

C'est pourquoi je prétends qu'un expert comptable indépendant est essentiel. Je crois que les membres de la Commission avaient raison de dire qu'ils avaient beaucoup d'expérience, mais ils n'ont peut-être pas le personnel suffisant pour faire face aux problèmes actuels créés par les nouvelles techniques compliquées employées en comptabilité où l'on fait maintenant de plus en plus usage de machines à calculer et de l'analyse régressive, comme ce fut le cas lorsqu'il s'est agi de calculer le coût des céréales, qui a été considéré comme un des meilleurs exemples de bonne comptabilité en Amérique du nord. Comme vous le savez, on a accompli du bon travail en réduisant le coût des céréales. Je ne veux pas dire que les gens du Pacifique-Canadien sont incompetents; au contraire je veux tout simplement dire que les opinions diffèrent à propos des données qui devraient entrer dans l'équation et je ne crois pas que vous puissiez être certains de connaître le coût réel à moins d'avoir recours aux services d'experts impartiaux qui pourraient rencontrer les gens du Pacifique-Canadien et obtenir d'eux les données du problème et en tirer leurs propres conclusions.

M. SHERMAN: Merci.

Pourriez-vous suggérer une méthode par laquelle on pourrait faire face aux problèmes de transport dans notre pays, maintenant si compliqués, les régler d'une façon plus équitable, compte tenu de l'ensemble des besoins futurs de toute la société canadienne? Auriez-vous une proposition à faire à ce sujet?

M. MAURO: Monsieur Sherman, devant la commission MacPhearson, la province du Manitoba a proposé la création d'un conseil consultatif—je crois que c'est ainsi qu'il s'appelait mais son nom n'a pas d'importance—qui aurait servi d'agence de coordination entre les diverses régions et les divers moyens de transport dont nous disposons pour mettre en œuvre notre politique nationale de transport.

Il se peut que le Manitoba, étant situé au centre du pays, soit plus directement concerné que les autres régions; je ne sais pas. Je sais qu'historiquement, on s'est toujours beaucoup intéressé au transport au Manitoba. Je crois par exemple que la première résolution adoptée par la Chambre de commerce de Winnipeg s'opposait aux tarifs en vigueur pour le transport des marchandises et au niveau de ces tarifs. Les luttes de la province contre la clause de monopole sont un fait historique là-bas. Nous avons apporté une contribution appréciable au personnel du Pacifique-Canadien dans le passé et actuellement.

Nous avons pu constater en étudiant ce problème qu'il semblait y avoir un grand nombre d'agences responsables de la répartition de nos ressources dans le domaine du transport au Canada. Il y a la Commission des transports du Canada, le Conseil des ports nationaux, la Commission des transports aériens, l'Office national de l'énergie. Toutes ces agences s'occupent de moyens de transport, que ce soit par route, par eau, par air ou par oléoduc. Il nous a semblé devoir maintenant commencer à discuter si oui ou non nous tirons le meilleur parti possible de la répartition de nos ressources de transport au profit du Canada tout entier.

Nous avons pensé qu'il serait peut-être temps, au lieu d'avoir une commission royale à tous des dix ans,—et vous pouvez presque historiquement compter les décades au Canada au moyen des recensements et des commissions royales de transport—d'avoir une agence qui pourrait chaque année faire le tour du pays, se rendre compte des problèmes, se faire une idée précise de la façon dont ces problèmes touchent les différentes régions du Canada; nous serions peut-être alors plus en mesure de régler les problèmes d'une façon autre que temporaire au lieu de laisser une situation devenir tellement critique qu'il vous faut alors créer une commission royale pour s'en occuper; qu'il s'agisse d'augmentations générales des tarifs en vigueur pour le transport des marchandises ou des