

transport a des répercussions sur le prix de tout ce que nous consommons et produisons. Les présidents des deux grands chemins de fer ont dit que les tarifs-marchandises augmenteraient si le projet de loi actuel était adopté. Le prix des denrées va donc monter; il n'y a pas d'autre solution. La hausse des tarifs-marchandises va rejaillir sur les consommateurs au Canada ou ailleurs. L'adoption du projet de loi va accroître les pressions inflationnistes. On ne saurait tirer d'autre conclusion après avoir lu les pages que je vous ai mentionnées, dans les procès-verbaux, et témoignages du comité.

Le consommateur va payer plus cher, car les frais de transport sont une composante des prix dans le secteur de la production et de la consommation. En tant que législateurs, c'est un autre point qu'il nous faut examiner avec le plus grand soin. L'inflation fait rage partout au Canada. De Vancouver à Halifax, les ménagères se sont groupées pour boycotter les supermarchés, dans un mouvement d'une envergure sans précédent. Par certaines mesures, on a essayé de résoudre le problème de l'inflation. Je songe ici au dernier budget, à la tentative budgétaire d'il y a quelques mois, ainsi qu'au budget d'hier soir. Ces mesures visaient à surmonter le problème inflationniste. A mon avis, l'inflation touche à son point culminant, et l'adoption du présent bill ne fera qu'attiser le feu davantage; une fois de plus les prix vont monter en flèche.

M. le président suppléant: A l'ordre, s'il vous plaît. J'hésite à interrompre le député, mais son temps de parole est expiré.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le comité consentirait peut-être à permettre au député de continuer.

M. le président suppléant: Le comité consent-il à l'unanimité à ce que le député continue son discours?

Des voix: D'accord.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, je remercie le comité, et je n'abuserai pas de sa générosité en le retenant trop longtemps. J'ai dit ce que le projet de loi accomplira à mon avis. C'est une mesure très vaste. Elle crée une commission qui étudiera les problèmes du transport. En résumé, je dirai que cette commission me préoccupe beaucoup. Je me demande si elle aura les moyens nécessaires pour entreprendre des recherches et s'occuper de la réglementation et de la gestion en matière de transports. La commission et le gouvernement devraient faire un véritable effort pour garder ces deux aspects de la question aussi distincts que possible. Le Canada tout entier, notamment l'Ouest, attend une

réponse à la question que j'ai soulevée au sujet de l'abandon de certains embranchements. La commission étudiera-t-elle les demandes actuelles après l'adoption de la mesure ou ces dernières seront-elles examinées par l'ancienne Commission des transports? Nombre de gens de l'Ouest voudraient que l'on réponde à cette question qui les inquiète au plus haut point.

La population de l'Ouest canadien constate que la nouvelle politique des transports a pour effet l'abandon de certains embranchements et la sauvegarde d'autres. Certains embranchements sont en fait abandonnés. On espère encore que l'on gerdera certains embranchements jusqu'en 1975 tandis qu'on a perdu tout espoir pour d'autres. Les gens veulent savoir pourquoi certaines lignes sont épargnées alors que d'autres sont abandonnées. Le principe directeur n'a jamais été expliqué au comité. On a tenté de rationaliser cette question. Un député a demandé si le critère retenu s'exprimait par la quantité de boisseaux acheminés en un jour par mille de voie ferrée. Le ministre a dit non, ajoutant qu'on ne pouvait établir le critère sur cette base. Il a dit que cette méthode avait servi mais qu'on ne pouvait définir ainsi le critère.

L'abandon des embranchements est un problème extrêmement important. Assurément, l'aspect essentiel des mesures sur les transports est le suivant: nous autres législateurs, nous devons nous demander si les chemins de fer du Canada sont des sociétés n'ayant d'autre responsabilité que de faire un profit pour les actionnaires, ou les considérons-nous encore comme rendant un service public et étant en partie, sinon complètement, des services d'utilité publique? Il faut répondre à cela avant que ce projet de loi soit adopté, avant même que plusieurs articles aient été étudiés. Lorsque nous aborderons l'étude de l'article 16, par exemple, il nous faudra décider si nous considérons les chemins de fer comme étant des services d'utilité publique à 50 ou à 60 p. 100. Nos observations devront porter uniquement sur cet aspect de la question et il faudra décider si l'article 16 fournira la protection nécessaire permettant aux expéditeurs et aux citoyens de notre pays de faire usage des services d'utilité publique que nous avons créés et qui nous ont servis dans le passé.

En terminant mes observations sur l'article 1, monsieur le président, je voudrais signaler que j'ai l'intention d'y proposer un amendement. Je n'en ferai pas la proposition tout de suite car il serait plus juste que le ministre ait l'occasion d'étudier ma proposition. Je proposerai qu'on insère le mot «adéquat» dans l'article. J'espère que le ministre et ses fonctionnaires, ainsi que le gouvernement, étudieront les mérites de ma proposition, car j'estime que