

ce mot devrait figurer dans l'article. Je crois que tous les Canadiens, ceux de l'Ouest en particulier, estiment qu'il nous faut un système de transport adéquat, économique et efficace.

• (5.10 p.m.)

C'est ce que proposait le gouvernement du Manitoba dans son mémoire.

Pour terminer, je tiens à dire que si le projet de loi est adopté maintenant—même s'il est adopté d'ici le 31 décembre comme le ministre le voudrait—nous accélérerons la poussée inflationniste car les frais de transport monteront. A mon avis, il faudrait tenir compte de ce point dans le débat sur le projet de loi. Nous devrions nous rappeler que l'inflation a été un des plus grands problèmes du Canada l'an dernier.

M. Schreyer: Monsieur le président, selon le préambule, ce bill a pour objet de formuler et d'appliquer une politique nationale des transports. Comme l'a dit le ministre, le projet de loi vise à modifier fondamentalement notre politique des transports, en ce qui concerne les tarifs-marchandises, etc. En ce cas, j'estime que le ministre avait tout à fait raison en signalant un peu plus tôt qu'il ne s'attend pas vraiment à ce que nous, de ce côté-ci de la Chambre, expédiions l'adoption de cette mesure. Il serait regrettable que le retard à examiner cette mesure cause de l'embarras au gouvernement. Toutefois, ils ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes, car c'est le résultat de leur propres actions. Le ministre parle des ennuis qui découleraient du retard à adopter la mesure; il devrait se rendre compte qu'il lui faudra trouver des moyens de tirer le gouvernement de cette position difficile. Il a mentionné que certains décrets du conseil expireraient à la fin de l'année. S'il ne s'agit que de l'expiration de décrets du conseil, le cabinet devra régler ce problème comme il le juge à propos.

L'hon. M. Pickersgill: Par malheur, ce ne seront pas uniquement les décrets ministériels mais aussi les lois qui ne seront plus en vigueur.

M. Schreyer: Dans ce cas, j'espère que les compagnies de chemins de fer et le gouvernement s'entendront afin que le principe et la portée de la nouvelle mesure législative soient observés d'ici à ce que la loi entre effectivement en vigueur.

[M. Horner (Acadia).]

Je saisis l'occasion qui m'est offerte pour commenter les objectifs généraux de la mesure législative. En la présentant, il me semble que le gouvernement et le ministre aient commis une erreur assez évidente: ils ont soustrait les taux de transport et les tarifs-marchandises à la réglementation; ils comptent trop sur la concurrence comme moyen efficace pour protéger l'intérêt public. Il se peut que certains témoignages aient démontré l'existence d'une concurrence accrue depuis quelques années et donc protégeant mieux les usagers des services de transport. Ce principe donne certainement lieu au débat, mais même si l'on reconnaît qu'à certains égards la concurrence dans l'industrie des transports s'est accrue, il faut admettre que ce n'est pas également vrai dans toutes les régions du pays.

A mon avis, les régions productrices de denrées primaires souffriront énormément des dispositions de cette mesure législative. J'estime qu'on n'a pas réussi à prouver suffisamment, jusqu'ici, que nous ferions bien de considérer la concurrence comme un moyen approprié de contrôler le tarif des transports dans notre pays. A mon avis, le député d'Acadia avait raison de dire qu'il ne fallait pas cesser, dans l'intérêt national, de considérer le transport ferroviaire comme un service public. Il a maintes fois, je crois, répété cette déclaration. S'il doit en être ainsi, il nous faudrait alors continuer de recourir aux règlements comme moyen approprié de protéger l'intérêt public.

Cependant, je tiens à féliciter le ministre qui, après avoir introduit ce projet de loi et siégé au comité auquel divers organismes ont adressé leurs réclamations, a reconnu certaines erreurs contenues dans la mesure législative. Il a effectivement proposé un grand nombre d'amendements au projet de loi.

J'ai fait un calcul sommaire des amendements qui ont déjà été incorporés dans le projet de loi révisé et ils sont au nombre d'environ 60 ou 64. L'un des principaux effets de ces amendements, c'est que le gouvernement a battu quelque peu en retraite et compte davantage sur la réglementation comme moyen de protéger l'intérêt public. A mon avis, après avoir entendu les nombreux témoignages au comité, le ministre s'est rendu compte que trop de personnes s'inquiétaient de ce que la mesure penchait plutôt du côté de la concurrence que de la réglementation. Le ministre, après avoir entendu ces points de vue, a fait des concessions et proposé certains amendements à ce projet de loi.