

que particulier: l'intention qui inspire tout cela est-elle vraiment bonne? L'amendement soulève toute la question du gigantisme des entreprises et de la façon dont nous nous y opposons. Il me semble que nous nous préoccupons souvent de l'importance excessive des sociétés et que nous essayons de la réduire tout simplement parce que nous ne savons pas la réglementer de façon efficace par l'intermédiaire d'un organisme public quelconque. Une production efficace pourrait souvent être assurée, selon moi, dans le domaine du transport par des grandes compagnies régissant plus d'un mode de transport. Nous n'aurions rien contre de très grandes entreprises si la réglementation de l'État se révélait suffisante. Voilà un des aspects de la question auquel je songe.

L'autre point est celui-ci, mais je sais qu'il est un peu tard pour le soulever. Il me semble qu'au moins les deux principales compagnies ferroviaires possèdent déjà plusieurs entreprises de camionnage. Dans ma province, et je pense à la région entre la vallée de l'Okanagan et la côte du Pacifique, les principales lignes de camionnage transportant les fruits à l'heure actuelle appartiennent aux chemins de fer. Le ministre et le député de Port-Arthur ont-ils fait des recherches sur le point que j'ai soulevé et quel est le pourcentage des grandes maisons de camionnage du pays qui sont la propriété des compagnies de chemin de fer. Je voulais poser ces deux questions au ministre.

**L'hon. M. Pickersgill:** Pourrais-je dire immédiatement un mot de la question? Il y a donc les représentants de l'industrie du camionnage qui croient que nous devrions aller bien au-delà de cet amendement et ordonner aux compagnies ferroviaires de renoncer à toute activité de camionnage, sauf de celle qui est strictement le complément des opérations ferroviaires, par exemple, la livraison par camion en ville—et des observations de ce genre m'ont été faites par certains d'entre eux. A mon avis, mieux vaudrait dans un bill comme celui-ci ne pas faire un changement aussi fondamental. Je ne serais pas disposé à accepter un amendement qui interdirait des acquisitions à l'avenir. Je reconnais le bien-fondé du point soulevé par le représentant. Il peut être parfois plus avantageux qu'un mode de transport appartienne à une autre entreprise. Il est possible que le public soit aussi mieux servi.

A mon sens, ce que l'amendement accomplit, très bien d'ailleurs, c'est ceci: on pourra demander une audience, lorsqu'avis sera donné de l'acquisition d'un moyen de transport par un autre, et l'audience aura lieu pour déterminer si l'acquisition en question est

dans l'intérêt public, si l'amalgamation doit avoir lieu. Si la Commission conclut qu'à tout prendre, il est dans l'intérêt du public d'avoir un propriétaire commun, elle approuvera l'amalgamation. Si, par contre, elle y voit un monopole apte à devenir préjudiciable, elle ne l'approuvera pas.

Je félicite le représentant d'avoir présenté cet amendement. Sans créer une situation idéale, il nous permettra de tirer le meilleur parti possible des deux régimes.

**M. Bell:** Je suppose qu'il s'agit de l'amendement auquel le ministre faisait allusion mardi soir?

**L'hon. M. Pickersgill:** C'est exact.

**M. Bell:** Ce n'est pas la faute du ministre si nous ne l'avons pas reçu mardi soir.

**L'hon. M. Pickersgill:** Ce n'était pas non plus la faute de l'honorable représentant.

**M. Bell:** La portée de cet amendement est vaste à deux points de vue. Grâce à lui, le bill lui-même donne à la Commission des directives pour faire certaines choses. Cela doit être bon, et voyons si d'autres initiatives ne devraient pas être indiquées de la même façon. Franchement, je n'ai pas réfléchi à tout cela de façon approfondie.

Le député de Peace-River a évoqué quelque chose qui, à mon sens, introduit un principe entièrement nouveau. Nous sommes en train d'instituer une nouvelle commission et nous lui demandons d'avoir l'œil, si vous voulez, sur des questions présentement réglementées par d'autres lois, tombant sous l'autorité du ministère de la Justice. Il faudrait songer sérieusement à cet aspect.

J'estime que l'amendement tend à des buts acceptables, mais je tiens à exprimer ces deux réserves. Même si nous nous y prenons un peu tard—le député de Port-Arthur a admis que certains aspects de cette question ne peuvent être rétroactifs—nous avons vraiment besoin de plus de temps pour étudier l'amendement.

• (4.00 p.m.)

**M. Horner (Acadia):** J'aimerais dire un mot de l'amendement proposé qui, au dire de mon ami de Saint-Jean-Albert, aurait des conséquences d'une grande portée. Nous avons déjà une Commission d'enquête sur les pratiques restrictives du commerce qui touche les questions de monopoles et cherche à savoir si des compagnies détruisent indûment la concurrence au détriment des consommateurs. L'amendement suppose que tout empiètement d'un mode de transport dans le domaine d'un autre mode pourrait nuire à l'intérêt public. Si