

bien que la concurrence deviendrait le facteur essentiel dans la fixation du tarif-marchandises. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons fait valoir que, même si un jour la concurrence au Canada pouvait devenir assez âpre pour influencer le tarif-marchandises, cette étape n'avait pas encore été atteinte. Nous avons toutefois reconnu qu'un certain progrès avait été réalisé dans ce sens.

En suivant hier la conférence fédérale-provinciale à la télévision, on a pu se rendre compte que notre inquiétude d'il y a deux ans était pleinement justifiée. Quatre premiers ministres de l'Ouest canadien ont été d'accord pour dire que les frais de transport et les tarifs-marchandises étaient encore trop élevés; ils ont cru devoir à bon droit réclamer des méthodes plus justes et plus équitables dans ce domaine. En réponse à une question concernant un aspect du problème du transport, soit les propositions relatives à l'abandon d'embranchements ferroviaires, le ministre des Transports (M. Jamieson) répondait, comme en fait foi la page 642 du hansard du 7 novembre:

Je serai heureux de tenir compte de la suggestion, mais la loi prévoit une procédure bien précise; toutes les parties ont toutes les chances voulues de présenter des instances. De toute manière, si quelque autorité conteste la décision de la CCT, elle a le droit d'en appeler au gouverneur en conseil.

• (4.50 p.m.)

Autrement dit, toute la question du tarif-marchandises et du service-voyageurs devrait, selon le ministre, être renvoyée à la Commission canadienne des transports. Si la solution se révélait peu satisfaisante, un appel pourrait être interjeté au gouverneur en conseil—autrement dit, au ministre et à son gouvernement. Mais nous, représentants à la Chambre, n'avons pas pleinement assumé nos véritables responsabilités et c'est là qu'est le problème. Nous ne faisons plus d'examen approfondi du financement du Canadien National ou du prêt du Canadien National à Air Canada. Nous n'étudions pas minutieusement ces questions. La Chambre a consenti cet après-midi à soumettre à un comité la question du financement du Canadien National. Même si je ne voyais pas cette initiative d'un bon œil, je l'ai acceptée en raison des ententes préalables conclues entre deux des partis. J'estime qu'à la Chambre des communes, nous sommes en train de renoncer peu à peu à notre droit d'examiner les actes des sociétés d'État qui touchent tous les Canadiens. Les gens se plaignent et ils s'inquiètent de la question au point de se livrer à des manifestations.

La formule d'établissement des coûts de revient élaborée par la Commission canadienne des transports aura de sérieuses répercussions sur le financement du Canadien

National comme sur celui du Canadien Pacifique. A la page 642 du hansard, le ministre des Transports a reconnu que si quelque autorité contestait la décision de la Commission, elle avait le droit d'en appeler au gouverneur en conseil. Mais dans le cas présent, les compagnies de chemins de fer n'ont pas interjeté appel. D'autre part, le gouvernement n'a pas précisé sa position quant à la formule d'établissement des coûts de revient. Les chemins de fer vont interjeter appel non point auprès du gouverneur en conseil mais auprès de la Cour suprême du Canada, le plus haut tribunal du pays. Il semble que la question échappe de plus en plus à ceux qu'elle intéresse au premier chef. Cela dit, je ne perds pas de vue qu'il est très difficile de défendre les chiffres relatifs aux coûts présentés par le Canadien National et par le Canadien Pacifique. Ceux qui les ont établis auraient peine à faire valoir leurs arguments devant la Cour suprême du Canada pour ne rien dire des frais que cela entraînerait, qu'il s'agisse d'un organisme du gouvernement provincial, d'un organisme municipal, d'une association d'abandon de lignes, ou de n'importe quel autre organisme.

La situation est grave et il importe que la Chambre poursuive son examen. Je le dis en songeant à l'inquiétude exprimée à la conférence fédérale-provinciale par les premiers ministres de l'Ouest et surtout aux remarques du premier ministre qui, répondant au premier ministre de la Saskatchewan, a dit que tout en n'étant pas strictement d'ordre constitutionnel, la question est connexe, en fait, à tout le problème. Nous sommes depuis longtemps convaincus, dans l'Ouest du Canada, que le transport, les taux du Pas du Nid-de-Corbeau et toute la gamme du trafic-marchandises est-ouest font partie intégrante, comme je l'ai dit bien souvent, d'une constitution morale répondant de façon morale à l'engagement contracté par l'Ouest du Canada à l'égard d'un Canada uni.

Un autre point qu'il convient, je pense, de souligner avant que ce bill soit adopté c'est l'esprit d'équipe. Une organisation où les employés manquent de dévouement, d'enthousiasme et d'énergie est condamnée à perdre de l'argent. S'il faut en croire des chiffres récents, le nombre de personnes employées sur les lignes du Canadien National dépasse à peine 80,000 aujourd'hui. Il y a quelques années, ce chiffre était de 110,000, mais il n'a cessé de décroître. La Commission canadienne des transports est saisie en ce moment de demandes en vue d'abandonner des embranchements et d'interrompre certains services-voyageurs. Si la Commission décide d'abandonner de nombreuses lignes et de supprimer une grande partie des services-voyageurs