

l'autre côté de la rivière par le pont appartenant à une autre compagnie de chemins de fer, on se rend compte de l'économie possible.

Je pourrais peut-être donner un exemple hypothétique, plus ou moins exact. S'il en coûte 1c. par 100 milles pour transporter un boisseau de blé et si 30 millions de boisseaux en moyenne sont transportés chaque année sur un embranchement, 30 millions fois 2c. font 60 millions de cents que touchent les chemins de fer. Si l'on pouvait, en utilisant une autre ligne, réduire une grande partie du coût qu'il faut exiger pour le transport de cette quantité de blé afin de réaliser de pareilles recettes, ce serait, d'après moi, une façon rationnelle de réduire les frais de ce chemin de fer.

Le projet de loi autorise la recommandation de ces solutions. Je signale seulement qu'en se fondant sur l'expérience de la loi du National-Canadien-Pacifique-Canadien des années 30, que cette nouvelle commission devrait mettre à profit les erreurs passées et être autorisée à prendre des décisions rationnelles. Je donne ce conseil au ministre, car lui seul a le pouvoir de charger ses fonctionnaires de modifier de nouveau ces dispositions à cette fin.

Donc, c'est au ministre à décider. Il connaît mes vues. Je les ai exposées à propos du bill n° C-120 il y a deux ans. Je les ai exposées à nouveau au comité à propos du bill n° C-231. A la Chambre encore, lorsque j'ai pris la parole pendant la deuxième lecture. Il sait que ces observations emportent l'adhésion des plus gros clients des chemins de fer, les compagnies de céréales de l'Ouest, qui assurent aux deux compagnies la majorité des bénéfices qu'elles réalisent. Il sait bien que c'est leur désir, avoué d'ailleurs. Il sait aussi que c'est l'erreur qu'on a commise pendant les années 30 à propos de la mesure concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Si le Parlement veut adopter la mesure, sous sa forme actuelle, et refaire les mêmes erreurs, les députés ministériels ne pourront pas dire qu'on ne les a pas mis en garde.

En toute sincérité, je demande au ministre quel mal il y aurait à accorder à cette Commission canadienne des transports le pouvoir de donner des directives et d'imposer des sanctions au moyen d'une réduction de la subvention. Quel mal y aurait-il? Les seules objections proviendraient des chemins de fer qui râlent à propos de tout. Pour une fois, j'espérais que notre Parlement aurait tenu compte de ses erreurs passées et qu'il aurait présenté une mesure qui fût le fruit de nos leçons de naguère. J'espérais qu'on aurait établi des principes directeurs et accordé à la Commission canadienne des transports, l'autorité de le faire pour lui permettre d'être utile, ce

[L'hon. M. Hamilton.]

que nous réclamons depuis des années. Ce disant, je songe au rapport Duff et à tous les discours prononcés par des hommes politiques lorsque cette loi qui suscitait de si grands espoirs, a été adoptée, il y a plus de 30 ans.

Dans la deuxième partie de mes observations au ministre, je voudrais traiter du problème primordial du gouvernement démocratique. Depuis l'avènement du gouvernement démocratique, comme une partie de plus en plus grande de l'économie a été assujettie au contrôle des gouvernements, il a fallu confier l'administration des responsabilités considérables du Parlement à des commissions, à des sociétés et autres organismes de la Couronne.

Personne n'ira contredire les annales des quarante dernières années à ce sujet, mais il y a une considération que nous ne saurions oublier. Si le Parlement confère une telle autorisation à une commission non élue, à une société de la Couronne ou à un organisme désigné, comment les Canadiens, par l'intermédiaire de leurs représentants, pourront-ils exercer un droit de regard sur l'activité de la commission, de la société de la Couronne, ou de l'organisme en question, sans nuire à l'efficacité du travail? C'est là le problème primordial.

• (5.50 p.m.)

Nous connaissons tous les difficultés éprouvées par le Parlement, en ce qui concerne la société Radio-Canada. Si le Parlement s'était montré plus sage au début, en établissant des principes directeurs et en les renouvelant de temps à autre, il se serait épargné bon nombre de difficultés. En ce qui concerne le réseau de transport, il n'y a pas ce que nous voyons ou entendons à la télévision et à la radio qui entre en jeu, mais ce dont nous serons témoins en raison de la délégation de pouvoirs considérables relativement à tous les services de transport. Rien dans le bill actuel n'indique que nous avons su tirer une leçon des pouvoirs que nous avons délégués à d'autres organismes, commissions ou sociétés de la Couronne. Tout ce que le bill incorpore au sujet des pouvoirs se trouve à l'article 20 de la page 14. On y déclare que la commission présentera chaque année un rapport au Parlement.

Peu importe combien de fois ou combien attentivement on lit ce projet de loi, on n'y trouve aucune disposition précise qui confère au Parlement un certain contrôle sur l'organisme établi en vertu de ce projet de loi. Les députés ne peuvent se renseigner entièrement sur l'exploitation de cette Commission canadienne des transports ni être assez compétents pour discuter son fonctionnement de façon détaillée. Aucune mesure définitive ne peut être prise.