

transport de la potasse représente les coûts variables et environ 200 p. 100. La potasse devrait être transportée à un taux aussi modique que les céréales. Il en résulte que notre nouvelle expansion industrielle est en péril par rapport aux autres pays du monde.

Il y aurait peut-être lieu d'établir un certain contrôle du Parlement dans les domaines où il n'existe effectivement aucune concurrence économique. Nous prétendons qu'il n'y a aucune concurrence dans le domaine du transport en ce qui concerne l'expédition de produits tels que la potasse, les céréales et les concentrés de nickel de Thompson, au Manitoba, à Fort Saskatchewan, en Alberta, et du bois d'œuvre de la Colombie-Britannique aux marchés d'exportation. Il n'y a effectivement aucune concurrence ou de moyen de transport autre que le chemin de fer dans la région. Je n'ai pas l'intention de m'attarder sur la question, mais je voudrais discuter d'autres dispositions du projet de loi. Le ministre se rend déjà compte que certaines objections ont été soulevées.

Permettez-moi de proposer un simple amendement au ministre, étant donné qu'il en envisage plusieurs autres. A la page 57 du projet de loi se trouve l'article 68, qui a trait à l'article 381 de la loi sur les chemins de fer. Le seul inconvénient est que cet article s'applique seulement aux lignes de téléphone et de télégraphe. Il conviendrait d'insérer un article analogue à propos des chemins de fer, de leurs droits de passage et de leurs tarifs pour les marchandises non-concurrentielles. Si l'on agissait ainsi, je soutiens que le projet de loi imposerait un certain contrôle politique et juridique nécessaire dans le cas des entreprises monopolisatrices.

L'article 68 interdit toute discrimination injuste et dit que les taxes doivent être justes et raisonnables. Il précise que la Commission sera chargée de déterminer ce qui est juste et raisonnable et s'il y a eu ou non discrimination injuste. L'article 68, à propos du paragraphe 3 b du nouvel article 381, stipule que la nouvelle commission pourra suspendre un tarif, en retarder l'application ou le rejeter. Cela vaut pour les lignes télégraphiques et téléphoniques, mais à mon sens on devrait incorporer au projet de loi une disposition selon laquelle cela s'appliquerait aussi au trafic ferroviaire.

Le ministre peut soutenir qu'il libérera les chemins de fer au point où ils ne constitueront plus un service d'utilité publique, tandis que les lignes téléphoniques et télégraphiques le demeureront, mais à mon avis, monsieur le président, dans plusieurs régions et particulièrement dans l'Ouest canadien, les chemins de fer, du point de vue pratique constituent encore un service d'utilité publique

monopolisateur qui nécessite un contrôle politique et juridique des tarifs.

• (6.10 p.m.)

En guise de conclusion, je demanderai au ministre d'étudier cette question, surtout vu que le Pacifique-Canadien constitue actuellement un empire gigantesque et complexe qui contrôle par ses investissements de nombreuses compagnies et entreprises qui ne se rattachent pas directement aux chemins de fer. De plus, en ce qui concerne les négociations et l'établissement des tarifs, le Pacifique-Canadien est en mesure de faire des concessions aux compagnies qu'il possède entièrement ou en partie, ce qui constitue une disparité de traitement envers d'autres compagnies.

Que le projet de loi soit adopté ou non avant la fin de l'année, je souhaite au ministre d'avoir du succès dans ses instances auprès du Pacifique-Canadien en vue d'assurer enfin un traitement juste à l'égard des villes et des collectivités de l'Ouest canadien qui ont souffert de la loi de 1881 sur l'exemption et la non-application des taxes municipales. Que le ministre n'oublie pas non plus l'incertitude qui persiste quant au contrôle des tarifs maximums.

Je sais que les dispositions du bill entreront en vigueur progressivement, parce que les subventions que le Trésor fédéral verse maintenant seront supprimées progressivement. Même si le ministre n'est pas disposé à tenir compte de tous les amendements que je lui ai proposés, j'espère qu'il les étudiera avec beaucoup d'attention et qu'il surveillera très étroitement ce que feront les chemins de fer en vertu du bill. J'espère que le ministre sera prêt à revenir à la Chambre et à présenter des amendements conformes à ce que j'estime juste et raisonnable, tandis que nous tentons de mettre au point une politique des transports qui réponde aux exigences d'un Canada moderne.

**M. Barnett:** Monsieur le président, je me demande si le ministre et nous-mêmes ne pourrions mieux digérer les propos éloquentes du député de Medicine Hat, grâce à une pause d'une heure pour le dîner.

**L'hon. M. Pickersgill:** Monsieur le président, je pense qu'il avait été entendu, vu le congé de Noël que nous voulons prendre aussitôt que possible, que nous emploierions tout le temps possible aujourd'hui. Mais je ne veux pas insister.

**M. le président:** Les députés me permettraient-ils d'interrompre le débat pour annoncer les questions qui seront débattues sur la motion portant ajournement ce soir.