

le répète, est très complexe et exige une étude approfondie et complète.

En référant dès maintenant cette mesure au comité spécialement formé pour l'étudier, nous donnerions l'occasion aux municipalités, aux provinces, aux entreprises de camionnage et aux experts en la matière de faire connaître leur point de vue; je pense bien que nous retirerions de ceci un bénéfice, qui serait partagé en même temps par toute la population du Canada.

Trop souvent, depuis quelques années, on nous a présenté des projets de loi à demi-mûris ou mal préparés, et chaque fois que le gouvernement a été obligé de reculer, il en est résulté une atteinte à l'autorité.

C'est pour cette raison que je crois que le ministre devrait suivre les conseils qui lui ont été donnés, non seulement par les députés de ce côté-ci de la Chambre, mais aussi du côté ministériel, car je suis bien persuadé qu'il a reçu les mêmes conseils, en caucus, des gens de son parti. Il ferait bien d'écouter les conseils de ceux qui sont ici et ce pour améliorer autant que possible les mesures législatives qui sont présentées et faire en sorte que, lorsque la question aura été étudiée à fond, nous adoptions avec grande rapidité une mesure qui donnera satisfaction au peuple canadien.

Ce sont les remarques, monsieur le président, que je voulais faire à ce sujet.

[Traduction]

M. Ed Schreyer (Springfield): Monsieur l'Orateur, il me semble que le ministre des Transports (M. Pickersgill) y perd sur tous les tableaux. D'une part, on l'a exhorté par le passé à présenter une politique nationale des transports nouvelle ou révisée, puis lorsqu'il s'exécute, il rencontre l'opposition des députés d'en face. C'est peut-être à cause des multiples aspects que présentent les principes dont s'inspire la politique en matière de transport exposée dans le projet de loi dont nous sommes saisis que les députés peuvent appuyer bon nombre de ces principes et en rejeter d'autres.

• (7.40 p.m.)

Après avoir suivi le débat au cours des quelques derniers jours, il me semble que la plupart des députés conviennent que l'objectif de ce projet de loi est excellent, dans la mesure où il se rattache au désir de rationaliser le transport au Canada et d'unifier ou de coordonner les divers moyens de transport. Pour ce qui est de l'intention manifeste de fusionner l'administration ou la réglementation du transport sous la direction d'une supercommission, il est difficile d'être impressionné par les propositions en vue de la réorganisation administrative. On pourra pré-

tendre que le transport national serait mieux coordonné si les diverses commissions existantes étaient groupées en une seule commission générale. D'autre part, on pourrait alléguer que rendue à un certain point, une administration devient trop considérable et manque de souplesse, et il est alors souhaitable de la réorganiser et de la subdiviser.

Je ne prétends pas être suffisamment compétent en la matière pour prononcer un jugement sur une affaire technique de ce genre. Mais je tiens à dire que le ministre a fait naître beaucoup d'inquiétude et de doute dans l'esprit de bon nombre de députés, surtout de ceux qui viennent des régions situées à la périphérie. Peut-être involontairement, le ministre nous a donné l'impression, il y a quelques jours, que le bill aurait pour effet de permettre aux compagnies de chemins de fer d'imposer des taux propres à compenser entièrement leurs frais; l'intention ultime du bill étant de libérer les taux de toute restriction et de revenir, dans une mesure de plus en plus grande, au système de transport concurrentiel. Je sais qu'après avoir donné cette première impression, le ministre a pris le temps de développer certains de ces points et de tirer au clair certaines interprétations erronées.

Sauf erreur, certaines catégories de denrées continueront de bénéficier, à l'égard du transport, des subventions du Trésor national pendant quelques années. Des questions profondes peuvent être soulevées lorsqu'il s'agit d'une politique nationale des transports, la première, peut-être, étant d'établir si une politique de ce genre devrait être déterminée presque exclusivement par suite d'une analyse économique et d'études des coûts, ou si elle devrait l'être par suite d'une analyse des éléments sociaux découlant de tout changement apporté.

On pourrait prouver, je n'en doute aucunement, qu'en permettant aux chemins de fer de fixer des tarifs-marchandises, d'abandonner des embranchements, et le reste, nous leur permettrions d'accroître leurs revenus et, conséquemment de réduire le besoin de subventions. Il faudrait pour cela ne pas tenir compte des conséquences sociales dans certaines régions ou localités.

Il me semble que nous ne pourrions pas parler sérieusement de changements fondamentaux dans la politique des transports sans tenir compte également de la politique tarifaire. Il est généralement admis comme proposition, je pense, que les politiques tarifaires profitent au centre du pays au détriment des régions périphériques. Si la politique nationale vise entre autres à maintenir les barrières tarifaires et autres restrictions aux importations, il s'ensuit qu'il faudrait accepter le besoin et la justification du maintien des