

J'ai un amendement mineur à présenter. Je prierais le ministre de l'étudier très attentivement. J'ai lu ses remarques; selon lui il existe des aspects divers. Dans ce cas, la *Canada Steamship Lines* a dû recevoir des versements auxquels elle n'avait pas droit, ou bien on s'est fourvoyé.

Lorsque le comité sera saisi de cet article de nouveau, je proposerai de substituer le mot «transport» à l'expression «chemin de fer», à la ligne 38, page 67 du bill. Je désire présenter cet amendement parce que l'article en question se rapporte à l'ordonnance n° 96300, qui a expressément traité à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Dans cette loi, le terme «compagnie» désigne toute compagnie de transport. Au fait, il existe une différence entre une compagnie de transport et un chemin de fer. Cela dit, j'aurai probablement d'autres observations à faire lorsque nous étudierons l'amendement, et je vous ferai tenir un exemplaire dudit amendement à vous, monsieur le président, ainsi qu'au ministre. Je voudrais maintenant traiter brièvement du bill en général.

**L'hon. M. Pickersgill:** Monsieur le président, je me demande si, auparavant, l'honorable député me permettrait de faire une remarque succincte au sujet de l'amendement qu'il envisage de présenter. J'avoue qu'il me serait difficile de l'accepter dans son libellé actuel. Étant donné ma déclaration que le député a signalée—j'ai oublié quel était l'article alors à l'étude, mais peu importe, il y a déjà quelque temps—au sujet du poste à ajouter aux prévisions budgétaires, je verrai si avant de nous reporter à nouveau à l'article 74, je pourrais m'exprimer de façon à indiquer peut-être qu'un montant approprié car, sauf erreur, le Règlement devrait être légèrement modifié en l'occurrence à cause de certains autres paiements versés aux chemins de fer pour d'autres raisons, serait mis à la disposition de la *Canada Steamship Lines* et de toute autre compagnie de transport visée par cette ordonnance. Je crois que si cette disposition était insérée dans le projet de loi, il en résulterait un grand avantage. Il s'agit de se rendre compte si nous pouvons formuler notre intention sans rien faire involontairement. J'ai prononcé ce discours non pas à l'intention des membres du comité, mais de certaines personnes qui ne sont pas ici, mais qui en fait, comme nous le savons tous, se trouvent à la tribune.

**M. MacEwan:** L'invité céleste.

**M. Horner (Acadia):** Je suis sensible aux remarques du ministre. J'aimerais dire quelques mots sur l'objectif du projet de loi. Je sais que la plupart des députés doivent trou-

ver que j'en ai assez parlé, mais j'ai encore une ou deux choses à ajouter, sur la portée globale du projet de loi, et sur ses répercussions. Je ne toucherai pas à ses dispositions visant les services d'utilité publique, quoiqu'il laisse entrevoir que la concurrence sera le mot d'ordre dans le domaine des transports au cours des prochaines années. Ce sera le principe directeur de la détermination des prix et de la prestation des services, et aussi, nous l'espérons, la clé du rétablissement financier des chemins de fer. Cette dernière considération est en quelque sorte l'un des principaux motifs qui ont amené la présentation du projet de loi: il découle du rapport de la Commission MacPherson qui a jugé que nous devons faire quelque chose pour permettre aux chemins de fer d'augmenter leurs revenus.

Cependant, je tiens à signaler que le projet de loi n'impose aucun plafond aux chemins de fer. Ils peuvent demander autant que le permet le marché. C'est là que nous aurons des ennuis. D'un bout à l'autre du Canada, nous voyons des compagnies de machines agricoles qui agissent de la sorte. Le ministre de l'Agriculture a prononcé, il y a quelque temps, des paroles hardies. Il a dit qu'il surveillerait la situation et que les compagnies de machines agricoles seraient tenues de motiver toute augmentation de prix. Nous avons bien constaté la hausse du prix des machines agricoles, mais le ministre n'a pris aucune initiative à cet égard.

Il est probablement juste de dire du ministre qu'il parle beaucoup, mais qu'il agit très peu. Cela me ramène à sa tournée dans l'Ouest du Canada peu après sa nomination au poste de ministre de l'Agriculture. Il est allé voir comment un avocat de l'Est, promu ministre de l'Agriculture, est reçu dans l'Ouest. Je me souviens des déclarations hardies qu'il a faites à Winnipeg au sujet des transports. J'aurais souhaité son concours dans le débat que nous menons depuis quinze jours. Il s'est fait remarquer par son absence. Il aurait déclaré:

Le Pacifique-Canadien s'irrite de plus en plus contre les tarifs-marchandises statutaires qu'il trouve beaucoup trop bas à notre époque. M. Greene a fait preuve d'une bonne connaissance de l'histoire et de l'économie canadienne en déclarant en public que le Pacifique-Canadien avait été largement indemnisé pour avoir accepté les tarifs-marchandises fixes.

Domage qu'il n'ait pas pu le dire à la Chambre, où sa déclaration aurait vraiment du poids. Vers la même époque, lors du même voyage, il a également tenu les propos suivants, rapportés dans le *Star-Phoenix* de Saskatoon le 13 janvier 1966:

Il s'est peut-être un peu écarté de cette idée lorsqu'il...