

dant un certain nombre d'années. J'estime que cette Chambre ne devrait pas être appelée à céder, sans quelque garantie, ses droits et responsabilités envers le peuple qui nous a délégués ici.

Autrement, je suis convaincu que les pouvoirs de la Commission augmenteront rapidement et, avec le temps il deviendra de plus en plus difficile de trouver une méthode d'examen ou de conseiller des changements qui s'imposeront. Si nous cédonc ce droit, je doute que nous puissions jamais le recouvrer.

• (7.00 p.m.)

M. Fawcett: Monsieur le président, je ne veux pas retenir trop longtemps les membres du comité; pourtant, je veux dire quelques mots au sujet de cette mesure. Je faisais partie du comité des transports et des communications qui a siégé assidûment tout l'été pour étudier le bill et les mémoires s'y rattachant. Nous avons eu l'occasion d'interroger plusieurs témoins. Je dirai au départ, à l'instar d'autres préopinants, que les membres du comité se sont appliqués à faire du bon travail quant au bill n° C-231 et tous les sujets dont le comité a été saisi pendant l'été. Je remercie le ministre d'avoir prêté une oreille attentive aux divers mémoires. Il a pu ainsi présenter un certain nombre d'amendements qui répondaient, dans une certaine mesure au moins, aux points que les diverses provinces et autres intéressés ont fait valoir dans leurs mémoires.

Le bill a pour objet de définir et de mettre en vigueur une politique nationale des transports. Tous les députés de notre parti reconnaîtront, j'en suis sûr, que c'était fort nécessaire dans un pays comme le nôtre où, pour des raisons de géographie, la population est parsemée sur de vastes étendues et où des milliers d'acres de terre sont improductifs en ce sens qu'ils ne sont d'aucun secours aux divers modes de transport. Ce projet de loi expose une politique générale des transports et crée une commission qui aura une certaine mainmise sur les divers modes de transport, mais au fond, il traite ni plus ni moins des transports par chemin de fer. Voilà l'indice qu'il s'agit encore de l'un de nos principaux modes de transport surtout pour les marchandises en vrac, comme les concentrés, la potasse, les céréales et autres. Les chemins de fer sont appelés à transporter une quantité

énorme de marchandises, et les soustraire à une certaine forme de réglementation, c'est prendre une initiative qui se répercutera sur tous les Canadiens.

Le bill a pour objet de fournir un réseau économique et efficace, utilisant au mieux tous les moyens de transport. Autre objectif louable, mais à quel point peut-on s'engager dans cette voie lorsqu'on traite presque exclusivement dans ce bill du transport par chemin de fer. Ce bill n'est pas trop exigeant à l'égard des autres modes de transport; il en traite même, dirais-je, négativement.

Je crois que la grève des chemins de fer, l'automne dernier, a motivé la présentation hâtive de ce bill. A ce moment-là, on s'est rendu compte que notre pays ne pouvait pas se permettre des grèves générales de chemins de fer. On a constaté l'influence de la grève des chemins de fer sur l'économie de notre pays. On a donc décidé d'examiner l'ensemble de la situation pour voir par quels moyens on pourrait les éviter à l'avenir.

Je crois qu'il a été clairement démontré que la crise qui a éclaté entre les chemins de fer et les syndicats provient des restrictions imposées aux chemins de fer, ceux-ci ne pouvant plus être exploités comme le sont les autres industries dans un régime de libre entreprise. D'où l'impossibilité pour le salariat et le patronat de s'entendre. Si le patronat ne prenait aucune initiative pour négocier avec le salariat, c'est que, connaissant ses limitations, il ne se croyait pas en mesure de négocier. Nous avons donc eu une grève des chemins de fer très grave. De cette grève est né le bill C-231, lui-même rejeton d'un autre bill, le bill C-120, dont, je crois, la Chambre n'a jamais été saisie.

Comment pourrait-on disposer d'un système de chemin de fer efficace et économique—et je ne parle que du transport par chemin de fer—alors que nous supprimons les règlements actuellement en vigueur. Nous devons tenir compte du fait que les chemins de fer sont astreints à des restrictions; il le faut dans de nombreux secteurs. Il est nécessaire d'avoir des règlements sur le transport des céréales et autres marchandises. Le blocage du tarif-marchandises dans les Maritimes nous en offre un autre exemple. Il ne reste qu'un nombre limité de secteurs où les chemins de fer peuvent augmenter leurs tarifs.

Je m'inquiéterais d'une ou deux choses: soit que les taux augmentent de façon excessive et qu'ils deviennent un véritable fardeau pour