

le répète, à l'abandon des lignes, à la rationalisation et au Trésor.

Je suis loin de croire qu'il soit bon pour le Canada d'avoir une politique des transports, qui libéralise la réglementation des taux, des tarifs et de l'activité des transporteurs. Dans les économies et les sociétés de notre époque on ne doit pas encourager les transports à pratiquer la loi de la jungle, bien au contraire. Voilà pourtant ce que le ministre veut faire, et il prend grand soin, dans le bill, de veiller à ce que les transporteurs n'aient pas trop à souffrir de sa mesure. Lorsqu'ils essuieront des pertes pour avoir transporté des céréales ou autres produits parce que l'intérêt national l'exige, ou lorsqu'ils ne pourront abandonner des lignes parce que la Commission estime la chose contraire à l'intérêt public, on puisera dans le Trésor. Pas toujours; on pourra en discuter. Ce sera une question de jugement, de discernement; mais dans tous les cas où le bill infligera des pertes aux chemins de fer, le ministre prévoit un dédommagement.

Rien dans le projet de loi n'a trait à l'indemnisation des travailleurs qui pâtiront de la rationalisation ou de l'abandon. Rien n'a trait à l'indemnisation des collectivités que les chemins peuvent littéralement détruire par la rationalisation ou l'abandon de lignes. Le bill ne prévoit absolument aucune indemnité pour les expéditeurs, et notamment pour les cultivateurs, qui subiront sans doute une perte considérable, dans bien des cas, du fait de l'abandon ou de la rationalisation. Il me semble qu'on n'aurait pu concevoir, dans le domaine des transports, de mesure législative plus discriminatoire, plus proche des lois d'exception. A toutes les étapes du bill et en deux occasions distinctes, le ministre a voulu s'assurer que les sociétés seront non seulement indemnisées dans certains secteurs où la chose paraît raisonnable, mais encore que des enquêtes auront lieu, si l'on peut démontrer que les taux statutaires fixés dans l'intérêt public leur ont occasionné des pertes.

L'amendement que le ministre a réussi à faire adopter par la présidence et le comité plénier n'a pas donné clairement au ministre la permission d'instituer une enquête, ni aux chemins de fer l'occasion de demander pareille enquête. Cependant, il a admis, comme le ministre l'a signalé, ce que je disais: que la Commission avait déjà ce pouvoir aux termes de l'article 15. Il est évident que le ministre a

[M. Lewis.]

l'intention d'enquêter sur les taux du Pas du Nid-de-Corbeau pour établir si les chemins de fer perdent de l'argent à cause d'eux et d'obtenir de la Commission une recommandation qui inciterait le gouverneur en conseil à verser une indemnité. Voilà ce que l'amendement qui figure maintenant dans le bill laisse clairement entendre, même si c'est d'une façon détournée, en disant que l'indemnité ne sera pas versée si les chemins de fer ont majoré certains taux. Cette exception souligne une chose: quand elle n'existe pas, une indemnité sera versée aux chemins de fer. Ainsi, à chaque étape du bill la chose est prévue.

Le ministre a été accusé par certains députés de s'être entendu avec le Pacifique-Canadien pour inclure ces choses dans le bill. Le ministre l'a nié et, bien entendu, je le crois sur parole, sans un moment d'hésitation. Néanmoins, je ne doute pas que le ministre a accepté sans réserve l'avis du Pacifique-Canadien au sujet de la politique à suivre. Il affirme n'avoir conclu aucun accord avec cette compagnie, et je le crois; mais il a accepté sa philosophie; il a accepté sa théorie de ce qui conviendrait le mieux comme politique des transports.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettrait peut-être de dire que j'ai accepté l'opinion d'un Canadien très distingué mort récemment—un des citoyens les plus respectés de l'Ouest canadien—et de ses commissaires adjoints. Je veux parler de M. M. A. MacPherson. Pas plus que moi sans doute, il ne se serait laissé dicter sa ligne de conduite par le Pacifique-Canadien.

M. Lewis: Monsieur l'Orateur, le regretté M. MacPherson n'était pas membre du Parlement et ne peut évidemment pas dire aujourd'hui s'il accepte la paternité spirituelle du projet de loi du ministre. Je déclare au ministre qu'il ne peut se soustraire à sa responsabilité par les paroles qu'il vient de dire. Je le répète, il ressort de son bill que le ministre a accepté la philosophie du Pacifique-Canadien quant à ce que devrait être la politique des transports.

● (12.40 p.m.)

Au cours des années, durant les délibérations des commissions d'arbitrage dont je faisais partie, j'ai entendu des représentants du Pacifique-Canadien souligner les divers principes que renfermait ce projet de loi. Ils ont prétendu: «Nous avons toujours été assujettis