

Ces dernières semaines, monsieur l'Orateur, j'ai passé beaucoup de temps à lire les dix derniers rapports des séances du comité où M. Gordon a témoigné. De très habiles députés, y compris le ministre de la Justice et l'honorable député d'York-Ouest, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, semblaient prendre plaisir à griller M. Gordon. Les membres de l'opposition ont semblé manifester un intérêt très vif à ces questions par le passé, mais durant ces 10 ans, il semble que M. Gordon ait toujours réussi à avoir le haut du pavé sur les députés. Il faut peut-être s'attendre à pareille chose car, somme toute, il semble valoir, en dollars, 7 fois et demie chacun d'entre nous. J'invite tous les membres du comité à ne rien négliger, cette année, pour aller au fond même de la question des chemins de fer Nationaux du Canada, afin de déterminer pourquoi ils ne réussissent pas mieux, bien qu'ils soient depuis 1950 sous la direction énergique, exceptionnelle et, je dirais même, romantique d'un tel homme.

(La motion est adoptée.)

LA LOI SUR LA RÉDUCTION DES TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

MODIFICATION VISANT À PROLONGER LA PÉRIODE D'APPLICATION DES TAUX REVISÉS

L'hon. Léon Balcer (ministre des Transports) propose que la Chambre se forme en comité en vue d'étudier le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de présenter une mesure législative visant à modifier la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises en vue de prolonger d'au plus douze mois la période durant laquelle les taux révisés d'après ladite loi seront applicables et d'augmenter d'une somme additionnelle de vingt millions de dollars la dépense autorisée aux termes de la loi.

(La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité sous la présidence de M. Chown.)

L'hon. M. Balcer: Je regrette, monsieur le président, mais je n'ai pas encore reçu mon dossier à ce sujet. Cependant, les honorables députés ont pu lire le texte de la résolution dans le *Feuilleton*. Lors de la dernière modification apportée à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, mon prédécesseur au poste de ministre des Transports a proposé une prolongation de 12 mois de l'application de la loi et une augmentation de 15 millions de dollars. Le gouvernement a alors proposé cette modification parce qu'il avait décidé de confier à une commission, la Commission MacPherson, le soin de mener une enquête complète sur la situation des chemins de fer au Canada. La Commission MacPherson a commencé son travail et mon prédécesseur, même à ce

moment-là, prévoyait recevoir d'elle un rapport final avant un an. Malheureusement, pour diverses raisons, la Commission n'a pu présenter son rapport dans le délai prévu. C'est pourquoi l'application de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises fut prolongée.

Le premier volume du rapport de la Commission MacPherson a été publié voici quelques semaines seulement. Nous avons alors pris des mesures pour que les expéditeurs et le public canadiens n'aient pas à souffrir de ce retard de la Commission MacPherson. En outre, les députés le savent, nous n'avons publié que le premier volume de ce rapport. Deux volumes vont paraître encore. Le but de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises—les députés ne l'ignorent pas—était de diminuer, premièrement de 7 p. 100, l'augmentation du tarif qui avait été demandée par les chemins de fer et agréée par la Commission des transports.

Huit provinces en avaient appelé de cette décision de la Commission des transports, et c'est à la suite de cet appel que le gouvernement décida de soumettre le bill. Le but principal du bill était d'accorder 20 millions de dollars aux chemins de fer pour leur permettre d'effectuer une diminution d'au moins 7 p. 100, ce qui portait l'augmentation antérieure à 10 p. 100 au maximum. En pratique, après que la Commission des transports eut eu le temps voulu pour évaluer les répercussions effectives de cette diminution de 20 millions de dollars, elle a décrété une nouvelle diminution de 2 p. 100. Ainsi, les expéditeurs ne devaient acquitter que 8 p. 100 à cause de cette diminution additionnelle.

La présente modification de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises aura pour effet de renvoyer à douze mois la mise en vigueur de l'augmentation globale de 17 p. 100. Entre temps, le gouvernement pourra étudier les recommandations exposées dans le premier volume du rapport de la Commission MacPherson. Cela nous permettra également d'attendre les deux autres volumes. Le premier renferme d'importantes déclarations sur des questions intéressant les chemins de fer qui dépendent surtout des mesures législatives de divers gouvernements, soit ceux qui nous ont précédés, soit le nôtre. Le deuxième volume portera surtout sur des questions régionales, des anomalies et des problèmes qui se posent à l'échelon régional et qui ont trait à la bonne exploitation des chemins de fer du pays. C'est pourquoi le gouvernement a décidé de continuer d'appliquer durant encore 12 mois la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et d'accorder un autre crédit de 20 millions