

Même si nous admettons maintenant la nécessité d'insister davantage sur la réglementation, on doit dire que si les règlements doivent se révéler efficaces, il faudra leur donner la chance de faire leurs preuves. Je veux dire par là que la commission, étant l'autorité régulatrice, doit être munie d'un mandat et d'une autorité juridique appropriés pour accomplir sa tâche. Pourtant, que renferme le bill? Les articles les plus importants qui traitent du contrôle des tarifs et des règlements s'inspirent d'un mandat et de formules qui sont fondés non sur la réalité mais sur certaines normes fictives.

La plupart des associations qui ont présenté des mémoires au comité se sont prononcées énergiquement contre ces normes, mais ces dernières sont demeurées intactes dans le projet de loi. Comme on n'a pas fait droit à ces objections importantes et qu'on n'a pas apporté les modifications appropriées, à ce sujet, je tiens à dire au ministre que plusieurs députés et moi-même auraient de la difficulté à se prononcer en faveur de ces articles et, par conséquent, du bill lui-même.

• (5.20 p.m.)

Je ne veux pas perdre du temps à une polémique ou des digressions sur l'opportunité ou l'efficacité relative de la propriété publique par rapport à la propriété privée dans notre politique du transport. Mais, à mon avis, si l'on veut sérieusement définir et mettre en vigueur une politique nationale des transports, rationnelle au maximum, il faudra entamer ce débat au plus tôt.

En soi, la propriété publique n'a peut-être pas de vertu spéciale. La propriété privée pas davantage lorsque l'intérêt public doit être protégé par des règlements de très vaste portée. Pourtant, c'est précisément ce qui s'impose. Il faut une réglementation globale de nos services de transport pour protéger l'intérêt public.

Je le répète, si cette réglementation s'impose c'est que rien n'a encore prouvé de façon concluante que l'on peut se fier davantage à la concurrence pour protéger les usagers de nos services de transport et stimuler leur rôle au sein de notre économie.

A titre de membre du comité permanent des transports et communications chargé d'étudier ce bill article par article, j'ai trouvé l'expérience fort utile. A bien des égards, j'ai eu

conscience de l'utilité du comité. Mais à l'égard d'un aspect capital, son rôle a été futile. Le comité n'a pu évaluer utilement la portée et les effets du bill, faute de certaines données de comptabilité du prix de revient, données nécessaires et même indispensables, que possédaient les compagnies de chemins de fer.

Le député de Medicine-Hat et moi-même avons présenté une motion pour que le comité obtienne précisément ce renseignement faute duquel il était impossible d'en arriver à une conclusion quelconque sur l'efficacité de l'article 336 proposé, relatif au contrôle des taux. Le contrôle des taux dont il est question dans cet article concerne les frais supportés par les chemins de fer et les formules fondées sur ces mêmes frais. Le comité n'a pu obtenir les données requises.

Monsieur le président, ma motion a été rejetée. J'ai alors prévenu que je formulerais mon grief à la Chambre, et c'est ce que je fais maintenant—je le crois bien fondé—car je prétends que le comité a été déconfit et paralysé dans sa tâche, car on lui a refusé les données sur le coût de revient que les chemins de fer avaient en leur possession.

On a prétexté que ces données appartenaient de droit à leurs propriétaires, les compagnies canadiennes. Les renseignements pouvaient être fournis à la Compagnie des transports du Canada, mais ils ne pouvaient être donnés à aucun autre groupe, dont un comité parlementaire, car il pouvait y avoir violation du secret, et en conséquence, les chemins de fer pouvaient se trouver dans une situation désavantageuse par rapport à leurs concurrents.

J'allègue qu'on ne peut absolument pas accepter ce genre d'argument. N'importe quel comité législatif du Congrès des États-Unis ou du Parlement britannique, je crois, le rejetterait. Je pourrais ajouter que les trois provinces des Prairies regrettaient, dans leurs mémoires, qu'on n'ait pas transmis ce renseignement à leur avocat et que les membres du comité permanent n'aient pu en prendre connaissance.

Je dois donc dire, monsieur le président, qu'aucun membre du comité, si ce n'est le ministre des Transports, ne peut dire avec une certaine confiance ou assurance qu'il comprend vraiment la portée de certains articles proposés dans le bill, surtout l'article 336 et un ou deux autres, car on ne nous a jamais fourni certaines données qui nous auraient