

mesure de ce genre, mais en même temps, monsieur l'Orateur, le ministre n'a pas éliminé de mon esprit les doutes que j'entretiens depuis que j'ai lu pour la première fois les dispositions du bill. Il existe une nécessité de laisser dans le bill une certaine garantie, nécessité qui, à mon avis, est assurée par l'amendement présenté à la Chambre par le député de Crowfoot (M. Horner). J'espère obtenir un certain appui des députés de l'autre côté tout comme, j'en suis sûr, le député de Crowfoot l'espère. Il n'entretient aucune restriction et je crois qu'il accepterait l'appui de quiconque, même des députés de l'autre côté.

**M. Horner:** Sûrement.

**M. Baldwin:** Son attitude est différente de celle du député de Fraser Valley-Est (M. Pringle) qui, au stade du comité, disait comme en fait foi la page 26 des délibérations du comité permanent des transports et des communications du mardi 12 mai 1970:

Je suis convaincu que le Parlement ne serait saisi de cette loi, si on ne savait pas que nous avons réellement besoin...

Monsieur l'Orateur, quelle foi simple et naïve faut-il à un député pour faire cette assertion, savoir qu'il est sûr que le gouvernement ne présenterait pas ce bill s'il n'était pas si nécessaire. C'est, à mon avis, la façon simpliste et facile d'envisager la mesure. Je me verrais aussi justifié de soutenir le contraire, savoir que lorsque le gouvernement actuel présente une mesure législative, j'éprouve automatiquement un soupçon, même s'il a fait adopter ces dernières sessions quelques bills qui justifient le temps de la Chambre. J'espère que nous allons obtenir un appui raisonnable pour cet amendement si logique qui prévoit, comme le signalaient le député de Crowfoot et quelques autres de mes collègues, des sauvegardes et garanties véritables contre le fait de soustraire certaines compagnies et conférences maritimes à l'application des dispositions de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Je suis sûr que les députés ministériels qui ont pu, à Londres dernièrement, prendre part à cette exaltante indépendance qui leur a permis d'adopter là-bas certaines résolutions,—même quelques-uns des anciens secrétaires parlementaires, pour qui la direction du parti n'est plus tout à fait ce qu'elle était vers la fin de la session, le 26 juin—vont juger à propos de songer sérieusement à cet amendement. Le ministre s'est opposé dédaigneusement à l'amendement et aux motifs d'ordre parlementaire du député de Crowfoot en disant qu'il s'agissait d'une tentative pour

faire échouer la loi. Monsieur l'Orateur, c'est la raison de notre présence ici. Quand les lois sont mauvaises, il est de notre devoir de les contrecarrer et de chercher à les modifier. Si ce faisant, nous donnons une nouvelle signification aux mots «intérêt public», un sens raisonnable et souhaitable, le député de Crowfoot et ceux d'entre nous qui appuient l'amendement travaillent alors dans l'intérêt public. L'amendement représente une sauvegarde contre le fait de soustraire complètement les compagnies maritimes à l'application des dispositions de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions et de ses règlements.

Le ministre a assez bien démontré qu'il était parfaitement logique de dire qu'au premier abord, nous soustrayons effectivement les compagnies et les conférences maritimes à l'application des dispositions de la loi. Je suis d'accord là-dessus—mais seulement si l'on peut m'assurer qu'une disposition de la loi va sauvegarder, s'il le faut, les principes de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Mais cela ne me semble pas évident et le député de Crowfoot cherche à nous l'obtenir par l'intermédiaire d'une partie de ce nouvel article 8. Qu'avons-nous sans cela? Il est vrai qu'en vertu de la loi sur les coalitions le directeur peut, dans certaines circonstances, et doit, dans d'autres, faire une enquête. Cette enquête se fera en vertu de l'article 8 de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions ou de l'article 19.

Je n'ennuierai pas la Chambre avec les détails de ces deux articles mais un simple examen révèle qu'au plus on peut faire une enquête. Aucune mesure efficace ne peut découler de l'enquête ou des recommandations faites à la suite de celle-ci. Le directeur peut faire enquête et dire, «ça, c'est du vilain; je n'aime pas ce que font les transporteurs maritimes.» Il pourra faire un rapport, qui paraîtra avec le temps, peut-être six mois, un an ou un an et demi plus tard. Il paraîtra dans le rapport annuel où les députés ou le public pourront le lire. Mais la chose n'ira pas plus loin. On ne pourra rien faire. Il se peut fort bien, dans les conditions qui pourront exister dans deux, trois ou quatre ans d'ici, qu'il devienne évident aux yeux des députés et du public qu'un transporteur maritime, ayant déposé ses tarifs en conformité de la mesure à l'étude, se soit adonné à des pratiques allant à l'encontre de l'intérêt du public canadien. Que pourrions-nous y faire? Rien, sans les dispositions de l'amendement proposé par le député de Crowfoot. Voilà pourquoi, au fond, il faut appuyer cet amendement.

**Des voix:** Bravo!