

Je me demande si je devrais citer d'autres passages du discours du ministre, chose qui lui plairait, certes. Il a parlé ensuite des tarifs et de l'abandon d'embranchements, et autres choses de ce genre, mais je préfère épargner à la Chambre d'autres citations.

A ce sujet, je voudrais signaler autre chose à la Chambre. Le ministre a fait grand état du fait qu'il annonçait en ce moment une politique nationale des transports. Comme s'il n'y en avait jamais eu encore. Bien sûr, le Canada a toujours eu une politique des transports, qu'il faut modifier de temps à autre.

En 1919, les députés qui ont constitué en société les Chemins de fer Nationaux du Canada ont discuté de questions de principe. Ils proposaient l'adoption d'une politique de nationalisation des entreprises ferroviaires privées, les fusionnant au sein du National-Canadien, assumant leurs obligations financières et nommant un conseil d'administration pour diriger une société de la Couronne chargée des chemins de fer de l'État. La politique adoptée à l'époque était, selon eux, une politique d'étatisation. Donc, si le ministre veut nous donner une définition de la politique nationale, il devrait nous faire un historique des événements passés.

Quelle était la politique des transports au moment de la fondation du Pacifique-Canadien? Quelle était la politique en matière de transports lors de la fusion des sociétés privées de chemins de fer au sein du National-Canadien? Cette politique vaut encore, mais le ministre n'en a pas parlé dans sa déclaration. Il nous présente à grand tapage une politique nationale des transports et il nous sert une lapalissade en nous disant qu'un réseau de transport économique et efficace, qui utilise tous les modes de transport disponibles au plus bas prix, est essentiel au bien-être et à l'essor du Canada. Rien de neuf là-dedans. Le ministre n'a pas enfanté cette idée banale.

Puis, il déclare qu'il y a trois questions à étudier. Il mentionne la réglementation, compte tenu de l'intérêt national. Chaque mode de transport supporterait une part équitable des frais réels des ressources et des installations fournies aux frais de l'État et aurait sa part des compensations pour chaque genre de transport (d'installations et services) qu'il est tenu de fournir au public. A l'entendre, telle est la politique nationale des transports pour le Canada. A mon avis, c'est incomplet.

Plusieurs honorables députés se sont attachés à interpréter l'expression: «intérêt

national». Il est assez difficile de définir l'intérêt national. Ces mots n'ont pas le même sens pour les divers habitants et les diverses régions de notre pays. Je parle ce soir en ma qualité de député du Manitoba. Or, ce qui est bon pour le Manitoba est bon pour le Canada. C'est ainsi que nous comprenons l'intérêt national, car nous sommes une province productrice de richesses, et si nous sommes forts et riches, tout le Canada en profite. Je suppose que toutes les provinces canadiennes pourraient en dire autant, mais quand un ministre annonce une nouvelle politique nationale des transports il devrait lui donner plus d'ampleur et la rendre complète et générale pour qu'elle soit vraiment inédite. A mon avis, il aurait dû ajouter qu'aucune région du Canada ne devrait assumer des tarifs-marchandises hors de proportion avec ses moyens.

Voilà le problème qui préoccupe les Canadiens de l'Ouest depuis de nombreuses années et qui me préoccupait en 1958 et 1959, quand nous étions aux prises avec une autre augmentation horizontale après qu'on en eut imposé je ne sais combien depuis la fin de la guerre. En ma qualité de député de l'Ouest et de la province du Manitoba, un pareil événement m'a naturellement troublé. La situation de cette époque a eu pour résultat l'octroi de subventions. On a toujours eu l'espoir qu'elles seraient temporaires, mais il n'en a jamais été ainsi. Par la suite, on a demandé à la commission MacPherson de faire une enquête approfondie et de nous donner les faits.

Quant à la politique nationale des transports, je crois que le ministre n'a pas rendu justice à son talent et aux conseils qu'il pourrait recevoir de ses fonctionnaires compétents. La façon dont les gens interpréteront la notion d'intérêt national quand ils s'occuperont de la réglementation des transports fera l'objet d'une controverse intéressante. Une commission des transports composée de 17 membres va établir les rapports entre certaines de ces questions et l'intérêt national. Or, l'intérêt national peut varier selon les individus et les régions qu'ils habitent.

Lorsqu'il nous exhortait à tenir un bref débat et à adopter ce bill en deuxième lecture, le ministre a dit qu'il y avait deux principes dans ce bill et que, si nous lui faisons subir la deuxième lecture, nous aurions simplement approuvé l'établissement d'une Commission canadienne des transports et la rationalisation des chemins de fer. Le député de Medicine-Hat (M. Olson) n'a pas tardé à signaler une troisième question, celle de l'établissement des tarifs.