

dement adopté. Vous vous souviendrez, monsieur le président, que ce dernier portait sur le cas où un des moyens de transport mentionnés dans le projet de loi voudrait acquérir, directement ou indirectement, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, un intérêt dans le commerce ou l'entreprise d'une personne s'occupant surtout de transport, que ce commerce ou cette entreprise relève ou non de la compétence du Parlement; et il fallait en donner avis à la Commission. Cet amendement comportait une disposition prévoyant la façon dont la Commission devait s'occuper de l'affaire. D'après les derniers mots de l'amendement, la Commission peut, en vertu des dispositions de l'amendement, interdire à une société toute acquisition dans le domaine des transports. Je signale respectueusement, monsieur le président, que ce projet de résolution ne renferme absolument rien, sauf les derniers mots...

L'hon. M. Pickersgill: Que dire des tout premiers mots?

M. Lewis: Les premiers mots portent sur la définition d'une politique nationale des transports pour le Canada. Si sa portée est assez vaste pour inclure des mesures législatives ayant trait à l'unification, à la fusion et à l'acquisition d'entreprises de transport, elle pourrait sûrement viser aussi la protection des travailleurs touchés par une initiative de la Commission.

Je ne vois pas du tout, monsieur le président, qu'on puisse prétendre que l'amendement proposé par le député de Port-Arthur porte sur l'objet du présent amendement. Aucune disposition du projet de loi ne traite de la substance de l'amendement, qui constitue maintenant l'article 20 du Bill. Rien dans le projet de résolution ne laisse entendre que le bill ait pour objet de traiter de ce qui constitue essentiellement une acquisition monopolisante d'autres entreprises de transport. Le ministre a présenté l'amendement, et le comité était disposé à l'étudier car, de toute évidence, il résultait de la politique nationale des transports énoncée dans le projet de loi ou s'y rattachant.

Je vous signale en toute déférence, monsieur le président, que l'amendement dont le comité est saisi correspond beaucoup plus clairement à ces mots que l'amendement accepté par la présidence et sur lequel le comité s'est prononcé. Peut-on dire, sans faire preuve de légèreté d'esprit ou sans être difficile, que les répercussions de la rationalisation des services de chemins de fer sur les employés ne découlent pas de la rationalisation elle-même?

[M. Lewis.]

Peut-on logiquement soutenir que les effets de la rationalisation sur les employés ne sont pas une conséquence directe de la rationalisation prévue dans le projet de loi actuel, dont tout le mécanisme traite de la rationalisation des chemins de fer et la favorise?

• (4.10 p.m.)

L'amendement dont j'ai parlé et qui fut, je le répète, adopté par le présent comité, était selon moi un amendement approprié justement parce qu'il traitait également de la rationalisation des services de transport au Canada. N'oublions pas non plus que le bill se fonde sur la concurrence et que cette dernière disparaîtrait si un mode de transport obtenait un monopole au détriment des autres moyens de transport ou si une compagnie exploitait un mode de transport bénéficiait d'une emprise monopolisante sur les autres modes de transport. Dans le même sens, l'amendement actuel est approprié et s'insère dans le cadre de la résolution.

Je signale aussi en toute déférence qu'il se conforme entièrement à l'esprit et à la lettre du bill à l'étude, si je puis m'exprimer ainsi, et de l'article dont nous sommes saisis, car ce que nous étudions à l'article 42 et surtout dans le nouvel article 314D, c'est précisément le sujet suivant: a) l'encouragement de la rationalisation, b) les répercussions de la rationalisation sur les chemins de fer et c) les mesures à prendre quant aux répercussions de la rationalisation. Je vous prie de remarquer, monsieur le président, que l'amendement s'inspire exactement des mêmes principes que l'article en cause: encourager l'organisation rationnelle, remédier à ses conséquences sur les employés intéressés et en prévoir les modalités. La seule différence, c'est que, suivant le projet de loi actuel, si les conséquences sont défavorables aux chemins de fer, le Trésor public y remédiera, alors que, selon l'amendement proposé, si les conséquences sont défavorables aux employés, elles devront être compensées par des indemnités fixées par la Commission. L'amendement se rattache donc directement à la Commission prévue par le projet de loi. Cependant, l'amendement prévoit que, le cas échéant, c'est la compagnie intéressée qui devra indemniser les employés touchés.

J'ai encore deux points à faire ressortir, monsieur le président. Tout en étant destinés à étayer l'argument concernant les modalités d'application du bill, ils touchent nécessairement, en partie, au fond de la question. Qu'il me soit permis de rappeler au ministre, certaines de ses paroles. Sauf mésinterprétation de cet article de ma part, l'article 182 de la loi sur les chemins de fer qui prévoit une indemnité pour les employés n'est pas abrogé.