

A cet égard, j'aimerais féliciter l'honorable député qui a proposé la subdivision du ministère—c'est du moins ce que j'ai cru lui entendre dire—vu qu'il est trop vaste à administrer pour un seul homme. Voilà un argument que j'ai défendu deux fois à la Chambre ces dernières années, mais je commence à avoir des doutes. Je me demande si nous n'aurions peut-être pas besoin dans ce ministère d'un plus grand nombre de sous-ministres ou même de ministres adjoints. Ainsi, le ministre responsable des transports aurait la tâche d'établir le lien entre tous les problèmes de transport et de navigation du Canada. Il y aurait en outre un programme quinquennal ou décennal d'objectifs, ou plus précisément de dépenses, qui porterait aussi sur l'intégration des organismes privés et publics.

Je suis frappé de voir qu'en fait, la commission royale d'enquête sur les transports n'est pas une commission d'enquête sur les transports, mais sur les seuls chemins de fer. Je vois que nombre de gens ont cru comprendre que le rapport insiste sur le fait que la concurrence est aujourd'hui le principal facteur dans l'industrie des transports. C'est vrai, mais il faut souligner que cette concurrence s'exerce entre divers moyens de transport, non pas entre les transporteurs eux-mêmes. Nos sociétés de transport ne se livrent pas la concurrence sans merci qui conduit à l'efficacité.

M. le président: Je regrette d'interrompre le député, mais son temps est expiré.

Des voix: Poursuivez.

M. le président: Le comité consent-il à ce que l'honorable député poursuive?

Des voix: D'accord.

Une voix: Dix minutes.

M. Fisher: Quelques minutes me suffiront. La concurrence que souligne la Commission des transports me paraît présenter certaines imperfections, en ce qui concerne l'attitude du gouvernement, car si nous ne prenons pas de décision quant au meilleur service à offrir dans certaines régions, nous aurons un double service au sein duquel les divers éléments rivaliseront entre eux. Nous voyons déjà se manifester cette rivalité entre Air-Canada et les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien; elle se manifeste aussi entre les diverses entreprises de camionnage. Une solution, à mon sens, serait que le ministre des Transports se fixe comme objectif, d'ici cinq ou dix ans, une espèce d'intégration des divers aspects du transport, et qu'il explique aux Canadiens où nous allons en matière de transport et combien tout cela va coûter.

J'aimerais formuler une opinion à ce propos, et c'est que nous ne devrions pas nous effrayer d'aucune de ces choses; nous ne devrions pas avoir peur de cette idée de libre entreprise et décider de vendre toutes les entreprises de l'État. D'autre part, je ne crois pas qu'il faille, dans le domaine du camionnage, se mettre en frais de soutenir tous ces camionneurs et d'ériger, en pratique, une sorte d'industrie naturalisée. Il me semble que ce qu'il nous faudrait pour les dix prochaines années, c'est une idée du but à atteindre et des moyens de l'atteindre et une diminution du double emploi. Une chose qui s'impose immédiatement, c'est de placer toute l'industrie des transports sous la compétence de la Commission des transports et d'intégrer de quelque façon les diverses commissions de transports que nous avons à l'heure actuelle: l'Office national de l'énergie, la Commission des transports, la Commission des transports aériens et la Commission maritime du Canada.

Les dernières observations que j'ai à formuler ici ont trait au National-Canadien et au fait que le président du chemin de fer n'est pas encore venu témoigner devant le comité de la Chambre. Je ne voudrais pas empiéter sur le débat qui a été suspendu à ce sujet, mais je tiens à bien signaler que, depuis ce débat où j'ai dit qu'il était temps que M. Gordon s'en aille, j'ai reçu—et je n'exagère pas—des centaines de lettres, de télégrammes et de cartes postales des employés du National-Canadien. Je n'ai reçu qu'une carte de quelqu'un qui s'opposait à mes vues; elle venait de Tisdale, un patelin de la Saskatchewan, et disait qu'une personne portant un nom anglais ne devrait jamais critiquer un bon Écossais comme M. Gordon. Tous les cheminots étaient d'accord avec moi. Quelques-uns allaient même plus loin. Cette réponse me confirme dans mon idée que le président du National-Canadien a perdu la confiance de ses employés. J'espère que le gouvernement et le ministre songent sérieusement à remplacer ce personnage le plus tôt possible.

M. Brunsdén: Le député a employé le mot «employeurs». Voulait-il dire «employés»?

M. Fisher: J'ai oublié le contexte, mais je parlais des employés.

(Texte)

M. Johnson: Monsieur le président, au tout début de mes observations, je désire offrir mes félicitations à l'honorable ministre des Transports (M. Balcer), non seulement pour le travail qu'il a accompli depuis son élévation à ce poste mais également pour sa nomination comme ministre des Transports, et ce pour la bonne raison que c'est la première