

Il est tout à fait vrai, nous le savons tous, qu'à l'époque des grands aventuriers, les États-Unis, ont adopté des mesures pour avoir la haute main sur les entreprises géantes. Nous aussi au Canada avons adopté des mesures pour endiguer l'avidité de certaines de ces entreprises. Je veux parler par exemple de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. A l'heure actuelle, certaines mesures et autres organismes tendent à contrebalancer les privilèges et avantages dont jouissait la grosse entreprise dans notre structure économique. Je songe, en ce moment, aux syndicats ouvriers. En vertu de nos lois, les entreprises sont forcées de négocier avec les syndicats. Le gouvernement prévoit l'arbitrage des différends. Lorsque les niveaux de salaires sont fixés, on examine, notamment, la richesse de la compagnie. Je tiens à dire ici que, comme bien d'autres, je veux que l'ouvrier et le chef d'entreprise jouissent d'un traitement équitable. Les ouvriers doivent recevoir une juste rémunération pour leurs services et une entreprise qui prend des risques énormes doit recevoir un bénéfice équitable sur ses placements.

● (5.50 p.m.)

Si dans la société à venir nous continuons d'imposer des règlements et de nouvelles exigences aux entreprises, nous allons décourager les petits industriels et les petits commerçants et accélérer la mainmise des grandes entreprises sur les autres. Le pays doit laisser assez de place à l'initiative privée si l'on veut maintenir un degré raisonnable de concurrence. Autrement, plus de lois seront nécessaires pour réglementer les gros magnats. Le Canada est un pays jeune; qu'on donne donc aux Canadiens l'occasion de l'édifier. On ne peut pas supprimer l'initiative, décourager l'ambition, et s'attendre en même temps que le pays progresse.

Je l'ai déjà dit, monsieur l'Orateur, ces entreprises de transports et communications dont il est fait mention doivent présenter un rapport à la Commission des transports. Ainsi, on examine leurs opérations dans un esprit d'indépendance et d'équité et elles doivent répondre de toute irrégularité. Le bill des transports qui a été présenté à la Chambre et adopté en principe prévoit l'établissement d'un organisme national de régie. Allons-nous mettre en doute l'efficacité de ce nouvel organisme avant même qu'il ait eu la possibilité de commencer son travail ou de faire ses preuves?

La Chambre dispose maintenant d'un régime de comités qui offre amplement aux députés l'occasion d'exposer leurs griefs. Le

*Feuilleton* leur permet de poser des questions aux ministères compétents. Les députés le savent, le fardeau des comités est déjà assez lourd, et si nous les chargeons d'une tâche qu'accomplit déjà quelque autre organisme, le régime pourrait fort bien en souffrir.

Toutefois, je ne m'oppose pas à ce que d'énormes sociétés comme le Pacifique-Canadien soient priées de comparaître devant un comité. S'il en est parmi les entreprises mentionnées dans le bill n° C-218 qui n'assurent pas un service convenable, on fait enquête sur elles. Lorsque les gens déposent des plaintes au sujet de questions de sécurité, on fait enquête. Si l'on se plaint de service inefficace, ces entreprises doivent comparaître devant la Commission des transports. Allons-nous, membres du Parlement, instituer un organisme régulateur, puis réglementer l'organisme régulateur chargé de faire appliquer les règlements? Si la nouvelle commission ne fonctionne pas efficacement, le Parlement peut soumettre des plaintes, mais nous devrions au moins donner au nouvel organisme régulateur l'occasion de faire ses preuves. Assurons-nous des services efficaces, soyons justes envers tous les groupes et tous les organismes, le cas échéant, mais n'étouffons pas l'esprit d'initiative et de risque chez les citoyens canadiens. La disposition inscrite dans le bill au sujet d'une société colossale est peut-être très opportune, mais je n'aimerais pas qu'on applique cette mesure à toutes les entreprises, alors que nous avons d'autres moyens de contrôle.

**M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, ce débat a été un tant soit peu à la bonne franquette, surtout dans le cas de la contribution apportée par le représentant de Bow River (M. Woolliams). Il a eu ainsi l'occasion de parler de ses sujets favoris, soit le Pacifique-Canadien et les parcs nationaux. Le député de Bow River n'a manifestement pas passé beaucoup de temps à la Chambre cette session-ci ou n'a pas lu les rapports du comité des transports et des communications. Autrement, il aurait certainement su que les représentants du Pacifique-Canadien ont de plein gré accepté de comparaître devant un comité de la Chambre. A vrai dire, le président avait fait savoir—si je me rappelle bien—qu'il serait heureux de comparaître n'importe quand afin de répondre aux accusations portées par certains députés et d'autres personnes qui se demandent si la société a fait honneur à l'engagement contracté envers le Canada de construire un chemin de fer transcontinental.

[M. Hopkins.]