

rattacher tous les moyens de transport à une seule commission ne réglera pas en soi tous nos problèmes de transport. Le Pacifique-Canadien l'a clairement démontré comme le fait voir la page 2059 des procès verbaux n° 28 des délibérations du comité. Voici ce qu'avait à dire le Pacifique-Canadien à propos de l'institution même de la commission:

La Commission MacPherson n'avait pas envisagé la création d'une commission dont relèveraient tous les moyens de transport.

Nombre de personnes croient que la mesure législative se fonde directement sur le rapport de la Commission MacPherson, mais dans ce texte le Pacifique-Canadien signale que la Commission MacPherson ne prévoyait pas une commission semblable à celle que le projet de loi voudrait créer et qui exercerait son autorité sur tous les moyens de transport. Dans son rapport, la Commission MacPherson recommande la création d'un comité consultatif des transports nationaux qui serait chargé d'effectuer les études nécessaires pour parvenir aux objectifs d'une politique nationale des transports. Elle traite assez longuement de ce que devrait comprendre une politique nationale des transports. Elle déclare, par exemple:

Il est important de ne pas confondre les fonctions de la Commission en matière d'études et de recherches avec sa fonction de réglementation et de veiller à ce que la Commission n'en vienne pas à s'attribuer certaines fonctions propres à la direction.

Autrement dit, il s'agit là d'un avertissement. La Commission MacPherson n'a pas nécessairement recommandé la création d'une commission investie d'autant de pouvoirs que celle-ci.

• (4.50 p.m.)

M. MacDougall a également laissé entendre que d'après la Commission MacPherson, il faudrait veiller à ne pas lier ou rattacher trop étroitement les recherches et les fonctions administratives de la commission à celles de la direction en matière de régie. Selon les Procès-verbaux et témoignages du comité des transports et des communications, page 1728, un représentant du National-Canadien aurait déclaré:

La nouvelle législation nationale en matière de transport aux États-Unis, en ce qui concerne la réglementation des chemins de fer, est principalement orientée vers l'administration et la recherche d'un point de vue général. On n'a pas tenté d'incorporer dans le nouvel organisme les fonctions de l'*Interstate Commerce Commission* relativement à la réglementation et au contrôle des divers modes de transport.

En somme, aux États-Unis, la politique nationale en matière de transport est liée à l'administration et à la recherche, tandis que l'*Interstate Commerce Commission* est l'orga-

nisme chargé de la réglementation et du contrôle. Par l'intermédiaire de cette mesure, nous cherchons à fusionner ces divers aspects. Dans la même page, M. MacDougall, du National-Canadien a parlé assez longuement des dangers que comportait le fusionnement de ces diverses fonctions.

Aux pages 1768 et 1769, M. Bandeen a signalé que l'aspect recherche doit rester indépendant. Voici ce qu'il a dit:

Premièrement, il existe d'après nous un besoin en ce qui concerne la recherche indépendante—indépendante du gouvernement et indépendante de l'industrie au Canada—

Il se demande si cette recherche resterait vraiment indépendante longtemps si elle était étroitement liée à un organisme régulateur. Il y a là un danger. On devrait veiller, en créant cette commission, à ce que tous les moyens de transport ne relèvent pas de sa compétence. D'après les deux mémoires soumis à la Commission qui traitent un tant soit peu des pipe-lines pour le transport des denrées, leur exploitation ne devrait pas relever d'une commission du genre de celle que prévoit le bill, mais plutôt de l'Office national de l'Énergie. A mon sens, nous allons trop vite en mettant les fonctions de réglementation et la recherche dans la même catégorie et en plaçant tous les moyens de transport sous l'autorité d'une seule commission. Cela ne figurait pas parmi les recommandations de la Commission MacPherson. Les représentants des chemins de fer eux-mêmes ont exprimé des craintes à ce propos.

Je voudrais mentionner un autre aspect de ce projet de loi, auquel le ministre a fait allusion: les dispositions prévues pour l'abandon de lignes de chemin de fer. Il y a quelques années, au total, on avait demandé l'autorisation d'abandonner 4,000 milles de voies ferrées dans les trois provinces des Prairies. Si je ne m'abuse, dans ces mêmes provinces, 1,800 milles de voies ferrées doivent être abandonnées; soit presque la moitié des voies ferrées des Prairies. Je vais proposer un amendement à l'article 1 du projet de loi à ce sujet, et j'espère que le ministre va l'étudier sérieusement. Je propose que le mot «adéquat» soit ajouté à la quatrième ligne de la première page du projet de loi. Autrement dit, voici le texte actuel:

Il est par les présentes déclaré qu'un système économique et efficace de transport...

Je propose l'insertion du mot «adéquat,» pour que le texte se lise:

Il est par les présentes déclaré qu'un système adéquat, économique et efficace de transport...

Cela peut sembler insignifiant mais, à mon avis, c'est très important si l'on tient compte