

comprends du système de transport canadien, que cette tentative de réintroduire la loi de la jungle dans le monde des transports, de réduire la réglementation et d'encourager les chemins de fer à puiser davantage dans le Trésor, ne rendra pas un bon service à l'économie des transports canadiens.

Je crains que, dans les années à venir, tout cela ne nous apporte précisément les mêmes réclamations, plaintes, difficultés et injustices que le Parlement actuel entend depuis maintes décennies à propos de la politique des transports. A mon avis, le ministre a commis de graves oublis en étudiant ce problème. Peut-être suis-je trop bon de parler d'«oublis». Le ministre a rédigé un projet de loi en s'inspirant de principes démodés. Il s'est montré beaucoup trop indulgent envers les compagnies canadiennes de chemin de fer, surtout le Pacifique-Canadien. D'autre part, le ministre a été beaucoup trop désinvolte au sujet des problèmes réels qui attendent les collectivités, les travailleurs des compagnies de chemin de fer et les agriculteurs du Canada auxquels les dispositions du projet de loi porteront atteinte.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, je voudrais dire quelques mots, à cette étape. Nous avons étudié un projet de loi d'une grande portée et nous savons tous les années de travail et d'effort qu'il a coûtées aux membres des commissions royales, et des comités, à plusieurs ministres et fonctionnaires du gouvernement. C'est certes le bill le plus important et le plus volumineux jamais étudié par la Chambre. Je ne crois pas pourtant qu'il guérira pour autant tous les maux dont souffre le régime de transport du Canada.

Les transports continueront à susciter des problèmes pendant le prochain siècle tout comme ils en ont suscités pendant les 100 années écoulées. On continuera à désigner un local de la Chambre sous le nom de salle du comité des chemins de fer, à moins qu'on ne le désigne maintenant salle du comité des transports. Cela dénote clairement l'immense intérêt que le Parlement et les Canadiens accordent à cette question.

• (12.50 p.m.)

C'est une tentative faite en vue de résoudre certains des problèmes, mais il y aura encore ici à la Chambre j'en suis sûr, des problèmes de transport à régler chaque année: modifications à la loi, nouvelles études au comité.

[M. Lewis.]

Jeunes ou vieux, qu'ils aient ou non des idées nouvelles sur la manière de diriger le Canada les gens continueront à se débattre avec ces problèmes. Le problème est vieux de 100 ans et il subsistera. Quoi qu'il en soit, le ministre et le gouvernement ont réalisé un progrès, que seul le temps permettra d'apprécier. Je ne suis pas pour autant convaincu que la solution présentée dans ce bill soit nécessairement la meilleure mais il s'agit maintenant de la mettre à l'épreuve, puisque la Chambre approuve le projet de loi.

L'idée d'une commission importante présidée par un autocrate ne me plaît guère. J'ignore qui sera nommé mais l'idée générale me déplaît. A mon avis, la responsabilité ministérielle s'en trouve amoindrie et l'autorité parlementaire affaiblie. Auparavant lorsqu'on posait des questions au ministre des Transports de l'entendre dire: «Je transmettrai votre question à la direction du National-Canadien et je verrai ce qu'elle répondra» passe encore. Mais désormais, le droit de regard parlementaire sur les transports nous échappera encore davantage. Donc, le bill me laisse assez froid et je ne compte pas trop sur des résultats spectaculaires. J'admets que le tarif-marchandises augmentera. On peut prédire sans risque que la population des provinces atlantiques et de l'Ouest paieront plus cher leurs services de transport. D'après moi, cette augmentation recèle un élément d'inflation.

Habitant l'Ouest, je ne puis vraiment pas me réjouir des mesures adoptées. Je pense que le subventionnement par l'État continuera à l'avenir. Il en a toujours été ainsi en matière de transports au Canada. Je doute fort que cet élément de subventionnement ait été supprimé. Je n'ai pour la mesure que des éloges modérés, pour la façon aussi dont le gouvernement a organisé les travaux pour son étude à la Chambre. Le ministre voulait à tout prix la faire terminer l'automne dernier. Il a présenté le projet de loi pendant la session spéciale, lorsque nous avons été rappelés pour traiter d'une affaire totalement différente. Il nous a exhortés sans cesse, 36 heures avant Noël, à adopter le projet de loi et à s'en débarrasser. Bien entendu, ce n'étaient que des propos en l'air.

Si j'éprouve un peu de sympathie pour le ministre des Transports, c'est dû uniquement à la rigueur excessive dont ses collègues du gouvernement ont fait preuve à son égard en l'obligeant à attendre tout l'automne dernier avant qu'il puisse nous présenter cette impor-