

de protéger les Canadiens, la nouvelle Commission se conduira comme son prédécesseur et servira simplement de commis aux compagnies qu'elle est censée réglementer: le Canadien Pacifique, la compagnie de téléphone Bell et les télécommunications du CN et du CP. Je doute même beaucoup que la nouvelle Commission ait besoin de pouvoirs supplémentaires, compte tenu des traitements élevés et de la compétence de leur personnel, même si cette compétence n'est pas aussi marquée à l'égard des Canadiens qu'à l'égard des compagnies que la Commission est censée réglementer.

Autrefois, cette commission n'a pas exercé le pouvoir dont elle est munie pour régler le tarif du téléphone. Elle n'a pas non plus réussi à utiliser ses pouvoirs pour obliger les compagnies de chemins de fer—le Canadien Pacifique en particulier—à respecter leurs engagements. Le Canadien Pacifique s'était engagé par un contrat passé avec le gouvernement et le peuple canadien à assurer un service ferroviaire convenable. Le Canadien Pacifique détient maintenant d'autres intérêts et d'autres investissements, mais n'oublions pas qu'ils sont presque entièrement fondés sur l'octroi de quelque 25 millions d'acres de terrains dont certains comptent parmi les plus riches de notre pays. On les a donnés au Canadien Pacifique il y a environ cent ans. C'était en partie le prix qu'il fallait payer pour convaincre les prétendus entrepreneurs indépendants de l'époque de construire un chemin de fer d'un bout à l'autre du Canada. A la lumière de cette expérience, je n'ai pas d'espoir que la Commission canadienne des transports exercera plus qu'elle ne l'a fait dans le passé, les nouveaux pouvoirs que le ministre propose de lui donner, de façon à protéger les intérêts des consommateurs dans ce domaine. C'est pourquoi j'avoue au ministre que cette proposition me laisse plutôt sceptique, pour ne pas dire plus.

**M. W. M. Howe (Wellington-Grey):** Monsieur l'Orateur, au premier abord le projet de loi C-11 pourrait sembler être un de ces bills simples dont la Chambre est saisie périodiquement afin de mettre un peu d'ordre et de préciser certaines questions. Mais, à la suite de la déclaration du ministre, il est clair maintenant qu'il n'en est rien. Le bill ne traite pas d'une affaire simple mais plutôt très complexe et très élaborée, pour laquelle un certain nombre de compagnies dépensent des sommes considérables.

Au premier abord, on pourrait croire que le projet de loi se rapporte à de petites compagnies privées de télégraphe et de téléphone qui se permettraient de faire des choses qui auraient dû être défendues. Cependant, d'après la déclaration du ministre, il semblerait que le projet de loi porte sur des questions

importantes de transport et de communication et sur des problèmes consécutifs à l'utilisation de nouvelles formes de communication qu'emploient à l'heure actuelle tant d'organismes commerciaux. Le projet de loi exige donc beaucoup de réflexion et un examen attentif.

L'autorité de la Commission canadienne des transports va être renforcée et voici la teneur de la note explicative relative à l'article 3:

Cette modification étendrait les dispositions touchant les règles justes et raisonnables et non discriminatoires applicables maintenant aux taxes, aux services et installations fournis par une compagnie de télégraphe ou de téléphone.

Dans sa déclaration à la Chambre, le ministre n'a pas dit si des compagnies utilisant les services fournis par les compagnies de télégraphe et de téléphone avaient été victimes d'injustices, ou avaient invoqué différends ou griefs. Je me souviens il y a quelques années lorsque nous discutons des modifications à la loi sur le téléphone, les compagnies de télévision à antenne collective et la Bell Canada avaient eu une prise de bec à propos du loyer exigé par celle-ci pour les services qu'elle assurait à celles-là. Une autorité régulatrice peut être nécessaire dans un domaine pareil.

Mais il doit y avoir d'autres domaines où l'injustice a peut-être été pratiquée et dont le ministre ne nous a pas parlé, car on ne présente pas à la Chambre un bill comme celui-là tout d'un coup sans invoquer d'autre raison que l'expansion et la complexité nouvelles de l'industrie. Quelqu'un doit penser qu'on a exigé de lui des tarifs exorbitants ou qu'il n'a pas eu un service convenable et le ministre, le gouvernement ou la Commission canadienne des transports ont dû recevoir des plaintes qui ont rendu nécessaire la présentation d'un projet de loi qui fera désormais relever toutes ces compagnies de la Commission canadienne des transports.

• (4.40 p.m.)

Je ne veux pas m'égarer dans cent voies différentes comme le député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow) et entrer dans des questions de chemins de fer, de télécommunications et de transports de toutes sortes. Cependant, lors de la création, il y a quelques années, de la Commission canadienne des transports, nous espérons que la façon de s'attaquer aux problèmes serait incomparablement meilleure, alors que maintenant je me demande si cette commission est en mesure de faire enquête sur des questions comme la discrimination et les taxes. La question est très compliquée. Si la Commission doit s'en occuper il lui faudra peut-être doubler ses effectifs et peut-être engager des experts pour s'acquitter convenablement de la tâche. Je n'ai pas l'impression que nous ayons eu beaucoup d'exemples concrets de la compétence de