

une certaine assurance de la part du ministre quant au genre de décision qui sera rendu à l'avenir au sujet des tarifs de l'Est. Nous voulons l'assurance que nos ports fonctionneront à plein rendement.

Point n'est besoin qu'un habitant des Maritimes vive à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, ou à Halifax, en Nouvelle-Écosse, pour constater que le degré de prospérité dans ces régions influe beaucoup sur la prospérité des Maritimes en général. Nous avons donc naturellement hâte d'en savoir plus long sur ce que ces tarifs deviendront à l'avenir. Il y a tellement de complexités dans ce bill, tellement de problèmes auxquels nous n'avons pas la solution et pour lesquels on n'aura pas de réponse pendant encore plusieurs années, que je ne crois vraiment pas qu'il soit juste de demander à un député de voter maintenant. Je crois que le bill devrait être déféré au comité permanent où il serait examiné, ce qui serait profitable et favoriserait en même temps une politique de transport à l'échelle nationale. Les députés seraient alors en mesure de faire une évaluation du bill en connaissance de cause et pourraient décider s'il doit ou non recevoir leur appui.

• (8.10 p.m.)

En demandant aux députés de voter maintenant, je crois que le gouvernement les place dans une situation les forçant à ne voter que dans un sens, c'est-à-dire contre le bill. Je le dis parce qu'on est beaucoup plus sûr de voter contre quelque chose au sujet duquel on n'est pas complètement renseigné. On devrait pouvoir faire une évaluation raisonnable et réaliste, ce qui serait à l'avantage de la nation en général. Je crois qu'aucun député ne tient absolument à voter contre aucune mesure législative. Nous sommes ici en vue de préparer les meilleures lois possibles pour la nation. Nous ne sommes pas «contre» quelque chose. Nous voulons la réforme, le genre de réforme qui est à l'avantage de la nation dans son développement. Mais, à ce stade-ci, ce n'est pas une bonne procédure de demander aux députés d'exprimer leurs vues au sujet d'un projet de loi aussi compliqué que le bill n° C-231.

Examinons les événements derrière ce projet de loi afin de comprendre sa complexité; c'est-à-dire, si nous devons en juger d'après le temps que le gouvernement a mis à étudier le rapport de la Commission MacPherson avant de présenter cette mesure législative. En fait, monsieur l'Orateur, si le Parlement avait été saisi de ce projet de loi avant la semaine dernière, il n'y aurait peut-être pas eu de grève de chemins de fer au pays. Le

gouvernement et le ministre ont jugé cette politique si compliquée et si difficile qu'ils ont non seulement présenté un projet de loi ensuite retiré, mais permis que la Chambre soit saisie du projet de loi actuel seulement en temps de crise nationale. Je ne sais pas quand la Chambre aurait été saisie du projet de loi s'il n'y avait pas eu de grève de chemins de fer.

Le ministre l'aurait peut-être présenté en automne de toute façon; c'est ce qu'il a indiqué, mais comme le ministre s'est trouvé en mesure d'élaborer le projet de loi et d'en saisir la Chambre pendant une crise des chemins de fer, je ne vois vraiment pas pourquoi il n'aurait pas pu le faire avant le congé d'été. S'il l'avait fait, le résultat aurait très bien pu être un règlement négocié entre les chemins de fer et les employés, ce qui aurait prévenu les dommages causés à l'économie par la grève qui s'est ensuivie.

J'espère que le ministre, qui vient de la région atlantique ou qui, pour être plus précis, représente une circonscription de la région atlantique, songera à élaborer une philosophie du genre de celle dont s'inspire la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes relativement aux divers autres moyens de transport qui deviennent si importants pour l'économie des provinces Atlantiques. La quantité de marchandises que manutentionnent les transporteurs aériens s'accroît d'une façon extraordinaire. Encore ici on peut presque détenir un monopole, sûrement à l'égard du transport de nos marchandises de n'importe quelle région des provinces de l'Atlantique vers n'importe quelle région du Canada hors de la province de Québec. Si le gouvernement croit fermement au principe de base de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, il devrait faire en sorte d'égaliser nos avantages quant au transport aérien des marchandises, comme c'est le cas à l'égard du transport ferroviaire.

Bien que nous ne profitons pas encore des immenses avantages qui découlent des pipelines, je suis certain que cela ne tardera pas. Encore là le principe de base de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes devrait être étendu à l'exploitation des pipelines. Le transport par camion est notre seule solution de rechange aujourd'hui. Vu que ce bill réglementera ce moyen de transport dans l'avenir, la mesure législative devrait encore une fois nous accorder le même genre de protection et prévoir pour le transport routier le même principe qui s'applique au transport ferroviaire.

J'espère que cette mesure bénéficiera véritablement aux provinces de l'Atlantique. J'espère qu'elle favorisera notre développe-