

leur avocat, ni celui du CPA ou d'autres; quand vous demandez une réservation, le type de Winnipeg ou de Calgary ne passe pas avant vous. Vous obtenez votre billet s'il y a de la place; vous n'obtenez aucune faveur, mais vous passez à votre tour.

Maintenant, ce que je veux dire, c'est qu'une société ferroviaire, qu'elle soit nationale ou privée, rend un mauvais service si elle met en pratique un système par lequel il faut attendre des semaines pour des réservations qui quelquefois pourraient être obtenues en ville en une semaine ou deux. Je suis de votre avis quand vous suggérez la création d'une régie nationale des chemins de fer, pas la nationalisation, mais une régie qui ferait en sorte que les réservations, d'où qu'elles viennent au Canada, seraient considérées suivant l'ordre de leur réception plutôt que sur une base d'importance relative des localités d'origine.

M. SALTSMAN: Vous parlez d'une régie nationale des Transports? Il en a été question dans presque tous les mémoires qui nous ont été présentés. Comment concevez-vous le fonctionnement d'une telle régie? Quel sera son rôle?

M. DOAK: Elle devra s'enquérir des moyens de transport requis partout au Canada et tout particulièrement dans les régions dont il a été question. A certains endroits, il faudra dire: «Que vous aimiez cela ou non, monsieur Doak, vous devez voyager par autobus, parce que rien ne peut justifier un train quotidien». Cela se comprendrait dans les régions desservies par les lignes secondaires où les gens doivent utiliser l'automobile pour se rendre à la gare la plus proche. Tout ce que nous demandons, c'est une voie ferrée traversant le sud du Canada, afin de nous permettre de voyager par train.

La régie devra étudier la situation et décider si un train quotidien est nécessaire ou bien un train de jour quotidien d'un bout à l'autre du Canada. Quant à savoir si ce genre de service devra oui ou non recevoir des subsides, c'est une question à être réglée par ce Comité et par le Parlement, probablement après entente avec le Pacifique-Canadien. Même si je suis opposé à la nationalisation et aux subsides, il pourrait être nécessaire de le faire pour assurer ce service parce que cette contrée et le droit de passage dépendent de cette voie du Pacifique-Canadien. Si ce service des voyageurs devait arrêter, on devra partir d'un peu partout dans le sud pour atteindre le *Great Northern*. Je crois que ce serait un sérieux choc psychologique pour le Canada que de perdre autorité sur la ligne principale du Pacifique-Canadien. C'est dans un cas semblable que votre régie nationale des Transports pourrait intervenir. A ce sujet, je ne voudrais pas d'une commission, parce que beaucoup d'entre nous, tout en admettant que ces commissions agissent de bonne foi, croient qu'elles semblent être trop intimement liées avec les grandes entreprises commerciales, que ce soit les chemins de fer, les boissons alcooliques ou les sociétés de transport routier; le public n'a pas pour ces commissions la confiance qu'il accorde aux cours de justice ou à la Chambre des communes ou bien, disons, à une sorte d'autorité nationale sur les chemins de fer qui verrait à ce que ces régions soient desservies; et, si la chose est nécessaire, que l'on accorde des subsides.

M. SALTSMAN: Cette régie devra en fait, choisir parmi les différents moyens de transport celui qui conviendrait le mieux à une région donnée et les localités intéressées devront en accepter les décisions?