

Répression de la criminalité

une demande à un juge compétent et lui remet les attestations montrant la nécessité d'avoir recours aux tables d'écoute. Si le juge est tout à fait convaincu que la loi a été respectée, il donne alors, et alors seulement, une autorisation permettant d'intercepter les communications privées. En outre, la procédure exige qu'on remette un rapport annuel au Parlement sur cette question. Les députés se souviendront que j'ai déposé le 13 février un rapport de ce genre à la Chambre des communes. Les autorisations qui ont été délivrées en 1975 aux policiers chargés d'enquêter sur des délits relevant de la compétence fédérale y sont consignées. Mes homologues provinciaux sont obligés également de consigner toutes les précisions relatives aux autorisations délivrées par les autorités provinciales.

Lorsque cette nouvelle loi a été promulguée en juillet 1974, j'ai chargé les membres du ministère du solliciteur général d'assurer une liaison continue avec toutes les provinces et de procéder à une révision officielle de la loi et de ses effets, après un an de mise en vigueur. Cette révision s'est terminée en octobre 1975 et a été faite conjointement par des fonctionnaires fédéraux du ministre de la Justice et du ministère du solliciteur général, des membres de la Gendarmerie royale, des fonctionnaires provinciaux, des membres des sûretés provinciales et des fonctionnaires municipaux. Les conclusions de cette révision ont donné lieu l'automne dernier à des discussions qui se sont déroulées au cours de la conférence des procureurs généraux qui s'est tenue à Halifax. Les amendements qui y ont été proposés et dont la Chambre est saisie actuellement ont recueilli l'accord des dix provinces.

M. Nielsen: Et les territoires?

M. Allmand: Et des territoires également. Monsieur l'Orateur, j'aimerais traiter maintenant de certaines objections qu'a soulevées le député concernant le programme d'ordre et de sécurité publics et particulièrement en ce qui concerne les dispositions concernant les criminels dangereux. Cependant, je ne veux pas abuser de la courtoisie de la Chambre, aussi je terminerai ici mes quelques réflexions. Je voudrais confirmer que le ministre de la Justice et moi-même sommes tout disposés à préparer des amendements qui nous ont été suggérés au cours du débat; nous avons déjà approuvé l'adoption de certains amendements qui nous semblent raisonnables et nous serons heureux d'entendre les autres instances qu'on nous présentera en comité. Nous pensons avoir des représentants de toutes les associations nationales de chasse, de tir d'amateurs d'armes anciennes, et le reste, qui comparaitront devant le comité, et je suis sûr qu'avec la collaboration de tous les députés, nous pouvons obtenir une loi qui protégera mieux le public canadien et lui garantira l'ordre et la sécurité qu'il mérite.

M. Wally Firth (Territoires du Nord-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'aimerais faire quelques observations sur le bill C-83 qui m'apparaît comme une autre mesure législative qui ôte certains droits aux autochtones de tout le pays et qui créera des difficultés aux chasseurs, aux trappeurs et aux prospecteurs dans les Territoires du Nord-Ouest.

Je remarque que le temps prévu pour l'étude de cette question cet après-midi est presque écoulé, aussi puis-je déclarer qu'il est 5 heures pour reprendre ce soir?

[M. Allmand.]

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

M. l'Orateur adjoint: Comme il est 5 heures, en conformité de l'article 40 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles)—La sécurité sociale; le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie)—Les transports aériens; le député de Vaudreuil (M. Herbert)—Les crues.

La Chambre passe maintenant à l'étude des mesures d'initiative parlementaire qui figurent au *Feuilleton* d'aujourd'hui, soit les avis de motion. Si je ne m'abuse, il a été convenu de passer à l'étude de la motion n° 97, inscrite au nom du député de Victoria.

M. Paproski: D'accord.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): D'accord.

M. l'Orateur adjoint: La Chambre est-elle d'accord pour que toutes les motions inscrites au *Feuilleton* et qui précèdent la motion n° 97 soient reportées?

M. Paproski: C'est d'accord également, monsieur l'Orateur.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES—
MOTIONS (DOCUMENTS)

[Traduction]

LE PROJET DE CONTRAT ENTRE LOCKHEED CORPORATION ET LE GOUVERNEMENT CANADIEN

M. Allan B. McKinnon (Victoria) propose:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence la priant de faire déposer à la Chambre copie du projet de contrat entre la Lockheed Corporation de Burbank (Californie) et le gouvernement du Canada, pour l'achat par le Canada de dix-huit avions patrouilleurs à long rayon d'action, y compris la formule décrite à la page 11617 des *Débats* du 9 mars 1976.

—Monsieur l'Orateur, je prends la parole avec une certaine hésitation, sachant que le discours du député des Territoires du Nord-Ouest (M. Firth) sur le bill relatif à l'ordre et la sécurité publics a dû être interrompu.

● (1700)

Je suppose que l'historique de l'avion patrouilleur à long rayon d'action doit se diviser en trois époques, puisque le ministre de la Défense nationale (M. Richardson) a toujours parlé d'ères nouvelles à propos du financement de la défense. On pourrait donc presque parler d'ère préhistorique, historique et moderne à propos de Lockheed. On me permettra de débiter par l'historique du programme Lockheed. Le dossier Lockheed est venu à la connaissance de la Chambre des communes le 17 mars 1969, en réponse à une question du député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall). Le ministre de la Défense nationale de l'époque, M. Cadieux, annonçait alors qu'on allait remplacer l'Argus. C'était donc il y a un peu plus de sept ans.

Les cinq années suivantes furent consacrées à l'étude du problème. On a examiné les modèles de trois ou quatre avionneurs, on en a retenu trois puis, il y a deux ans, on a laissé tomber le modèle britannique, le Nimrod. Et on a annoncé avec grand bruit qu'il ne restait plus que deux constructeurs, Boeing et Lockheed, en lice pour l'étape finale de la définition. Les études de définition devaient coûter 11 millions de dollars, à partager également entre