Chambre. Nous avons combattu l'honorable représentant lorsque nous pensions devoir le faire; nous avons proposé des mesures concrètes lorsqu'elles nous ont semblé nécessaires. Nous avons tenté de nous rendre utile au ministre. Maintenant, nous rendra-t-il le service, à nous et aux Canadiens, de nous donner une Commission qui se mettra au travail avec efficacité et sincérité et qui agira en arbitre digne de confiance entre le grand public et les compagnies de transport?

Nous espérons qu'avec une Commission de ce genre, les chemins de fer pourront fonctionner efficacement, les lignes aériennes, assurer des services complets au grand public et tous les autres moyens de transport, exécuter leurs tâches respectives de façon à servir de leur mieux les meilleurs intérêts du Canada. Certes, le principe d'intégration de tous les services de transports est nouveau pour nous, Canadiens. Il nous semble logique et, à la lumière des arguments qui ont été présentés, nous avons accepté de déléguer ce pouvoir à une commission. Maintenant que le fait est accompli, il appartient au gouvernement de nommer le genre de commission qui aura la compétence voulue pour que le présent bill entraîne une réussite durable.

M. Norman Fawcett (Nickel Belt): Pendant que le bill en était à l'étape du comité plénier, je n'ai guère participé au débat. Les députés reconnaîtront que je n'ai pas pris beaucoup du temps du comité. Toutefois, je voudrais, maintenant, faire quelques commentaires.

D'abord, en ce qui concerne le principe du bill, je voudrais dire que les membres de mon parti, ainsi que ceux d'autres partis, estiment que depuis longtemps le besoin se faisait sentir d'établir une commission dont relèveraient tous les moyens de transport. Dans un pays comme le nôtre, c'est, à mon avis, l'élément le plus important d'une bonne politique nationale des transports. Mais le ministre devra surveiller attentivement ces questions afin de s'assurer que la Commission s'applique comme il convient à sa tâche principale—la coordination de tous les moyens de transport de façon qu'il y ait collaboration et non pas compétition, comme cela se produit dans de nombreux cas, à l'heure actuelle, au détriment du grand public.

J'ai siégé au comité permanent des transports et communications et je m'empresse d'en féliciter le président pour son excellent travail. Je m'en voudrais de ne pas ajouter, en outre, que le ministre lui-même n'a cessé de nous être d'un grand secours. Il a fait l'im-

possible à certains moments pour accommoder non seulement le comité permanent, mais aussi le comité plénier. Je voudrais aussi souligner les efforts de mon honorable collègue le député de Springfield, porte-parole de notre parti au cours de débat. On conviendra, je crois, qu'il mérite des éloges pour la façon dont il s'est acquitté de sa tâche, et que bon nombre de ses propositions ont été très profitables.

Je ne m'étendrai pas sur le projet de loi. Au comité, j'ai dit que la mesure péchait à un point de vue et pêche d'ailleurs encore. Je parle des conséquences de l'abandon des embranchements. L'amendement que j'ai proposé au comité aurait protégé dans une certaine mesure les employés que l'abandon d'un embranchement aurait contraints de déménager ou, dans des cas extrêmes, de perdre leur emploi. J'ai été affligé par le rejet de cet amendement.

J'ai ici un amendement—je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'entrer dans les détails—qui traduit des idées que j'ai déjà exposées. Je vais le proposer, appuyé par mon collègue d'York-Sud. Je puis en distribuer un certain nombre de copies en anglais et en français. Le voici:

Que le bill n° C-231 ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé au comité plénier de la Chambre afin de permettre un nouvel examen de l'article 42 du bill en ce qui concerne la question de l'indemnisation des employés défavorablement atteints par l'abandon ou la rationalisation de lignes de chemin de fer.

L'hon. M. Pickersgill: Avant que la motion soit mise aux voix, serait-il trop risqué de ma part d'en appeler au Règlement? Je ne veux pas prendre trop de temps pour formuler mon objection, car cet amendement est le même en substance, il me semble, qu'un autre présenté au comité plénier et déclaré irrecevable par le président parce qu'il outrepassait les cadres du projet de loi, celui-ci ne portant pas sur les relations ouvrières ou industrielles.

J'estime, en fait, que la décision rendue par le comité sur ce point était judicieuse. Le projet de loi ne porte sur aucun aspect des relations entre les employés de tout transporteur et les transporteurs eux-mêmes. Il vise à énoncer des politiques générales concernant les relations entre le gouvernement et les entreprises de transport, entre les expéditeurs et les entreprises de transport, mais il n'aborde absolument pas le domaine des relations ouvrières. On aurait tort, selon moi, d'essayer d'ordonner au comité de faire quoi que ce soit qui, d'après son président, ne relève pas de sa