

voulait pas tenir compte de la véritable cause des difficultés et cherchait à s'occuper uniquement des aspects superficiels du problème. C'est pourquoi je ne puis me résoudre à appuyer ce projet de loi dans sa forme actuelle, peu importe le bon que peuvent avoir certaines parties du bill.

**M. R. Southam (Moose-Mountain):** Monsieur l'Orateur, en tant que membre du comité des transports et des communications et en ma qualité de représentant de l'Ouest canadien, où une très grande partie de la population serait directement touchée par l'adoption de la mesure législative comprise dans le bill n° C-231, je me sens contraint de prendre part à ce débat.

Comme beaucoup de préopinants, j'estime que le but de ce bill est acceptable. Nous suivons une politique des transports faite de pièces et de morceaux depuis 60 ans, au Canada. Nous avons modifié d'anciennes lois de façon fragmentaire. Nous en sommes maintenant arrivés à la conclusion qu'un concept entièrement nouveau des transports s'impose depuis longtemps au Canada. Sous la direction de mon très honorable ami de Prince Albert, notre parti a institué en 1959 la Commission royale d'enquête MacPherson pour étudier le problème des transports et formuler des recommandations.

• (5.50 p.m.)

Le ministre et d'autres honorables députés ont admis que les recommandations d'il y a sept ou huit ans étaient remarquables, mais les circonstances ont changé entre-temps, et j'estime que le concept entier du bill n° C-231 est erroné. Il reflète le pessimisme plutôt que l'optimisme. Ce fait ressort clairement du discours fait par l'honorable député de Qu'Appelle (M. Hamilton) pour répondre aux observations du ministre au moment où il présentait le bill.

Lorsque le rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson fut soumis, nous, les gens de l'Ouest, avons souffert quelques échecs économiques dus à de mauvaises récoltes ayant pour résultat une baisse des revenus des chemins de fer. Mais depuis lors, comme l'a signalé l'honorable député de Qu'Appelle, la production de blé dans l'Ouest canadien a presque doublé, de telle façon que les revenus des chemins de fer, en dépit du fait que les compagnies utilisent à peu près le même nombre de wagons et le même nombre de milles de ligne, ont doublé avec le transport du blé.

En plus, l'industrie du minerai en Saskatchewan connaît un essor marquant et dans cinq ou six ans, le revenu des chemins de fer

qui provient du transport de la potasse deviendra égal, ou même supérieur au montant total provenant de la manutention du blé. La population de l'Ouest augmente. D'autres industries se développent également et il est donc raisonnable de croire que les chemins de fer vont augmenter leurs revenus.

Au lieu d'adopter une attitude pessimiste quant à la rentabilité du transport ferroviaire, je crois que nous devrions examiner sérieusement le principe de ce bill traitant de subventions et accordant des privilèges aux chemins de fer pour leur permettre d'accroître leurs revenus en haussant les tarifs-marchandises. Cette affaire a été traitée avec compétence par l'honorable député d'Acadia (M. Horner) dans son discours d'hier, alors qu'il parlait des différents niveaux des taux, particulièrement des tarifs non concurrentiels et les tarifs de catégorie. C'est une source de grande inquiétude pour les personnes ayant étudié le bill.

Les techniques de l'établissement du prix de revient constituent un autre sujet d'inquiétude. Cette question a été traitée par bon nombre de témoins devant le comité permanent des transports, tant pour ce qui a trait au bill n° C-120 que nous avons longuement étudié en 1964 qu'aux travaux exécutés le printemps dernier par le comité lorsqu'il a voyagé dans l'Ouest pour étudier le problème causé par la cessation du service-voyageurs *Dominion* du Pacifique-Canadien. A chaque occasion, les témoins ont manifesté leur inquiétude à propos des chiffres que nous devrions examiner, après avoir enfin terminé l'étude du bill dont nous sommes présentement saisis.

Le titre même du bill «Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes» est de portée si vaste qu'il inquiète les gens. La plupart des Canadiens reconnaissent la nécessité d'une nouvelle loi sur les transports. Je sais que les députés de notre parti acceptent le principe qu'il nous faut une nouvelle loi, le plus tôt possible, et à cause de son importance même, cette mesure exige l'examen le plus minutieux, dans les conditions les plus favorables, à la lumière des conseils d'experts canadiens et peut-être étrangers.

Les témoignages déposés devant la Commission royale d'enquête MacPherson indiquent clairement de grandes divergences d'opinion sur la question de l'établissement des coûts. Nous avons dû obtenir de l'étranger des spécialistes indépendants dans ce domaine pour nous aider à trouver des chiffres, à notre avis, réalistes, pour la répartition des