

Travaux de la Chambre

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. Le député a demandé la parole pour un rappel au Règlement et il a ensuite soulevé la question de privilège. A mon avis, le Règlement n'est pas en cause et la question de privilège ne paraît pas se poser. Le député a posé une question après la fin de la période des questions. Il veut de nouveau la parole pour poser la question de privilège. Je vais, naturellement, l'entendre.

● (1510)

M. MacInnis: Monsieur l'Orateur, je pose la question de privilège au nom des examinateurs du Cap Breton qui relèvent du ministre. Celui-ci a porté une accusation contre les fonctionnaires de son propre ministère. Il a dit que M. Perry voulait être libre d'agir à sa guise. Faut-il le laisser libre d'agir à sa guise s'il prend contact avec les hommes qui relèvent du ministre et qui enquêtent sur la question de la sécurité de la mine?

M. l'Orateur: Je conseille encore une fois au député et au ministre de poursuivre cette affaire d'une autre manière. Elle ne peut être débattue ou discutée en tant que question de privilège. La présidence a fait l'appel de l'ordre du jour. Je m'excuse auprès de la Chambre. Apparemment, nous en sommes encore aux rappels au Règlement.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE**DÉCLARATION HEBDOMADAIRE**

M. Bell: Monsieur l'Orateur, je prends la parole pour poser au leader du gouvernement à la Chambre la question habituelle du jeudi au sujet des travaux. Nous savons tous que les quatre prochains jours, en commençant par aujourd'hui, sont les derniers jours réservés. Le leader du gouvernement nous donnerait-il une idée des mesures prioritaires qui seront étudiées par la suite, afin que nous puissions nous préparer?

M. MacEachen: Oui, monsieur l'Orateur. Mercredi prochain, nous étudierons le bill sur la concurrence. Ensuite viendront les bills sur le financement du CN, l'expansion des exportations et le développement de la pêche. A son tour, le député nous dirait-il quels seront les sujets qu'il prévoit aborder au cours des quatre prochains jours, afin que nous puissions y réfléchir.

M. Bell: Nous aurons quantité de surprises.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Les négociations ouvertes entre les leaders à la Chambre il y a quelques minutes portaient sur la modification possible de la limite imposée pour les discours prononcés durant le débat d'aujourd'hui. Je crois que Votre Honneur constatera que les quatre partis se sont entendus pour modifier ainsi l'article 58(13) du Règlement: le motionnaire aura 30 minutes, le principal porte-parole du gouvernement 30 minutes, le premier orateur progressiste conservateur 20 minutes, et le premier orateur du Crédit social 20 minutes. Tous les autres auront 15 minutes et il n'y aura pas de prolongation. Votre Honneur constatera, je crois, que tous les partis sont d'accord.

M. l'Orateur: Est-ce entendu?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur: Il en est ainsi convenu et ordonné.

[M. Munro (Hamilton-Est).]

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LES SUBSIDES

JOUR PRÉVU AUX TERMES DE L'ARTICLE 58 DU RÈGLEMENT—EXHORTATION À L'ÉLABORATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS, À LA NATIONALISATION DU CANADIEN PACIFIQUE ET À LA NOMINATION D'UN CONTRÔLEUR

M. David Lewis (York-Sud) propose:

Que la Chambre exprime l'avis que tous les moyens de transport nationaux devraient être intégrés dans un service d'utilité publique de manière à répondre aux besoins de transport du Canada au lieu d'être soumis à des considérations de concurrence et de profits, pour permettre au Parlement de s'attaquer efficacement aux problèmes de l'injustice des tarifs-marchandises, de l'abandon des services ferroviaires, de l'insuffisance du matériel ferroviaire, des services-voyageurs inadéquats et des transports dans les villes et dans les régions du Nord;

Que la Chambre exprime également l'avis qu'à cette fin, le Canadien Pacifique, y compris ses filiales, devrait devenir la propriété de l'État et que les deux réseaux nationaux devraient être entièrement soumis au contrôle de l'État;

Et, qu'en outre, pour faire face à l'état d'urgence actuel dans le transport des grains et des autres produits, la Chambre exprime l'avis que le gouvernement devrait envisager la nomination immédiate d'un contrôleur des transports avec pleine autorité pour répartir et contrôler le matériel roulant.

—Monsieur l'Orateur, il me semble que le ministre des Transports (M. Marchand) doit faire l'envie de ses collègues du cabinet. Qui d'autre aurait pu dire à la Chambre et ailleurs que la politique nationale des transports est un fiasco et, même, qu'il n'y a pas de politique nationale des transports, et mériter les éloges des éditorialistes et des chroniqueurs politiques? C'est pourquoi j'ai l'impression qu'il attire l'envie de ses collègues. Ils n'auraient pu s'en titrer à si bon compte, car ils n'ont ni le charme ni l'honnêteté évidente du ministre.

Des voix: Bravo!

M. Lewis: Je ne jalouse pas les éloges que le ministre a obtenus. Il a eu au moins le courage d'admettre à la population canadienne que la politique des transports est un échec dans le pays. Je tiens cependant à souligner qu'à mon avis la population canadienne ne doit pas se laisser endormir par l'honnête et franche confession du ministre. On doit se souvenir que c'est le gouvernement libéral qui a proposé en 1966 et 1967 cette politique que le ministre considère maintenant comme un échec. D'ailleurs, le ministre faisait partie du gouvernement d'alors. La politique que l'honorable M. Pickersgill a présentée à la Chambre à ce moment-là a été étudiée et discutée sérieusement par tout le cabinet, étant donné l'importance des transports au Canada. Le ministre, comme les autres membres du gouvernement d'alors, dont la plupart occupent toujours les banquettes ministérielles, a dû souscrire aux principes de la loi soumise alors.

Que les Canadiens se souviennent et ne se laissent pas prendre par la franchise du ministre, aussi rafraîchissante et admirable qu'elle soit, parce que depuis que la politique existe, elle est appliquée par un gouvernement libéral. Depuis cinq ou six ans, c'est le gouvernement actuel qui l'applique. Enfin, ils doivent se rappeler que le ministre titulaire n'exerce ses fonctions que depuis un an et demi. Bien qu'il soit réconfortant et encourageant d'entendre le ministre avouer l'échec de sa politique de transport nationale—encourageant puisque c'est au moins là une preuve que l'aveu du ministre résulte d'une étude vraiment