

combien d'amendements on y a apportés au comité plénier, et je doute que personne le sache.

On comprend facilement alors que la plus grande prudence s'impose avant d'attaquer le projet de loi, surtout compte tenu du grand nombre de modifications apportées. Malgré cela, je compte faire comme bien d'autres. Mes observations en l'occurrence seront d'ordre général, car nous avons eu toutes les occasions voulues d'entrer dans les détails lors de l'étude du bill, article par article.

Le projet de loi répond à l'attente du ministre en ce qu'il permet à la concurrence entre les divers modes de transport, par chemin de fer, par camion, par air et par eau, de déterminer les tarifs à adopter. De fait, la Commission MacPherson, instituée à cette fin, recommandait la chose, et les spécialistes qui la composaient devaient sûrement savoir à quoi s'en tenir là-dessus. Mais devons-nous accepter aveuglément les vues de ces spécialistes? D'après moi, non, car souvent les experts ont tort.

M. Richard J. Needham, chroniqueur au *Globe and Mail* de Toronto, l'exprime beaucoup mieux que je ne saurais le faire quand il écrit dans le *Canadian Churchman* du mois de décembre 1966:

J'ai passé cinquante ans à écouter les spécialistes et, chaque année, mon respect pour eux diminue. Les spécialistes m'ont assuré qu'il n'y aurait pas de Seconde Guerre mondiale. Il y en eut une. Les spécialistes m'ont assuré que la Seconde Guerre mondiale serait suivie d'une crise économique désastreuse. Tel n'a pas été le cas. Depuis quelques années, les spécialistes m'assurent qu'une nouvelle machine—qu'ils appellent l'automation—priverait des millions de Canadiens de leur emploi. Qu'est-il arrivé? Dans presque tout le pays, les employeurs réclament des travailleurs à grands cris. Il y a une grave pénurie de travailleurs, et aucun relâchement en perspective.

Le travail, de nos jours, a ses légions de spécialistes, comme le patronat, comme les gouvernements et leurs organismes multiples. Ces spécialistes parlent tous en même temps; ils se contredisent d'habitude et ils sont souvent dans l'erreur. Comment pourrait-il en être autrement? Malgré tous leurs tableaux et leurs graphiques, leurs statistiques et leurs extrapolations, ils soupèsent deux impondérables: un avenir qui est et qui demeurera toujours le secret de Dieu; et cet élément intangible, contradictoire et incertain, la nature humaine.

Cependant, pour ceux qui pourraient considérer ces vues comme absolument hérétiques, j'invoquerai plus tard certaines autorités dont les opinions diffèrent sensiblement de celles de la Commission MacPherson.

Le ministre se trompe s'il croit que les chemins de fer fixeront des taux équitables, car ils exigeront tout ce qu'ils pourront obtenir. Si le ministre réalise les objectifs énoncés dans le bill, il causera de graves injustices

[M. Cantelon.]

—j'insiste là-dessus—car toutes les régions de ce très vaste pays ne seront pas traitées équitablement si nous permettons aux chemins de fer d'imposer les taux que les gens sont prêts à payer. De toute évidence, le ministre croit que l'article 16 du bill, le nouvel article 16, et les articles 317 et 336 prévoient des sauvegardes pour empêcher les chemins de fer de surtaxer l'expéditeur. Je n'en crois rien, tout comme bien d'autres.

Il ne faut pas nous leurrer au point de croire que les chemins de fer baisseront leurs taux ou même les maintiendront. Ils vont sûrement les augmenter. Le projet de loi leur en donne le pouvoir et ils ont l'intention d'en profiter.

L'adoption de ce projet de loi n'accorde aux Canadiens qu'une seule protection: la possibilité d'une concurrence suffisante. Le ministre espère qu'elle exercera sur les chemins de fer une pression si efficace qu'ils seront obligés d'imposer un tarif conforme, non pas à l'intérêt des chemins de fer, mais à celui de la nation. A mon avis, certaines régions de notre pays ne bénéficieront pas de cette concurrence, et n'en bénéficieront pas dans un proche avenir; d'où, selon moi, la discrimination. En outre, pour certains produits, il n'est pas certain que la concurrence parviendra un jour à régler efficacement les taux.

Par suite des objections formulées par l'opposition, le ministre a remanié l'article 1. Il espère avoir éliminé ainsi la discrimination exercée par les chemins de fer dans certains secteurs. Je l'espère aussi, mais j'en doute, car le principe de la concurrence ne peut pas, selon moi, jouer d'une manière efficace.

J'ai dit «intérêt national» en pesant bien mes termes. Quand sir John A. Macdonald a fait construire le premier chemin de fer national, il savait qu'à défaut d'un tel lien la partie ouest du Canada tomberait dans l'orbite des États-Unis. Les libéraux d'alors ne comprenaient pas cette vérité. Je doute que la vision de notre ministre des Transports soit plus claire. Ne sait-il pas que les chemins de fer restent des instruments de la politique nationale et qu'ils doivent le rester dans notre pays si vaste et si varié?

Suivant le principal argument du ministre, en laissant aux chemins de fer la liberté de fixer leurs taux, on épargnera au pays l'obligation de leur verser la subvention annuelle de 100 millions de dollars. C'est peut-être vrai, mais il en coûtera beaucoup plus cher au pays tout entier. Pis encore: il y aura tellement d'inégalités et d'injustices dans la répartition des frais, que certaines régions orientent leur trafic de marchandises du nord au sud pour échapper à ces injustices.