

vernement donnera rapidement suite à cette recommandation.

Si le bill vise à empêcher les sociétés de chemins de fer de s'installer dans la région de Sept-Îles et d'exploiter des services de camionnage à l'ouest du bassin du Saguenay, je m'y oppose. D'autre part, s'il essaie de créer un monopole ou un quasi-monopole dans cette région, alors je l'appuierai presque sans réserve. Comme je l'ai déjà dit, c'est toute la question des transports qui est en jeu et c'est de cela que les députés doivent se préoccuper. Nous devons faire en sorte que chaque Canadien obtienne le meilleur service de transport possible.

En outre, je n'aimerais pas voir le Canadien National, ou quant à cela, n'importe quelle compagnie de chemins de fer, accaparer tous les modes de transport vers Sept-Îles, ville qui, comme les députés le savent peut-être, n'est pas desservie par chemin de fer le long du fleuve, au point qu'un monopole possible puisse faire échec à tous les efforts accomplis présentement dans le port d'Halifax pour mettre sur pied un bon service de conteneurs. Nous ne pouvons favoriser l'établissement de nombreux ports de conteneurs. C'est un sujet qui me tracasse, en raison de notre présente loi nationale sur les transports. Rien n'est prévu dans la loi à ce sujet, je ne dis pas qu'un simple organisme pourrait le faire, mais c'est ce qui pourrait se produire.

D'un autre côté, je n'aimerais pas qu'on accorde ce quasi-monopole à une compagnie de chemins de fer sans qu'il soit possible de recourir à la Chambre pour faire des changements. L'absence d'un tel recours pourrait avoir des effets désastreux sur les travaux en voie d'exécution au frais du public, à Halifax. Il me semble qu'il n'y a pas de place pour deux ou trois ports de conteneurs. D'après moi, si le bill que nous étudions prévoit quelque mesure de protection contre un présumé monopole, cela pourrait être préjudiciable. Je recommande fortement aux députés de songer à l'opportunité de faire étudier ces questions et d'autres semblables par le comité; il devrait aussi examiner les vastes pouvoirs conférés en vertu de la loi nationale sur les transports en ce qui a trait aux moyens de transport dans les régions qui constituent un marché captif.

Pour ces deux raisons, et moyennant deux considérations mineures, je suis en faveur du bill. La première est que nous devons accepter les transports dans leur ensemble, non pas comme quelque chose qu'on peut séparer en divers éléments. Deuxièmement, il faut tenir compte des effets préjudiciables qu'il pourrait avoir sur d'autres régions du Canada ou de l'inefficacité de la loi nationale sur les transports si la décision était laissée à un seul organisme. Je félicite le parrain du bill, et je

demande que celui-ci soit envoyé au comité permanent pour plus ample étude.

• (4.20 p.m.)

M. John L. Skoberg (Moose Jaw): Monsieur l'Orateur, en participant au débat sur le bill C-25, je voudrais signaler que j'ai été particulièrement heureux d'entendre l'orateur précédent parler de l'attitude monopolisatrice des compagnies de chemins de fer et d'autres sociétés établies au Canada. En qualité de membre du comité des transports, j'estime que notre principal objectif doit être de s'assurer que tous les Canadiens jouissent du réseau de transport le plus efficace possible. Je suis persuadé que c'est ce que le député de Dartmouth-Halifax East (M. Forrestall) voulait dire. Il s'inquiète vraiment du monopole institué au Canada, en vue de prendre en charge tous les moyens de transport.

Je voudrais exprimer certains doutes au sujet de ce bill. Nous devons nous rendre compte qu'il est un peu trop tard pour adopter une mesure générale suffisamment efficace. Tous les membres du comité permanent qui sont allés dans les provinces Maritimes récemment se sont rendu compte que le camionnage est compris dans la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. A mon avis, si nous proposons un projet de loi portant seulement sur les chemins de fer, nous serions forcés de proposer une modification à la loi nationale sur les transports au sujet des réseaux de camionnage.

Je suis certain que tous ceux qui veulent l'unité du pays de l'Est à l'Ouest se rendent compte de l'importance d'un système efficace de camionnage. Nous ne considérons pas vraiment la question de monopole quand nous songeons à permettre aux chemins de fer d'entrer dans l'industrie du camionnage. La Chambre devrait se préoccuper surtout de fournir un système efficace de transport.

Pour que l'usager canadien reçoive le traitement auquel il a droit, nous devons évidemment considérer l'ensemble du système de transport. Je ne me rappelle pas très bien en quels termes le député qui a présenté le bill C-25 a dit que les États-Unis interdisaient toute concurrence dans ce domaine. D'après les notes explicatives, le bill prévoit qu'aucune compagnie de chemin de fer recevant des deniers du gouvernement du Canada ou d'un organisme de celui-ci ne peut acquérir un intérêt ou le contrôle dans des entreprises de transport par véhicules automobiles. Je n'ai pas autant examiné le domaine dans son ensemble que le député sans doute, mais je me demande si des sociétés ferroviaires américaines n'ont pas d'intérêts dans des entreprises de camionnage. Je ne suis pas en mesure de le dire.