

d'accès à la côte du Pacifique et aux territoires du Nord-Ouest ont été construits, puis un autre chemin de fer est maintenant en voie de parachèvement. On a construit des grandes routes.

• (6.40 p.m.)

Ces aménagements ont stimulé la mise en valeur du Nord canadien mieux que toute autre initiative n'aurait pu le faire.

Nous sommes tous impressionnés par l'ampleur des problèmes que pose le transport dans un pays aussi vaste que le Canada, compte tenu de la répartition de sa population. Selon la manière dont on assurera, à l'avenir, l'essor économique et social et le peuplement de notre immense territoire, le Canada deviendra un merveilleux pays, ou continuera d'être harcelé de problèmes.

Je n'ai pas l'intention de traiter le bill à fond dès cette étape-ci, car ses divers articles se prêteront automatiquement à une discussion appropriée. J'aimerais néanmoins commenter une des observations que le ministre a faites lorsqu'il nous a dit que le Pacifique-Canadien avait accepté de payer des impôts fonciers en dépit de la limitation constitutionnelle du pouvoir d'imposition qu'ont les municipalités à l'endroit de cette compagnie. Sur ce point, le Pacifique-Canadien a-t-il l'intention de renoncer à ses prérogatives par des méthodes constitutionnelles appropriées, ou prendra-t-il simplement une série d'engagements qui l'obligeront à payer des impôts fonciers? Si le Pacifique-Canadien est exempté de l'impôt foncier par la constitution, rien ne l'empêche de révoquer quand bon lui semble les engagements qu'il peut prendre à cet égard. Voilà un détail auquel le ministre devrait peut-être prêter attention.

Le ministre est trop avisé pour le dire lui-même, mais on a créé l'impression que le projet de loi renferme la réponse définitive et parfaite à tous les problèmes passés, présents et à venir des transports. Un certain nombre d'organes d'information l'ont certainement laissé croire. Mais ne nous berçons pas d'illusions. Depuis la première mesure qui a été présentée pour instituer ce qui est devenu la Commission des transports, il y a plus de 60 ans, le Parlement a adopté nombre de lois, créé bien des commissions royales et des commissions d'enquêtes—la Commission Duncan et la Commission Duff, plusieurs rapports du juge Turgeon, la Commission royale Macpherson, des enquêtes instituées à la demande de divers gouvernements par la Commission des transports, y compris des études sur les feuilles de route—et malgré cela, on n'entrevoit même pas encore de solution juste, équitable et durable.

[M. Baldwin.]

Compte tenu de la vaste étendue du pays, de sa faible population et de ses conditions sociales et économiques disparates dans un monde en évolution, je ne pense pas qu'on puisse trouver une solution absolue, maintenant ou plus tard.

Le bill cherche à inclure dans une même mesure des dispositions portant sur les transports aériens, le transport de denrées par pipeline et le transport routier que la croissance spectaculaire des régions métropolitaines complique encore davantage. Le mieux qu'on en puisse dire, c'est que nous avons soulevé le coin du rideau pour jeter un coup d'œil sur les possibilités de transport complexes, mêlées et toujours croissantes qui s'étendent à l'infini. Pour le moment, nous sommes perdus dans un labyrinthe qui semble sans issue.

Les témoignages de ceux qui ont comparu devant le comité permanent confirment mon point de vue. Les énigmes et les appréhensions qui y sont exprimées, les anxiétés et les inquiétudes qui y sont démontrées et, par-dessus tout, l'incertitude qui y règne quant à l'effet de la plupart des articles clés, laissent planer le doute quant aux solutions et indiquent que les perspectives susceptibles de nous les faire trouver, si elles existent, relèveront de la supercommission qui sera créée.

Les témoignages rendus par les représentants des organismes agricoles et de tous les divers groupes qui ont comparu ont un point en commun: un certain scepticisme quant aux effets des diverses dispositions du bill.

La Commission des transports dont j'ai parlé devra explorer des domaines inconnus. La loi a une portée immense et la Commission des transports détiendra un pouvoir suprême de surveillance tout aussi considérable. Soyons certains qu'avec l'adoption du bill sans grand changement nous aurons accordé à ces hommes qui composent la Commission une autorité presque totale sur une foule de questions relevant du domaine des transports et influant si profondément sur la vie de tout Canadien et sur toutes les régions du pays.

Ce faisant nous suivrons la tendance générale, au Canada et ailleurs, à confier de vastes secteurs économique et sociaux à quelque commission ou société de la Couronne sans contact avec le public et soustraite à l'autorité du Parlement.

Ces tribunaux ont tendance à cultiver une existence cloîtrée, et à développer des caractéristiques autocratiques attribuables non seulement à la mesure législative mais aussi à leur propre caractère inné. Indépendamment de la