres méthodes de rationalisation et de comptabilité des chemins de fer, avant que ceux-ci soient autorisés à abandonner des lignes desservant leurs collectivités. Bien sûr, ceci soulève un point fort litigieux, que le ministre a abordé au début de ses remarques. En effet, quand on parle de rationalisation des chemins de fer, de comptabilité, et de l'adoption de techniques plus efficaces, il faut considérer que