

à fond qu'il devrait l'être. Je suis sûr qu'il y a de nombreux députés ici, à la Chambre, dont moi-même, qui reconnaissent le fait qu'il faut un bill et qui voudraient se prononcer en faveur, d'un tel bill, mais qui ne voudraient pas le faire sans comprendre de quoi il s'agit.

Je crois qu'au moment de l'élaboration de cette mesure législative, trois ou quatre personnes auraient pu se mettre d'accord pour la résumer en une vingtaine d'articles. Je constate en le lisant que certaines de ses dispositions sont contradictoires.

Par exemple, dans les notes explicatives donnée à la deuxième page qui n'est pas numérotée, on dit:

La Partie I du bill traite du projet de création d'une Commission canadienne des transports qui remplacera l'actuelle Commission des transports du Canada, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne. Les Parties II et III prévoient deux autres moyens de transport, savoir, le pipe-line pour denrées et le transport par véhicule à moteur d'une province à une autre.

C'est très clair pour la plupart d'entre nous. Toutefois, si nous nous reportons à la page 6 du bill, nous trouvons un aperçu du personnel de la Commission qui comprendra 17 membres. Je crois que les trois organismes antérieures avaient un personnel de 13 membres. Je ne chercherai pas à faire croire qu'on cherche à se tailler un fief parce que je ne crois pas que cela fait de propos délibéré. Je ne veux pas argumenter sur ce point, car nous devrions, je pense, aborder l'étude de ce projet de loi sans parti pris, en concitoyens ayant à cœur un intérêt commun.

Je tiens aussi à féliciter le ministre de son exposé du projet de loi. Il aurait mieux valu peut-être ne pas entendre d'exposés aussi longs par plusieurs représentants des deux côtés de la Chambre.

L'hon. M. Pickersgill: C'est le rôle d'une opposition.

M. Irvine: J'aimerais maintenant poser au ministre certaines questions auxquelles je lui demanderais de répondre à la fin du débat. Je voudrais savoir combien d'États, aux États-Unis, sont desservis par les embranchements ou lignes secondaires du National-Canadien. Je veux parler notamment de la ligne du Grand Tronc qui passe par Chicago et dessert des endroits intermédiaires. Je crois savoir que 13 États sont desservis par cette ligne, mais j'aimerais que le ministre me confirme la chose. Je voudrais aussi savoir si cette section du réseau ferroviaire est

subventionnée par notre gouvernement et, si oui, dans quelle mesure. Le ministre pourrait-il nous dire également si le projet de loi a pour but de mettre fin aux subventions au transport? Cela n'est précisé nulle part dans le bill.

Comme on le sait, nous venons de subir les conséquences d'une importante grève des chemins de fer. Autrefois syndiqué, je me rends bien compte des difficultés des cheminots. A mon avis, le bill n° C-230 nous grève d'une dépense supplémentaire de 100 millions de dollars. J'aimerais savoir d'où viendra cet argent. Viendra-t-il de l'augmentation des taux de transport-marchandises? Si je ne me trompe, les taux dans l'Ouest sont un peu plus élevés que dans cette partie du pays. Je crois comprendre aussi que, dans certains cas, les taux sont plus élevés dans l'Est que dans les provinces d'Ontario et de Québec. On peut considérer l'Ontario et le Québec comme le centre économique ou du moins le centre industriel du Canada. Malheureusement, ces régions devront, je crois, faire les frais de ces augmentations. D'après moi, on devrait informer d'avance les habitants du Québec et de l'Ontario de cette situation. Ce sera pour nous un rude coup du point de vue industriel. Cela pourrait peut-être aussi porter un coup à nos efforts pour acquérir et conserver certains de ces débouchés à l'étranger qui sont si importants pour notre balance des paiements.

• (7.10 p.m.)

Monsieur l'Orateur, le projet de loi traite largement de la rationalisation. Que dire de la rationalisation? Dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, la ville de London, nous avons un service qui va de London à Windsor, soit un parcours de 120 milles. La voie des chemins de fer Nationaux du Canada est parallèle à la voie du Pacifique-Canadien. Les horaires des services-voyageurs sont presque identiques. Quel gaspillage d'argent. Ce sont des lignes à double voie, et rien au monde n'empêche que l'on prenne des dispositions afin d'utiliser une seule ligne. Je crois que nous devrions prendre l'initiative dans ce domaine. Il serait possible de réaliser de grandes économies. Par exemple, que dire du programme de séparation des catégories que nous défrayons à 75 ou 80 p. 100, je crois? Je sais que deux ou trois séparations de catégories sont à l'étude en ce moment à London. Je ne suis pas au courant de la situation à Chatham ou à Windsor, mais je suis sûr que le député de Kent (Ontario) (M. Danforth) aurait des renseignements à ce sujet.