

l'étude. Il n'est que juste, je pense, que ces gens attendent jusqu'à ce moment-là, car ils en subiraient un préjudice s'ils allaient de l'avant et que nous ne poursuivions pas l'étude de cette loi.

Il est donc clair que le ministre cherchait à dire que ces nouvelles demandes, ou les demandes en question, serviraient d'assise à la nouvelle mesure qu'aurait adoptée la Chambre.

Puis le 20 décembre, c'est-à-dire hier, le ministre a fait une autre remarque à la suite de son introduction comme en fait foi un extrait de la page 11373 du compte rendu:

Il y a ensuite l'engagement pris par les chemins de fer de renoncer à toutes les demandes d'abandon d'embranchements sur les lignes dites protégées. Ils se sont engagés à retirer leurs demandes dès que ce projet de loi aura reçu la sanction royale, et ont fait connaître cette intention à la Commission des transports.

Il s'agit des lignes protégées. Je cite un extrait de la déclaration du ministre du 2 septembre.

Cet engagement dépend, bien entendu, de l'adoption de la mesure législative. Je suis heureux de dire que la Commission des transports du Canada, par suite de mon intervention lors de la présentation de la mesure ici à la Chambre, a consenti à ne pas examiner de demande d'abandon dans les provinces des Prairies tant que le Parlement sera saisi de ce projet de loi.

• (5.30 p.m.)

Quand le ministre a dit qu'il en avait saisi la Commission et que cette dernière avait promis d'en examiner aucune demande, le ministre parlait de sa déclaration du 2 septembre. J'en déduis donc que quelques-uns des députés, dont je suis, avaient le droit de penser que le mode d'action indiquée par la Commission des transports du Canada ne nous inspirait pas beaucoup de confiance dans les promesses, réitérées à maintes reprises, selon lesquelles le projet de loi actuel établirait une nouvelle façon de voir les choses et que la nouvelle Commission pourrait étudier ces demandes, selon le nouvel esprit dont nous sommes redevables et au comité et à la Chambre.

Le ministre doit se rendre compte que nous avons raison de nourrir certains soupçons, et je le dis sans trop de méchanceté, car que cela lui plaise ou non, il s'est acquis, avec les années, la réputation d'être incapable de résister à une occasion de faire vite et de prendre des raccourcis. Comme ce bill revêt une telle importance non seulement pour les habitants des provinces maritimes et de l'Ouest canadien, mais pour tous les Canadiens, nous devrions essayer de nous mettre à l'œuvre en nous disant que si nous travaillons de concert de façon à assurer le meilleur projet de loi possible, la réputation du ministre et celle de

la Chambre y gagneront bien plus que si le ministre s'efforce de nous faire adopter ce bill et que nous nous trouvons ensuite pris dans un piège.

Il n'y a pas de doute que le projet de loi à l'étude est le premier du genre depuis l'adoption de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui traite de questions aussi fondamentales concernant les chemins de fer et tous les autres modes de transport. Je sais que le ministre tient à ce que le bill soit excellent, qu'il a travaillé d'arrache-pied pour essayer de comprendre tous les moyens de transport, mais en disant que les demandes étaient examinées, le secrétaire de la Commission des transports, nous a tous inquiétés. J'espère du moins que toutes les lettres envoyées, qui ont soulevé les craintes dont j'ai parlé dans mon discours à l'étape de la deuxième lecture, seront reprises.

Nous serons raisonnables, soyez-en sûrs; mais nous ne voulons pas adopter un bill et en devenir les victimes. J'ai entendu ici à la Chambre que le député de Saint-Jean-Albert et les députés d'Halifax faire part de leurs appréhensions. Elles sont également partagées dans l'Ouest canadien.

Nous allons apporter notre concours à la rédaction et l'adoption d'un excellent bill, mais nous tenons à être sincèrement persuadés qu'en conférant tout ce pouvoir à la Commission nationale des transports, nous ne nous verrons pas acculés au point où le ministre viendra nous dire que ladite Commission ne tiendra nul compte des demandes actuelles et qu'ensuite un employé de la Commission envoie des lettres du genre de celles que j'ai signalées. Une telle méthode sape toute confiance.

La Commission des transports ne devait pas être au courant de la déclaration du 2 septembre du ministre, ou bien elle agit sans hésiter dans le sens voulu par le Pacifique-Canadien. Ce qui a diminué l'estime dont jouissait la Commission des transports, c'est que les premières directives données par le Parlement concernant les décisions de la Commission servaient à inspirer les décisions judiciaires; mais l'ennui est, qu'avec les années, les précédents établis par les décisions mêmes de la Commission ont été appliqués comme une loi non édictée par le Parlement. De fait, la Commission faisait ses propres lois et il arrivait souvent qu'elles devenaient celles des chemins de fer. Les données statistiques et les avis soumis par les chemins de fer ont toujours été acceptés sans vérification.