

Voici ce qu'on peut lire à la page 14 du rapport des premiers ministres de la région atlantique:

En fait, la modification de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, proposée dans ce rapport, est appuyée par les quatre gouvernements à la condition expresse que le gouvernement fédéral, en acceptant cette modification, accepte également la responsabilité de s'assurer que la loi révisée améliorera sensiblement la position marchande de l'industrie régionale dès maintenant et à long terme.

Les premiers ministres provinciaux l'ont déjà souligné et j'aimerais faire de même.

Quatrième et dernier point, le bill ne semble prévoir aucun montant précis pour payer les subventions. J'aimerais savoir si on a fixé des limites. Le paragraphe (2) de l'article 3 du bill fixe le plafond de la subvention à 30 p. 100 des frais pour les mouvements de marchandises effectués par un seul camionneur, mais je voudrais savoir si le montant total de fonds disponibles pour les subventions est limité. Le ministre pourrait peut-être éclaircir ce point plus tard.

Bref, ce sont les points que je voulais faire valoir. J'accueille avec plaisir cette mesure temporaire et j'espère qu'elle ne sera que provisoire. Je demanderais au ministre de se pencher sérieusement sur le rapport du comité. Un bon nombre des recommandations devraient et doivent être adoptées immédiatement, si nous voulons élaborer une loi sur les transports dans la région atlantique qui soit viable. Nous signalons que les subventions sont très importantes pour les Maritimes et nous proposons qu'elles soient sélectives et gérées de façon à encourager les industries à devenir des entreprises viables. J'espère que le ministre tiendra compte de ces remarques, ainsi que du rapport du comité, et que nous pouvons nous attendre, dans un proche avenir, à une politique d'ensemble sur les transports dans les Maritimes.

M. T. S. Barnett (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, je crois que la plupart des députés sont d'avis que la Chambre se trouve devant un dilemme de procédure, puisqu'on nous demande de procéder à la deuxième lecture du bill avant d'avoir reçu et débattu le rapport détaillé d'un comité permanent de la Chambre, que celui-ci a l'intention de déposer à la Chambre plus tard dans la journée. On est tenté de dire c'est bien là mettre la charue devant les bœufs. Toutefois, puisqu'il semble que les membres du comité des transports sont d'accord sur cette façon d'agir et qu'ils viennent de faire une tournée assez complète de la région atlantique, peut-être d'autres députés appuieront-ils cette proposi-

tion, sur la foi de la déclaration du ministre, selon laquelle cette mesure n'est que provisoire et même temporaire.

Il y a un ou deux aspects du bill qui me préoccupent, notamment l'extension des subventions aux camionneurs. J'espère que le ministre et le gouvernement ne vont pas faire une bêtise à ce sujet. J'ai regretté que les différentes doléances que les camionneurs ont présentées aux députés depuis quelques années pour indiquer qu'ils devaient, par une sorte de droit divin, être traités de la même façon que les chemins de fer du Canada à propos de questions comme celle-ci et du transport en général. Je m'inquiète, parce que si nous n'y prenons garde, nous devons un jour verser une double subvention. Autrement dit, en subventionnant les camionneurs nous contribuerons à réduire le volume du trafic des chemins de fer, ce qui nous amènera à subventionner deux entreprises non rentables.

Cette discussion découle, je pense, du débat tenu à la Chambre au moment de l'étude de la loi nationale sur les transports. A mes yeux, cette loi était assez spéciale. Elle créait un précédent, peu souhaitable du reste, en ce sens qu'elle renfermait une sorte de préambule. En fait, il ne s'agissait pas d'un préambule, sauf erreur, mais d'un article du bill qui énonçait une façon assez spéciale d'aborder les problèmes de transport.

Je m'inquiète qu'à la suite de l'adoption de cette loi, on semble vouloir adhérer aveuglément au principe qu'il faut soutenir la concurrence pour l'amour de la concurrence, au lieu de reconnaître que dans une entreprise aussi essentielle à l'activité économique que les transports, il y a des situations où l'idée de complémentarité des divers moyens de transport est une façon beaucoup plus sensée d'aborder le problème sur le plan économique. A mon avis, l'attachement servile aux vertus de la concurrence nous conduira à une foule de dépenses d'immobilisations inutiles et contraires à nos intérêts économiques. L'histoire nous enseigne, je pense, qu'une telle éventualité est à craindre dans notre pays. Les parlementaires de notre génération ne devraient pas oublier la situation chaotique à laquelle a conduit la vague de construction de chemins de fer et de réseaux concurrentiels et qui a éventuellement obligé le Parlement à imposer de sévères restrictions à l'exploitation des chemins de fer et à la construction de nouvelles lignes. On a affirmé que ces dépenses d'immobilisations inutiles avaient sérieusement mis en danger l'expansion et le développement du Canada en tant que nation.