

le fait qu'une fois adoptée, cette mesure serait déferée au comité des transports et communications, nous serons prêts à y demander les renseignements que nous souhaitons, à y chercher les éclaircissements nécessaires et à y obtenir les explications qui seront très probablement disponibles à cette étape particulière de l'étude du projet de loi. Une fois que cette mesure sera devant le comité, tous les intéressés pourront y faire des instances. Il sera possible de convoquer des témoins experts et de les questionner sur les effets de l'application d'une telle mesure. Les gouvernements provinciaux pourront y faire des instances aussi bien que les sociétés agricoles et autres intéressés.

• (8.20 p.m.)

Je crois donc que ce projet de loi fera le sujet d'une analyse très intéressante et très constructive une fois qu'il aura été déferé au comité des transports et communications. Aussi, monsieur l'Orateur, tout en indiquant maintenant notre intention d'analyser d'avantage le bill et de proposer des modifications à l'égard de ses diverses dispositions, nous appuierons le principe du bill qui vise à définir et à appliquer la politique nationale des transports au Canada.

Je le répète, nous nous réservons le droit de présenter des propositions, des recommandations et des modifications, mais nous estimons aussi qu'il est temps d'énoncer et d'appliquer une politique nationale des transports qui soit plus moderne et réponde mieux aux situations actuelles. Nous avons donc l'intention d'appuyer la deuxième lecture de ce bill, tout en nous réservant le droit de participer activement aux autres stades que le bill franchira et de contribuer à améliorer la mesure présentement à l'étude.

M. F. J. Bigg (Athabaska): Monsieur l'Orateur, ce bill représente, à mon sens, une tentative visant à moderniser notre politique des transports. J'espère que notre politique future, contenue dans ce bill, mettra en profit ce que nous avons appris jusqu'ici. On entend beaucoup parler de régionalisme et l'on peut avoir l'impression que la grosse récolte qui se fait actuellement dans l'Ouest canadien résoudra tous les autres problèmes de cette partie du pays. Or, j'estime que si l'Ouest canadien n'avait pas obtenu, d'une année à l'autre, une grosse récolte, le pays ne serait peut-être encore qu'une colonie assez rétrograde.

C'est l'ouverture de l'Ouest qui a donné au Canada le grand élan. C'est la construction du

[M. Patterson.]

chemin de fer qui a fait notre pays. J'espère qu'en appliquant cette nouvelle politique des transports, nous éviterons les erreurs du passé et que nous irons de l'avant, afin de bâtir un pays plus grand et plus fort. Entre autres erreurs que nous avons commises par le passé, il y a, selon moi, celle de chercher à unir de façon permanente les diverses parties du pays ou, en d'autres termes, de nous être laissé assujettir par les volontés des disparus. J'espère que notre nouvelle politique sera dynamique et qu'elle pourra s'adapter aux circonstances changeantes.

A mon avis, on devrait constituer une commission des transports bien informée, qui réglerait les grands problèmes qui se posent dans ce domaine, et j'appuie sans réserve la création d'un tel organisme. D'autre part, il ne faudrait pas que cet organisme devienne trop puissant et oublie la raison principale pour laquelle il a été constitué. C'est pourquoi je m'oppose à la création d'une colossale société de la Couronne. Je vois plutôt une commission consultative chargée d'informer non seulement le ministre des Transports mais l'ensemble du Parlement. J'espère que le comité parlementaire des transports travaillera ferme, se renseignera plus à fond et que, de concert avec cette grande et nouvelle Commission des transports, il travaillera à l'amélioration des moyens de transport au Canada. Je suis convaincu qu'on peut atteindre cet objectif.

Il semblerait que ce soit pure hérésie de la part d'un habitant de l'Ouest canadien de dire qu'on devrait peut-être réexaminer les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau en vue d'établir une méthode plus équitable du partage des frais de transport au Canada. On pourrait peut-être se passer des tarifs préférentiels si l'on trouvait le moyen de stabiliser les prix des produits agricoles à un niveau qui permettrait aux expéditeurs de payer des tarifs-marchandises concurrentiels. J'aime à croire que cette commission, une fois créée, fera preuve de perspicacité et de fermeté. Il est possible qu'en divisant le chiffre de notre produit national brut par vingt millions de dollars nous constatons que nous ne pouvons pas défrayer les frais d'un chemin de fer, mais si l'on envisage la question avec la perspicacité qu'on a eue lorsqu'on a construit le chemin de fer du Grand lac des Esclaves on aura alors le courage d'aménager de nouvelles voies ferrées dans les régions intérieures et dans les régions vierges du Canada qui recèlent de grandes richesses et, qui sait, où l'on en découvrira d'autres plus grandes. J'espère donc que cette commission, une fois créée, ne jouera pas un rôle restrictif mais fera preuve de perspicacité et d'initiative, qu'elle préparera l'avènement d'un Canada