

pense qu'il faudra remonter à 1954. Dans l'une des dernières causes canadiennes entendues par lui, le Conseil privé a décidé, en 1954, que le transport routier commercial qui, jusque-là, de l'avis de tous, relevait de la compétence des gouvernements provinciaux, relevait, en fait, du gouvernement canadien, et que toute entreprise à caractère commercial dans le domaine des véhicules automobiles dépassait la compétence des provinces pour relever de celle du gouvernement fédéral.

• 1005

Sans débattre plus à fond la signification du mot «entreprise», le gouvernement de l'époque, celui de M. Louis St-Laurent, voulant combler le vide, étant donné qu'aucun organisme n'avait le pouvoir de régler ces questions une fois la décision prise, présenta au Parlement, qui l'adopta, la Loi de 1954 sur le transport par véhicule à moteur. Cette loi conférait, avec l'assentiment du gouvernement provincial, à l'organisme provincial régissant le trafic et les entreprises dans la province, le pouvoir, à titre d'agent fédéral, de régir le trafic et les entreprises ne relevant pas de la compétence provinciale.

M. McGrath: D'accorder des franchises?

M. Pickersgill: Oui, mais aux mêmes conditions et selon les mêmes principes que pour les franchises intraprovinciales. Depuis, le Conseil privé a rendu une autre décision, à savoir que ce pouvoir de la législature ne pouvait pas être délégué au Parlement et que le Parlement ne pouvait déléguer son pouvoir à la législature. Selon la loi, ces organismes jouent le rôle d'agents du gouvernement canadien, mais le Parlement a prescrit des règles précises pour ce faire. Ils doivent le faire de la même façon que pour les franchises intraprovinciales.

M. McGrath: Monsieur le président, permettez-moi de revenir à ma première question, car le sujet dont je veux traiter en découle. Pourquoi, alors, la Public Utilities Commission de Terre-Neuve étudie-t-elle cette demande avant de prendre une décision puisque, en fait, si ce domaine relève de la compétence du gouvernement canadien, votre Commission a déjà pris la décision pour elle?

M. Pickersgill: La Commission n'aura pas le pouvoir de prendre une telle décision avant

que la Partie III soit en vigueur. La loi le prévoit, mais il faut...

M. McGrath: Et que prévoit la Partie III?

M. Pickersgill: Elle prévoit que les entreprises extra-provinciales de transport par véhicules à moteur relèvent directement de la Commission.

M. Lundrigan: Monsieur le président, dans la même veine, je voudrais poser une question supplémentaire. Le président a dit que la Public Utilities Commission n'avait pas pris de décision avant que la Commission canadienne des transports décide d'abandonner son service de transport ferroviaire des voyageurs.

M. Pickersgill: Oui, mais elle n'en avait même pas la compétence à ce moment-là.

M. Lundrigan: Le président laisse aussi entendre qu'en ne prenant pas de décision favorable à l'exploitation d'un service d'autobus par le Canadien National, cela constituait un fait nouveau. C'est ce qu'il a dit: un fait nouveau. Je ne sais pas exactement ce que cela signifie. A mon avis, cela semble sous-entendre que dans l'ancien contexte la Commission aurait pris une décision positive.

Il semble y avoir quelque chose qui cloche quand on sait que le Canadien National a déjà acheté les autobus, les salles de repos, etc., et qu'il est prêt à commencer l'exploitation le 15 avril. La date de mise en service des autobus est déjà fixée. Ici, je m'adresse au président de la Commission: Qu'arriverait-il si la Public Utilities Commission n'acceptait pas la situation en ce qui a trait à l'exploitation du service d'autobus? La décision de la Commission canadienne des transports serait-elle annulée?

M. Pickersgill: La décision de la CCT—je me demande si je devrais essayer d'interpréter le jugement d'un tribunal et, de ce fait, outrepasser les limites atteintes par M. Lundrigan—si je comprends bien, portait sur la suppression d'un train de voyageurs, mais à condition de mettre sur pied un service d'autobus. C'est tout. En d'autres termes, la décision n'autorisait pas la mise sur pied d'un service d'autobus; elle prévoyait seulement que la société ferroviaire ne pouvait supprimer le service de voyageurs à moins de mettre sur pied un service d'autobus.

M. McGrath: Vous avez répondu à ma question puisque la décision serait nulle, de fait, si la Public Utilities Commission décidait de ne pas accéder à la demande du C.N. d'exploiter un service d'autobus.