

pensions? J'espère que le ministre tiendra la question à l'esprit, car à mon sens, c'est être injuste à l'égard des bénéficiaires de la pension de vieillesse que de rejeter sur eux tout le blâme de l'augmentation des impôts, alors que l'excédent du Fonds ne cesse d'augmenter.

J'aimerais parler un peu des propositions qui figurent au budget et qui ont trait aux prix des produits pharmaceutiques. Le ministre a promis qu'à dater du 1^{er} septembre la taxe de vente sur les produits pharmaceutiques, tant à l'usage des humains que des animaux, serait supprimée. J'ai remarqué avec intérêt et satisfaction que le ministre des Finances (M. Sharp) a dit que certains articles du règlement relatifs aux droits de douane frappant les importations sont sur le point d'être modifiés, et que cela aurait autant ou même plus d'effet sur les prix de détail des produits pharmaceutiques que la suppression de la taxe de vente.

Il nous faut des éclaircissements, parce que j'ai consulté en vain l'exposé budgétaire pour connaître les intentions du ministre des Finances ou du gouvernement au sujet de choses comme les permis concernant les brevets et les importations de produits pharmaceutiques. Cela influe beaucoup sur le prix des médicaments aujourd'hui. Il a dit qu'on modifierait le tarif douanier sur les produits pharmaceutiques. La première recommandation de la province d'Alberta au comité permanent du coût et du prix des produits pharmaceutiques était la suivante:

On devrait accorder des permis obligatoires pour l'importation, moyennant le paiement de droits raisonnables. Ces permis autoriseraient l'importation de médicaments sous forme posologique, tout prêts ou non, ainsi que des produits pharmaceutiques en vrac.

Nous savons que le prix des produits pharmaceutiques s'est maintenu à la suite de ces brevets si bien accueillis. Nous avons hâte d'apprendre ce que le ministre des Finances et ses collègues ont l'intention de faire au sujet du niveau des règlements et du droit d'entrée de ces produits pharmaceutiques. Je vois que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) est ici. Il connaît peut-être déjà les intentions du gouvernement, et j'ose espérer qu'il ne tiendra pas la Chambre et les Canadiens en haleine trop longtemps avant de les mettre au courant de ses propositions.

Le dernier point dont j'aimerais traiter pourrait fort bien être soulevé lorsque la Chambre étudiera les crédits du ministère des Transports. Je sais que la Chambre a déjà examiné ces crédits pendant trois ou quatre jours et, si nous étudions ceux de tous les autres ministères pendant une période raison-

[M. Olson.]

nable, il est fort peu probable que le comité plénier examine de nouveau les crédits du ministère des Transports. C'est pourquoi il faut que je soulève la question maintenant.

• (5.30 p.m.)

Je parle de la subvention que le gouvernement fédéral paiera pour le transport du charbon de la région du Pas du Nid-de-Corbeau, en Alberta et en Colombie-Britannique, à la côte du Pacifique. Si je me crois justifié d'en discuter en ce moment, c'est que le ministre des Transports (M. Pickers-gill) a déclaré ici même le 23 janvier dernier, lorsqu'on étudiait le nouveau projet de loi sur les transports, en réponse à une question que je lui avais adressée:

Je pense que dans tous les cas où le versement d'une subvention serait possible, le gouvernement serait coupable d'une négligence s'il ne se faisait pas représenter, afin de s'assurer, autant que faire se peut, de la vérification et de l'apuration appropriée des frais de transporteur, quel qu'il soit.

Je n'ai pas le temps de citer tous les nombreux passages où le ministre des Transports a affirmé que le premier devoir de la nouvelle Commission des transports serait d'établir le coût variable du transport de toute marchandise et déclaré que le ministre des Finances (M. Sharp) et le ministre des Transports, entre autres, seraient coupables de négligence en n'établissant pas clairement l'échelle des coûts variables du transport du charbon ou de toute autre denrée, s'il était possible qu'une subvention fédérale soit versée. Il n'y a pas eu d'enquête. Il n'y a pas eu d'audience publique pour déterminer les coûts variables que les chemins de fer pourront exiger pour transporter des marchandises, quelles qu'elles soient.

La question est très importante parce que, à mon avis, le Pacifique-Canadien fait beaucoup de tort aux exploitations houillères du Nid-de-Corbeau, ainsi qu'au Trésor, en exigeant \$5.50 la tonne pour transporter ce charbon. Le *Great Northern Railway*, dans le Nord des États-Unis, a offert de le transporter à raison de \$4 la tonne. Une association représentant les intérêts houillers du Pas du Nid-de-Corbeau s'est donnée la peine de charger une société reconnue de comptabilité analytique d'étudier la question et d'établir, d'après les données disponibles, le coût variable du transport de cette houille. Comme on peut le voir à la page 2162 des procès-verbaux de la séance du lundi 31 octobre 1966 du comité permanent des transports et communications, M. Dutton, parlant au nom de la société, a dit:

Notre organisme, *R. L. Banks and Associates*, a effectué une étude de coût pour l'Association des exploitants houillers de l'Ouest canadien, étude