

En dernier lieu, on dit que le ministre veut avoir chaque fois que les provinces le demandent des renseignements sur les coûts de transport, dans l'Ouest ou dans l'Est, afin d'établir des comparaisons de coûts entre le transport par eau, par avion ou par route.

Dieu sait, madame le président, combien de discussions ont eu lieu au cours des dernières années en rapport avec la question du transport des grains de provende de l'Ouest vers l'Est. On essayait de faire croire aux producteurs agricoles de l'Est du Canada que s'ils étaient obligés de payer des prix supérieurs pour des grains de provende de même qualité comparativement aux producteurs agricoles de l'Ouest du Canada que c'était dû au coût du transport, au coût du transport de l'Ouest vers l'Est, alors que le Parlement canadien a voté une loi pour accorder une subvention pour compenser cette différence de prix. Cette subvention évidemment n'a pas toujours réussi à établir une compensation juste, mais au moins cette subvention existait, et avait pour but d'établir une équité raisonnable entre les coûts de production pour les grains de provende de l'Ouest comme pour ceux de l'Est.

● (2250)

Malheureusement, madame le président, en tant que représentants à ce Parlement, plusieurs de mes collègues et moi-même n'avons pas toujours reçu les informations nécessaires pour être en mesure d'établir véritablement si la subvention accordée correspondait exactement à la différence des prix, ce qui avait comme résultat d'accorder une chance égale aux producteurs agricoles de l'Est et de l'Ouest.

Si par ce bill on peut obtenir des informations, et que par ce bill également, comme l'a dit tout à l'heure le ministre des Transports (M. Marchand), en attendant une autre loi qui viendra plus tard, alors on pourra se servir du bill C-48 pour faire de la lumière sur beaucoup de questions qui sont de nature à inquiéter non seulement les parlementaires, mais également les contribuables canadiens et ceux qui sont dans le domaine de la production, que ce soit au niveau de la fabrication de meubles ou de la production de viande de porc, d'œufs, de volailles ou de produits laitiers, et qui doivent circuler à la grandeur du pays. Si, en vertu de cette loi, nous pouvions réussir à obliger les compagnies de transport à soumettre au Parlement des chiffres réels sur les coûts de transport, sur les revenus réalisés, et de pouvoir enfin déterminer s'il y a réellement des profits ou des pertes, je pense que cela aura valu la peine de veiller un peu plus tard ce soir pour adopter ce projet de loi, afin qu'il devienne le plus tôt possible une réalité et qu'il permette au ministre des Transports de nous renseigner davantage.

Je compte sur l'honnêteté du ministre des Transports pour qu'un autre projet de loi soit présenté à la Chambre. A ce moment les députés pourront se renseigner davantage sur les activités ferroviaires et sur ce qu'il en coûte vraiment aux contribuables canadiens pour ce service public essentiel au développement de notre pays.

J'ai toujours considéré, madame le président, que les services de transport par voie ferrée sont une nécessité

### *Chemins de fer*

pour l'ensemble du pays et que les Canadiens sont très bien disposés à en défrayer les coûts, mais à une condition, c'est que ce soit rentable pour le développement de nos industries dans n'importe quelle partie de notre pays, et qu'on ne soit pas appelé à payer deux fois le coût pour un service qu'on peut avoir à un meilleur prix.

Et c'est pour cette raison, madame le président, que j'appuie de tout cœur le bill C-48.

[Traduction]

**M. Leonard C. Jones (Moncton):** Madame l'Orateur, je suppose qu'à cette heure tardive je devrais donner la bénédiction et rentrer chez moi, mais ce n'est pas aussi simple que cela. Certes, le bill C-48, après lecture, se passe de commentaires. Après tout ce que j'ai entendu ce soir, pour des raisons de justice, d'économie de temps et de convenance, je n'ai pas l'intention pour l'instant de juger le ministre des Transports (M. Marchand) ou son ministère.

Certes, la question de la divulgation des renseignements par les compagnies ferroviaires est importante. Ce sont des services d'utilité publique et leur coût d'exploitation devrait être connu du public. La loi devrait aller plus loin et j'espère bien qu'on présentera des amendements au comité pour lui donner plus de force et de sens et que le comité en fera aussitôt rapport à la Chambre.

La question du transport est de la plus haute importance aux yeux de tous les Canadiens et des députés. Le gouvernement doit s'engager dans la bonne voie au lieu de se perdre dans les nuages. J'habite une ville ferroviaire et je suis parfaitement au courant de quelques-uns des problèmes de transport. Les problèmes de transport doivent avoir la priorité dans notre pays. C'est une des conditions essentielles de notre Confédération et la survivance de notre économie et de la population dépend, dans une large mesure, de la remise en état, une fois pour toutes, de notre réseau de transport; nous pourrions ensuite nous efforcer d'atteindre des buts plus élevés au sein de la Confédération, d'unifier le pays et de supprimer les disparités régionales.

Il nous faut une politique et un programme et nous devons être prêts à les suivre. Les transports doivent être considérés comme un service d'utilité publique, non comme une entreprise commerciale. Tant que nous ne poserons pas cela en principe dans l'établissement de nos politiques de transport, nous ne pourrions remédier vraiment aux difficultés. Je suis sûr que nous pouvons, au cours de la session actuelle de la Chambre des communes, remédier à la plupart de ces problèmes.

**L'Orateur suppléant (Mme Morin):** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour 2<sup>e</sup> fois, est renvoyé au comité permanent des transports et des communications.)

**L'Orateur suppléant (Mme Morin):** Conformément à un ordre adopté aujourd'hui, la Chambre s'ajourne à 2 heures demain.

(A 11 heures la séance est levée d'office en conformité de l'ordre spécial.)