

Je n'aurais absolument rien trouvé à redire à ses remarques s'il s'était borné à parler de sa propre circonscription. Je comprends très bien la situation des éleveurs de poulets et des fructiculteurs qui élèvent quelques poulets et veulent acheter du blé en provenance des prairies. Je n'y vois aucune objection. Je ne m'oppose pas à leur désir d'acheter notre blé. En fait, je suis très heureux qu'ils achètent du blé d'Alberta pour nourrir leurs poulets.

Je parlais d'une chose tout à fait différente. Permettez-moi de l'énoncer correctement afin que les aviculiteurs de la circonscription du député n'en prennent pas ombrage. Je disais que, conformément à ce projet de loi, on étudie les taux du Pas du Nid-de-Corbeau jusqu'à la Colombie-Britannique afin de les comparer à d'autres tarif-marchandises; alors ceux qui s'intéressent à la question pourront montrer du doigt le niveau des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. J'ai insisté dans mes observations sur le fait que ce moyen sert de tremplin à une étude qui permettra de démontrer que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont extrêmement bas. On signalera aussi, dans la publicité, que quelqu'un subventionne les agriculteurs de ma circonscription et d'ailleurs qui expédient leurs céréales aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous ne voulons pas que cela se produise. Voilà pourquoi nous nous opposons à ce qu'on fasse une étude. A notre avis, cela pourrait se produire après une étude semblable. J'avais mis le ministre en garde contre une étude de ce genre. S'il ne s'agit que de comparer les taux, est-ce nécessaire de faire une étude aussi circonstanciée? Conformément à l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau le taux est de 22c. environ, et tout le monde peut connaître les taux à payer pour les céréales qui servent à nourrir les volailles dont le député de Kootenay-Ouest parle.

Le problème est beaucoup plus grave. Les députés de l'opposition veulent employer cette étude pour ramener l'enfant qu'on a jeté avec l'eau du bain, quand leur amendement a été repoussé. Le ministre nous a déclaré qu'on ne fera aucune mention des frais. J'espère qu'il tiendra sa promesse, sinon, je serai le premier à lui rappeler que c'est lui qui a soulevé toutes ces questions, mal à propos, selon nous.

C'est avec ces pensées que j'ai jugé nécessaire de faire, l'autre jour, les observations que j'ai formulées et non sans raison. Je ne veux pas offenser le député de Kootenay-Ouest, car c'est un de mes bons amis, mais je voulais simplement rétablir les faits.

M. Ed. Schreyer (Springfield): Je tiens à dire, le plus brièvement possible qu'il est encore difficile de décider comment accueillir cette mesure législative, et, en définitive, com-

ment voter à ce sujet. Ce projet de loi présente autant, sinon plus, d'aspects que d'articles. Je tiens à dire au ministre et à ses soutiens que certaines de ses dispositions méritent d'être adoptées. D'autres, cependant, sont très difficiles à accepter, pour ne pas dire plus. En fait, j'affirme une fois de plus que certaines hypothèses sur lesquelles s'appuie cette mesure législative, sont mal conçues. L'article 1 qui oriente tout le projet de loi est fondé sur l'hypothèse qu'actuellement au Canada la concurrence est suffisante dans le domaine du transport et que nous pouvons nous fier à elle comme moyen naturel de réglementation qui servira à protéger l'intérêt public et les usagers des services de transport. Mais cela n'a pas vraiment été prouvé.

• (3.40 p.m.)

Il se peut que dans certaines régions hautement industrialisées et à population dense, les transports soient assez concurrentiels pour que de nouveaux espoirs nous soient permis, mais il en va autrement dans bien d'autres régions.

Dans ses commentaires sur le projet de loi, le ministre a manifesté, envers les chemins de fer, une sollicitude excessive puisque leur situation financière est meilleure et qu'elle continuera sans doute à s'améliorer. A mesure que la productivité et la population de notre pays augmenteront, la situation financière des chemins de fer deviendra plus favorable. Par conséquent, il était inutile de leur manifester tant de sollicitude en leur permettant dans ce projet de loi de s'adresser au Trésor pour obtenir une aide, lorsqu'ils offrent un service d'ordre public et n'en retirent pas des recettes qui leur semblent satisfaisantes.

Il faut féliciter le ministre d'avoir consenti à apporter des amendements qui ont amélioré plusieurs articles du projet de loi. Celui-ci présente certains éléments distinctifs préférables aux dispositions des lois existantes en matière de transport, mais il comprend aussi des clauses moins bonnes. Cet état de chose fait ressortir le problème auquel font face de nombreux députés, lorsqu'ils doivent décider comment ils se prononceront sur un projet de loi qui renferme de bonnes et de mauvaises dispositions.

Les dispositions de ce projet de loi au sujet du contrôle des taux maximums étaient inacceptables dès le début. Le ministre a refusé certains des amendements qui ont été proposés, et le bill prévoit ainsi une sorte de contrôle des taux maximums dans une disposition dénuée de sens. Cette disposition permet aux chemins de fer de hausser considérablement le prix du transport des marchandises en vrac, de 300 ou 400 p. 100, et non seulement des députés mais aussi les experts sur