

Ce n'est pas une mesure ordinaire; c'est une modification essentiellement révolutionnaire. A la lumière de cette affirmation, je demande au comité d'examiner ce projet de loi d'une façon très soignée. Le ministre a déclaré ensuite:

Nous proposons, pour la première fois, depuis 1903, année de l'institution de la Commission des chemins de fer et des taux s'appliquant à presque toutes les activités ferroviaires, de permettre aux chemins de fer d'assurer leur autogestion, comme toute autre entreprise, sauf dans les secteurs où ils ont un monopole.

En d'autres termes, après l'adoption de ce projet de loi, les chemins de fer ressembleront à n'importe quelle autre entreprise, sauf dans les secteurs où ils exercent un monopole. C'est là l'objet du litige. Quels sont ces secteurs et quelle protection ce projet de loi leur apporte-t-il?

Puis, il poursuit, au haut de la page 1667 du texte anglais en expliquant qu'il a eu de la difficulté à accepter ce changement révolutionnaire. Il a déclaré qu'il était difficile de s'y résoudre. Il s'est longuement étendu sur les difficultés que ce choix a comporté pour lui. Voilà donc présenté le projet de loi. Il vise une modification révolutionnaire, une dérogation manifeste. Au comité des transports et des communications, on nous a demandé d'y songer longuement.

Je voudrais effleurer en passant l'histoire des transports au Canada. Le mémoire du Manitoba traite de cette question dans le fascicule n° 38 du compte rendu des délibérations du comité. Je voudrais citer la page 2555 de ce compte rendu:

Au début de la Confédération, la politique nationale avait pour objectif principal de consolider l'unité politique et l'intégration économique des provinces nouvellement unifiées.

En d'autres termes, les transports ont réellement contribué à nous rapprocher tous sur les plans politique et économique. On n'accordera plus d'importance à une telle contribution dans le nouveau projet de loi. Le système de transport sera considéré tout simplement comme une autre entreprise commerciale. C'est le premier pas réel qui est accompli à l'article 1 du bill. Le mémoire continue:

En raison des distances qui séparent les territoires producteurs et les marchés de consommation au Canada, la mise en valeur des ressources nationales a dépendu de la construction de chemins de fer et du coût peu élevé du transport en vue de faciliter l'écoulement des produits vers le marché. Le peuple canadien a fourni suffisamment d'aide pour assurer l'aménagement de services de transport satisfaisants.

Autrement dit, au cours des ans, les Canadiens, par les impôts qu'ils ont payés, ont fourni les installations de transport dont avait besoin les régions productrices pour

acheminer leurs produits vers les marchés et pour permettre aux consommateurs d'acheter les produits venant de partout au Canada. Le mémoire poursuit:

Les politiques nationales des divers gouvernements qui se sont succédé à la tête du pays depuis la Confédération, avaient pour but ultime d'accroître autant que possible les occasions et les avantages, pour tous les Canadiens dans les diverses régions, et de veiller à ce que tous en bénéficient également.

C'est ce principe directeur qui a inspiré toutes les politiques de transport dans le passé. Ce bill révolutionne tout à ce sujet. Il transformera les chemins de fer en entreprises commerciales et donne à entendre que les sociétés ferroviaires n'ont plus besoin d'être des services d'utilité publique. En un sens, c'est ce qu'on nous dit. C'est ce que se propose de faire le bill. Examinons les possibilités. Les chemins de fer sont-ils encore des services d'utilité publique? Se rapprochent-ils d'une entreprise comme la *General Motors* ou d'un service canadien d'utilité publique qui fournit, par exemple, l'énergie à la ville d'Ottawa ou quelque chose de semblable? A mon sens, ils demeurent, dans une large mesure, des services d'utilité publique.

Nous n'avons qu'à lire les procès-verbaux du comité. A la page 1669 du texte anglais du fascicule n° 23, le ministre donne clairement à entendre que les tarifs seront subventionnés. Il s'agit de tarifs pour les céréales expédiées vers les ports des Maritimes. Autrement dit, voilà un secteur où les chemins de fer constituent toujours un service d'utilité publique, mais nous lisons dans le bill, comme le ministre l'a souligné à la même page, que les tarifs du Pas du Nid-du-Corbeau seront maintenus à un taux subventionné, ce qui dans un certain sens, fait encore des chemins de fer des services d'utilité publique.

On pourrait mentionner l'une après l'autre toutes les régions du Canada et rappeler les nombreux aspects qui font encore du réseau de transport du Canada un service essentiellement public. Même si ce n'est que partiellement vrai, le gouvernement devrait donc régler le revenu de ces entreprises d'utilité publique. S'il accorde à une entreprise le monopole dans une région donnée, c'est son devoir de s'assurer que le tarif imposé dans cette région n'est ni exagéré ni injuste. Si on estime qu'il s'agit d'une entreprise purement commerciale au lieu d'un service d'utilité publique, alors on ne peut pas l'empêcher d'exiger les tarifs quelle désire.

J'aimerais signaler en outre que l'article 1 institue la commission d'une façon qui suscite de l'inquiétude chez le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Cette commission ne sera pas forcément une panacée. Le simple fait de