

l'étudier plus tard, quand le budget sera présenté, et que l'exécutif décide s'il doit y avoir des réunions d'information à l'avance dans de telles circonstances. Pour le moment, toutefois, je dois dire aux députés que la question de privilège n'est pas fondée à première vue et que la motion ne devrait pas être soumise à la Chambre à l'heure actuelle.

L'hon. E. J. Benson (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je pose la question de privilège, puisque mon nom à titre de ministre des Finances a été mentionné relativement à cette question de privilège. Je voudrais signaler à tous les députés que toute la question du secret entourant le budget me préoccupe vivement depuis quelque temps, étant donné que les changements fiscaux touchent tellement de gens et qu'un si petit nombre en sont avertis d'avance. Je tiens à assurer les députés que cette question fait l'objet d'un examen sérieux de la part du gouvernement.

AFFAIRES COURANTES

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

M. John M. Reid (Kenora-Rainy River) présente le 5^e rapport du comité permanent de la radiodiffusion, des films et de l'assistance aux arts.

[Français]

M. Gaston Clermont (Gatineau) présente le 21^e rapport du comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques.

[Note de l'éditeur: Le texte des rapports précités figure aux Procès-verbaux d'aujourd'hui.]

[Traduction]

JUSTICE ET QUESTIONS JURIDIQUES—ADOP- TION DU 5^e RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT

M. D. R. Tolmie (Welland) propose l'adoption du 5^e rapport du comité permanent de la justice et des questions juridiques, déposé à la Chambre le jeudi 29 mai.

(La motion est adoptée.)

LA NAVIGATION

L'ÉTUDE DE LA POSSIBILITÉ D'UNE MARINE MARCHANDE À LONG COURS

L'hon. Donald C. Jamieson (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je tiens à annoncer aujourd'hui que la Commission canadienne des transports a choisi une équipe d'experts-conseils pour effectuer une étude de

[M. l'Orateur.]

la possibilité d'une marine marchande canadienne au long cours. Les premiers entrepreneurs seront la Hedlin-Menzies and Associates Limited, de Winnipeg, Vancouver et Toronto. L'assistance technique sera assurée par la Gibson Transportation Limited, de Vancouver et Montréal, et la George G. Sharp Incorporated, de New York. Bon nombre de sociétés d'experts-conseils du Canada et d'autres pays ont offert leurs services pour l'exécution de la totalité ou d'une partie de l'étude. Cette étude vise surtout à déterminer la gamme des possibilités qui s'offrirait à une marine marchande privée battant pavillon canadien et à évaluer les coûts et les bénéfices de chacune de ces possibilités.

En exécutant cette tâche qui leur est assignée, les experts-conseils feront enquête sur les questions suivantes: le volume éventuel des marchandises canadiennes transportées par voie de mer; les coûts différentiels et autres éléments qui entravent l'expédition de marchandises à bord de navires battant pavillon canadien; la situation du transport maritime international dont les navires canadiens devront soutenir la concurrence; les politiques des autres pays qui encouragent leur transport maritime; les coûts et les avantages de divers moyens d'action pratiques destinés à encourager le transport maritime canadien. Les travaux envisagés débiteront immédiatement et sont censés durer une douzaine de mois.

On s'est demandé s'il ne convenait pas d'étudier en même temps l'opportunité de construire des navires au Canada pour constituer une flotte au long cours. En réponse à cette question, je voudrais signaler que le but de cette étude est de faire enquête sur le potentiel des armateurs canadiens. C'est, si vous le voulez, une étude des marchés accessibles aux armateurs canadiens et, comme dans toute entreprise, il est sage de commencer par effectuer une étude approfondie des marchés qui pourraient exister pour la production éventuelle.

Par conséquent, cette étude doit nécessairement précéder toute autre étude sur la possibilité de construire des navires au long cours au Canada. A moins de prouver tout d'abord qu'il y a place pour une flotte au long cours battant pavillon canadien, l'autre étude ne se justifie pas. Mais le champ de l'étude n'exclut pas du tout les possibilités de construire des navires au Canada si l'on démontre qu'est réalisable une flotte au long cours.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Monsieur l'Orateur, je suis certain que tous les députés se réjouiront de l'annonce du ministre. Elle semble être une autre indication de l'opinion publique et, à défaut d'autre chose, un espoir de plus que le travail déjà accompli par le