

Nous sommes saisis, bien entendu, d'un projet de loi qui énonce la pensée du gouvernement relativement à une politique nationale des transports et aux moyens de réaliser cet objectif. Un certain nombre de méthodes ont été utilisées afin de tenter d'expliquer la teneur du projet de loi et ses répercussions sur les réseaux de transport au Canada. Nous avons entendu la déclaration du ministre lorsqu'il a présenté la mesure. Il s'agissait d'une déclaration fort complète qui exposait le rôle joué par les moyens de transport dans le développement de notre pays et qui parlait de la nécessité d'avoir une politique des transports réaliste qui permettra au Canada de se développer, de prospérer et de progresser comme il se doit. En plus de sa déclaration, le ministre nous a aussi présenté ce que l'on pourrait appeler le guide du profane. Le ministre a tenté de traduire en langage familier, pour ceux d'entre nous qui sont des profanes dans ce domaine, la signification, les buts et les objectifs du projet de loi ainsi que la marche à suivre pour réaliser les buts énoncés.

Et hier midi, justement, nous avons assisté à une séance d'information au cours de laquelle le ministre d'État (M. Turner) et certains fonctionnaires du ministère se sont mis à la disposition des auditeurs pour donner des explications sur la mesure. En outre, nous venons d'entendre de nombreux participants au débat. Comme d'autres, j'ai essayé de les écouter tous, et je crois avoir dans une large mesure réussi à comprendre plus précisément ce qu'elle comporte. Je prétends, monsieur l'Orateur—et sans doute, d'autres sont de mon avis—que malgré tout, plusieurs questions demeurent sans réponse, que de nombreuses craintes ne sont pas encore apaisées et que certaines dispositions prêtent tellement à controverse qu'il faudra des échanges d'idées considérables, de longs débats et des analyses approfondies pour que nous puissions vraiment en comprendre toute la portée.

On a mentionné les propositions concernant l'abandon d'embranchements. Mon collègue le député de Medicine-Hat (M. Olson) a fait ressortir un point très important, je crois, quand il a déclaré qu'on devrait prendre soin de prévoir qu'en cas d'abandon d'une ligne, d'autres formes de transport soient disponibles, afin que les régions intéressées ne demeurent pas en plan. Un autre aspect du bill qui suscite de graves doutes, c'est celui qui a trait au régime des tarifs, qui est censé permettre aux chemins de fer de récupérer leurs pertes, pour ainsi dire, ou d'accroître leurs revenus pour équilibrer les choses et satisfaire aux autres exigences du bill.

Nombreux sont ceux qui se sont montrés fort inquiets de l'effet de l'application des dispositions du bill sur les diverses régions du Canada. Évidemment, nous aimons tous voir les choses dans l'optique d'une politique nationale, et nous le devons. Nous aimons voir le Canada comme une grande nation à l'état de croissance, et l'idée est exacte. Néanmoins, il nous faut et il nous faudra comprendre que même si nous constituons une nation, le pays comprend des régions géographiques distinctes, et qu'en mettant une mesure en œuvre, nous devons en prévoir les effets dans ces différentes régions.

Les députés des Maritimes ont par conséquent le droit de manifester de graves inquiétudes à propos des conséquences possibles de ce bill pour leur région. Ceux des provinces des Prairies ont exprimé leurs doutes et leurs appréhensions. Ceux des provinces centrales de l'Ontario et du Québec craignent que leurs commettants ne soient obligés de supporter la majeure partie de l'augmentation des coûts qui pourra découler de l'application de cette mesure.

Nous, de la Colombie-Britannique, craignons aussi que cette mesure nuise à notre province. On a déjà signalé avec appréhension que la position déjà précaire de la Colombie-Britannique pourra se détériorer encore davantage si ce bill est adopté et ses dispositions appliquées. On n'a jamais cessé de se préoccuper du fait que les tarifs-marchandises sont plus élevés lorsque des marchandises sont expédiées de Vancouver vers l'Est que lorsqu'elles le sont à destination de Vancouver. C'est, à mon avis, une position injuste qui doit être rectifiée sans délai. La Colombie-Britannique devient rapidement une région industrielle du pays et devrait par conséquent jouir des mêmes droits et avoir accès aux marchés du Canada au même titre que les provinces d'Ontario et de Québec. J'estime donc que les craintes exprimées à propos des divers aspects du bill sont fondées.

On a mentionné plus d'une fois la nature complexe du bill n° C-231. Pour ma part, j'estime qu'il est virtuellement impossible à une personne qui n'est pas particulièrement versée dans ces questions, de comprendre de quoi il s'agit et d'évaluer les conséquences globales de l'application d'une telle mesure. Il faut obtenir des explications et renseignements supplémentaires et, à mon avis, l'endroit tout désigné pour le faire, c'est en comité. En conséquence, si nous envisageons