

Vu la déclaration du président de la Commission des transports, il est très douteux qu'il accepterait mon mémoire, et j'ai pensé qu'il ne serait que juste que je le présente ici à la Chambre des communes. En réalité, M. Pickersgill m'a prié de faire exactement cela. J'estime qu'il est de mon devoir de veiller le mieux possible aux intérêts de la population que je représente. Le fait est que le président de la Commission des transports a déjà pris une décision sur les transports au Canada. Il insiste cependant pour répéter les jugements qu'il a rendus plusieurs fois auparavant. Je voudrais signaler que la Cour suprême a maintenu la formule d'établissement des coûts du Canadien Pacifique et a décidé que les propositions d'abandon de lignes secondaires seront maintenant examinées selon cette formule. Aussi longtemps que la Commission des transports tiendra à ses idées actuelles, il n'y a pas lieu de s'interroger sur ce que sera notre politique des transports. Nous nous rendons tous compte que la constitution de la Commission des transports est en réalité la question principale, et nous devons examiner la situation dans cette perspective.

J'ai tenté de présenter ma déclaration à Regina le 16 octobre. La Commission a manqué de témoins, en sorte que nous avons pu être entendus vers 6 h. 30 du soir. Le mémoire était présenté dans l'intérêt d'un transport convenable en général et il porte sur le projet de rationalisation du *Canadian*. Je lirai maintenant des extraits du mémoire.

Mes observations aujourd'hui pourront sembler, dans certains cas, de la simple rhétorique. Si oui, tout ce que je puis dire c'est que des milliers de Canadiens sont inquiets comme moi. Souvent les hommes politiques portent de prétendus coups bas, ou du moins on les en accuse, à certaines personnes, surtout des dirigeants, qui ne peuvent se défendre.

A cet égard, je dirais que M. Pickersgill est tout à fait capable de se défendre. Je reprends la citation:

On réagira peut-être ainsi à ce que je vais dire maintenant. La différence que je tiens à souligner au départ, c'est que le sujet de mes observations, le président de la Commission des transports, est ici. Il réagira comme bon lui semble.

J'ajouterais ici qu'il a de fait réagi.

Voici l'essentiel de mon propos. Il ne devrait pas être ici, de fait, il ne devrait pas être président de la CCT. L'article 6 de la loi nationale sur les transports établit la composition de la Commission. Les commissaires le savent bien, surtout le président, car, de ministre chargé de diriger au Parlement les débats sur la création de la CCT, il en est devenu le premier président.

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais je crois à propos de lui lire un passage de l'article 157 de la 4^e édition de Beauchesne, à la page 135, où l'on peut lire ce que voici à l'alinéa 3:

Le Règlement interdit de donner lecture d'extraits au cours d'un débat, s'ils attaquent la conduite de personnes en autorité.

Si le député poursuit ses remarques sur le même ton, la présidence se verra obligée de le rappeler à l'ordre.

M. Skoberg: Je vous remercie, monsieur l'Orateur. Il ne s'agit vraiment pas de critiquer qui que ce soit à la Chambre et de toute façon il n'en sera pas question à partir de maintenant. Je lis des passages d'un mémoire que j'ai rédigé moi-même—je ne fais allusion à aucun débat.

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): Il est dit aux commentaires que le Règlement interdit de donner lecture d'extraits au cours d'un débat, s'ils attaquent la conduite de personnes en autorité. J'avais l'impression que les passages lus par le député critiquaient peut-être la conduite du président de la Commission canadienne des transports, qui détient un poste d'autorité.

M. Skoberg: Je ne citais aucune autorité extérieure à ce sujet, mais je vais tenir compte des paroles de Votre Honneur et poursuivre la lecture de mon mémoire. Voici:

L'article 6 stipule: «Chaque commissaire occupe son poste tant qu'il en est digne... mais il peut faire à tout moment l'objet d'une révocation motivée de la part du gouverneur en conseil.»

J'ai demandé au gouvernement de relever le président de ses fonctions.

Et j'ai ici une lettre pour confirmer la chose. J'attends une réponse. Mes raisons immédiates pour faire cette demande découlent des déclarations du président depuis son accession à ce poste, et certains membres de son personnel. Ces déclarations me portent à croire, ainsi qu'à d'autres, que l'opinion qu'il se fait de l'avenir du service-voyageurs l'empêche de juger avec impartialité tout argument avancé par quiconque conteste la politique et les méthodes que les chemins de fer ont adoptées afin d'abandonner le service-voyageurs.

• (5.30 p.m.)

A mon avis, c'est plus complexe et plus grave que cela. Je suis convaincu que l'ancien ministre des Transports n'aurait jamais dû accepter ce poste et, en outre, c'était une grave erreur de jugement de la part d'un gouvernement, quel qu'il soit, de le lui avoir offert.

Voici mes paroles:

Pour développer mon idée, je signalerai que j'ai débuté dans la politique en qualité de député après que le président eut fait le saut des Communes à sa fonction judiciaire actuelle. Avant de venir à Ottawa, je n'avais aucune opinion arrêtée quant à sa compétence ou à son équité, si ce n'était le souvenir qu'en deux occasions, à titre de ministre de la Couronne, il s'était abstenu d'agir dans certaines situations et semblait vouloir favoriser la direction. Je songe d'abord au fait que, en qualité de leader du gouvernement à la Chambre en 1963, il avait effectivement empêché la Chambre d'étudier les recommandations du comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques selon lesquelles la loi sur les chemins de fer devrait être modifiée de façon à obliger les chemins de fer de dédommager les ouvriers touchés par les progrès technologiques. Plus tard, en qualité de ministre des Transports, il avait écarté les recommandations du comité dans un discours aussi spécieux et contourné que j'aie jamais entendu.

J'ai ce discours ici et je puis en citer des passages.

J'ai ajouté ensuite:

Deuxièmement, en 1963, le mécontentement des employés du service de la circulation à cause de l'établissement projeté de parcours directs par la direction du CN avait entraîné une grève sauvage. Au préalable, les représentants des travailleurs n'avaient pu obtenir la sympathie de la direction du chemin de fer ni celle des ministres de l'État. D'autre part, le président était le ministre des Transports. Son refus d'écouter et d'agir eut pour conséquence directe la grève et l'institution subséquente de la Commission d'enquête Freedman. Sans aucun doute, on peut à juste titre conclure des recommandations qu'émit la Commission d'enquête que, à l'époque, il y avait des griefs et des points de vue sérieux auxquels le ministre d'alors refusait de prêter l'oreille. Le souvenir de ces deux cas et le rôle qu'a joué le président en l'occurrence sont tout ce que savait de lui en arrivant à Ottawa en 1968.