

Concurrence—Bill

a) à l'égard de toute affaire, action ou chose que la *Loi sur les chemins de fer* ou la loi spéciale autorise, prescrit ou défend;

b) en termes généraux, pour assurer l'exécution de la *Loi sur les chemins de fer*; et

c) pour exercer toute juridiction qui lui est conférée par toute autre loi du Parlement du Canada.

C'est pourquoi, en tout temps, à la demande du gouvernement ou de sa propre initiative, fort de l'autorité qui a été conférée à la Commission des transports, qui est comparable à l'autorité que ce gouvernement demande d'accorder à la commission des pratiques restrictives du commerce, la Commission des transports pourrait émettre une ordonnance. Elle pourrait même faire plus. Nous avons déjà eu un débat fascinant au sujet du pouvoir que M. Pickersgill essayait d'obtenir pour permettre à cette commission d'imposer des sanctions.

Le paragraphe 3 de l'article 45 de la loi nationale sur les transports se lit:

(3) La Commission peut établir par règlement ou ordonnance, quand la *Loi sur les chemins de fer* n'en établit pas déjà, des amendes dont devient passible une compagnie ou une personne qui enfreint les règlements édictés ou les ordonnances rendues par la Commission.

Si donc le ministre des Transports veut exercer l'autorité qu'il détient, il peut dire à la Commission des transports: «Dites aux compagnies de chemins de fer que vous leur ordonnez de fournir les wagons et les services nécessaires au transport rapide et efficace des marchandises». Après quoi, la Commission pourrait inclure dans l'ordonnance une disposition stipulant que, si les chemins de fer n'obéissent pas, une pénalité leur sera imposée. Non pas la peine capitale: elle n'est pas légale. On ne saurait non plus pendre un haut fonctionnaire d'une compagnie de chemins de fer. Mais vous verrez en lisant attentivement cet article qu'il a une portée très vaste et significative. La Commission peut rendre une ordonnance et dire: en vertu de notre ordonnance, voici les sanctions, les amendes et les peines qui seront imposées aux délinquants.

Quels pouvoirs supplémentaires le ministre des Transports pourrait-il espérer d'une nouvelle mesure législative? Lorsqu'il s'agit de déterminer s'il convient de donner suite aux requêtes du ministre de la Consommation et des Corporations (M. Gray) et d'adopter un bill accordant ces pouvoirs étendus au gouvernement ou à une commission créée par lui, nous avons certes le droit de nous demander quel usage ils ont fait des pouvoirs que nous leur avons conférés. Lorsque j'y réfléchis, je me rends compte que tout ce qu'ont fait la commission et le gouvernement fut d'abandonner certaines voies secondaires et de supprimer certains trains de voyageurs. C'était facile. Ils marchaient la main dans la main avec les compagnies ferroviaires. Mais lorsqu'on demande au gouvernement d'agir dans le cadre de pouvoirs qu'on lui a accordés et qu'il s'y refuse en prétextant les difficultés dans lesquelles se trouvent nos transports et qu'une étude et qu'un bill nouveaux sont nécessaires, c'est visiblement inepte.

J'ai parlé de la loi nationale sur les transports et peut-être me suis-je un peu trop écarté du sujet mais mon enthousiasme m'emportait. Au sujet de cette loi j'aimerais parler d'un amendement que, je l'espère, le ministre, le gouvernement et le comité envisageront quand le bill aura été adopté en deuxième lecture et sera renvoyé au comité pour étude. A l'époque où la loi nationale sur les transports a été adoptée, certains d'entre nous, le député de Qu'Appelle-Moose Mountain (M. Hamilton), moi-même et le député de Crowfoot (M. Horner), dont la circonscription portait alors un autre nom, avons fait état des répercussions qu'auraient les pouvoirs accordés à la commission et au gouvernement et nous pensions qu'il était nécessaire de

[M. Baldwin.]

prévoir une méthode quelconque assurant au moins un degré raisonnable de supervision parlementaire. Je crois que Votre Honneur était là à l'époque et a activement participé au débat. Je sais que vous occupez maintenant une position particulièrement neutre mais si vous vous souvenez de ces jours de gloire de 1966 et 1967 vous vous rappellerez que j'avais proposé un amendement. Je ne le lirai pas en entier car ses caractéristiques sont différentes. J'ai proposé que l'on ajoute un article dans cet ordre d'idées, à savoir dès que la chose est possible après le début de la première session de chaque législature, et de toutes façons pas plus de 15 jours après le commencement de ladite session, que l'on nomme un comité comprenant 12 députés (que l'on appellerait le comité de la loi nationale sur les transports) pour la durée de la législature, conformément aux usages de la Chambre en ce qui a trait à la nomination de députés devant siéger à des comités permanents.

Ensuite, j'ai expliqué certains détails tout en précisant bien, cependant, que les pouvoirs et les devoirs de ce comité devraient consister à étudier le fonctionnement de cette commission et le rapport annuel soumis au gouverneur général en conseil. Je crois que nous pourrions suivre ce principe, face à la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui.

• (1440)

Je le répète, sans doute le bill sera-t-il adopté en dépit de mon opposition. Sans doute le gouvernement en viendrait-il un jour à créer une nouvelle commission, laquelle commencera à exercer son activité sans être assujettie, je le répète encore, au contrôle parlementaire. J'estime que nous devrions songer à nommer un comité spécial ou, au besoin, à accroître le mandat du comité actuel. Cette seconde solution n'irait pas sans problèmes, étant donné les difficultés éprouvées au moment de l'étude de mesures législatives et des prévisions budgétaires. Quoi qu'il en soit, nous ne devrions pas permettre que ce bill franchisse l'étape de la troisième lecture avant d'y avoir inséré une disposition prévoyant le contrôle par le Parlement de l'activité de la Commission arbitraire et autoritaire sur les pratiques restrictives du commerce qui verra le jour au moment où elle sera investie de ces pouvoirs.

Je reviens toujours au fait que le bill comprend deux éléments: une aide limitée aux consommateurs et l'octroi de pouvoirs à la commission. Il aurait été plus sage, selon moi, que le ministre présente un bill traitant uniquement de la protection des consommateurs. Mais il a décidé de combiner les deux éléments, comme il en est invariablement de la politique du gouvernement.

Je n'ai rien contre les grandes sociétés ou les grands syndicats. Je crains bien plus les gouvernements trop forts et ils m'inquiètent davantage que les premiers. Ils sont autonomes et croissent. Ils essaient. Les petites sections deviennent de grandes divisions et un beau jour elles peuvent même devenir des ministères. Les gouvernements se tirent bien d'affaire financièrement en utilisant l'argent des autres grâce à la structure fiscale. Ils ont pris une telle envergure et sont devenus tellement complexes que personne ne peut les comprendre ou les diriger et encore moins les contrôler. Peser les maigres valeurs données en partie dans le présent bill contre les pouvoirs excessifs conférés au gouvernement ne me plaît pas et je n'ai pas l'intention d'appuyer le bill. Je le répète, il sera vraisemblablement adopté, mais sans mon aide.

Je vous préviens qu'à l'avenir j'ai bien l'intention de continuer à protester contre tous les bills de cette espèce