

ceux qui doivent avoir recours au transport par chemin de fer, soit que les tarifs deviennent si élevés que les chemins de fer ne pourront plus soutenir la concurrence du marché lorsqu'ils auront toute liberté de hausser les tarifs. Ils le feront peut-être de propos délibéré, s'ils voient que les restrictions actuelles sont trop lourdes pour eux. A mon avis, si nous voulons créer un réseau de transport économique et efficace, nous ne pouvons abandonner le régime des subventions. Je pense que c'est le député de Saint-Jean-Albert qui a dit à peu près ceci: «Pourquoi nous inquiétons-nous tant des subventions». A mon avis, les subventions sont peut-être l'un des moyens les plus justes pour répartir les frais du transport par chemin de fer dans un pays comme le nôtre. C'est peut-être différent dans un pays aussi peuplé que les États-Unis, par exemple, mais c'est le cas dans un pays comme le nôtre où la densité de la population est très faible dans bien des régions.

Tout le fardeau ne devrait pas retomber sur certaines petites agglomérations. Mais c'est ce qui va se produire si l'on supprime la réglementation du transport par rail et, je le crains, dès que le bill C-231 entrera en vigueur. Je ne trouve pas trop à redire contre la mesure parce que, d'abord, je n'en ai peut-être pas le droit puisque j'ai assisté à toutes les réunions du comité, comme bien d'autres députés d'ailleurs. Nous avons certes fait de notre mieux pour que la mesure procure certains avantages à l'ensemble de la population. Mais il arrive parfois, comme ce fut le cas après l'examen approfondi du projet de loi, qu'on se mette à réfléchir à certaines choses, et je me demande encore ce que le bill C-231 pourra bien accomplir.

On s'apprête à accorder aux compagnies de chemin de fer une latitude qui se révélera préjudiciable à ma région. Nous pensons toujours en fonction de notre région et il est bon, je pense, qu'il en soit ainsi. Ma région expédie régulièrement de fortes quantités de copeaux à pâte, et toutes sortes de bois d'œuvre et de charpente. Cette latitude conférée au rail pourrait être, je le crains, fort préjudiciable à ma région, où les compagnies ferroviaires auront leurs coudées franches quand il s'agira de hausser les tarifs. Je ne veux pas m'étendre sur la portée de cet article 314D, car le député de Medicine-Hat et mon collègue le député de Springfield l'ont traitée à fond. Cependant, qu'il me soit permis de signaler que l'une des faiblesses réelles du bill réside dans cet article; c'est pourquoi j'espère qu'au moment de le débattre, nous parviendrons à mettre au point des dispositions supérieures à celles qu'il renferme maintenant.

[M. Fawcett.]

• (7.10 p.m.)

Même si des représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien nous disent que, selon eux, il n'existe aujourd'hui aucun expéditeur qu'on pourrait qualifier de captif, le député de Medicine-Hat a clairement montré que quiconque paie actuellement un tarif de catégorie pourrait être considéré, dans bien des cas, comme un expéditeur captif au sens du bill C-231. Bien des expéditeurs sont obligés de payer plus cher qu'un concurrent mieux placé pour négocier avec la compagnie de transport.

Je ne veux pas m'attarder beaucoup plus longtemps mais je voudrais donner avis à la Chambre que j'ai l'intention de proposer un amendement qui portera sur l'abandon des embranchements et le déplacement des employés. La proposition que renferme mon amendement a été recommandée il y a quelque temps et, de fait, elle se trouve dans les témoignages et procès-verbaux de décembre 1963, du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. Aucune disposition de ce projet de loi n'aborde la difficulté dont je parle et j'espère qu'on étudiera avec soin l'amendement que je proposerai au moment opportun.

M. Pascoe: Monsieur le président, le député de Peace River a énuméré avec soin les dangers que comporte le bill n° C-231 et j'espère que le ministre tiendra sérieusement compte de ses suggestions concernant la sauvegarde des droits du Parlement et des responsabilités de ce comité. Le député d'Acadia a fait preuve de beaucoup de vigueur dans ses remarques et je n'ai pas l'intention de reprendre sa thèse. Le député de Saint-Jean-Albert a parlé de façon aussi concise des difficultés que doivent surmonter les régions maritimes.

Représentant une région en voie de développement dans le Sud de la Saskatchewan, je discuterai de ce projet de loi du point de vue des Prairies. Je sais que chacun d'entre nous doit avoir une attitude nationale et régionale. Je dirai d'abord que le bill repose en partie sur des conditions inexistantes à l'heure actuelle. Le ministre des Transports a fait valoir le fait que la politique des transports du gouvernement a été influencée par le rapport de la Commission MacPherson. Cette Commission a mené une enquête détaillée sur les problèmes ferroviaires et a rédigé un rapport très complet, mais qu'on me permette de signaler au comité qu'il a été créé en 1958. Ses recommandations portaient sur les problèmes ferroviaires d'il y a huit ans. Les progrès réalisés dans le domaine des installations et du matériel de transport depuis ce temps ont rendu désuètes certaines de ces recommanda-