

Bell Canada

mal d'utiliser ces pouvoirs de l'exécutif, à moins que cette intervention ne soit justifiée par une raison extrêmement grave. Je donnais deux exemples qui, quant à moi, me paraîtraient des raisons . . .

[Traduction]

M. Alexander: Donnez-nous des exemples.

M. Pelletier (Hochelaga): J'en ai donné certains aujourd'hui durant la période des questions. Je les répéterai au député, car apparemment il faut les répéter.

M. Alexander: Merci.

M. Benjamin: Le ministre a peur.

[Français]

M. Pelletier (Hochelaga): Je donnais comme premier exemple celui d'une décision qui serait carrément fondée sur un principe dont la fausseté apparaîtrait évidente à tout le monde, ou alors, second exemple, celui d'une décision qui serait de toute évidence fondée sur des faits inexacts ou sur des faussetés graves.

Ce ne sont que deux exemples entre bien d'autres. Je n'exclus pas que d'autres raisons puissent exister, et je ne ferme pas la porte, pas davantage que je ne l'ai fait cet après-midi au cours de la période des questions orales, à une intervention du gouvernement. Mais je veux souligner que cette intervention ne saurait être décidée à la légère. La pratique, au ministère des Communications,—pratique qui existe depuis aussi longtemps que le ministère lui-même—consiste, dès qu'une décision est publiée, à soumettre celle-ci aux cadres supérieurs du ministère, aux conseillers afin qu'ils puissent l'analyser en profondeur, et signaler au ministre, qui pourra accepter ou rejeter leur avis, mais, enfin, qui doit l'obtenir avant de rendre son jugement, les anomalies ou les raisons que le pouvoir exécutif, que le gouverneur en conseil aurait d'agir directement, de se prévaloir de ses pouvoirs réservés. C'est là une question de routine.

Cette pratique, je le répète, nous l'avons mise en cause dès la création du ministère, et c'est la première chose que j'ai faite moi-même dès la publication de la décision qui nous occupe ce soir.

Je pense qu'il serait anormal de s'attendre à ce que cette analyse-là puisse être faite en une journée et demie, en deux jours, en trois jours ou peut-être même en cinq jours, étant donné le long processus par lequel la Commission elle-même est arrivée à la décision qui fait l'objet de cette résolution.

Cette intervention, je le répète, est une mesure d'exception, et il faut des raisons graves pour invoquer les pouvoirs réservés du conseil des ministres.

Le député d'York-Sud a dit dans son exposé que la Commission canadienne des transports n'était pas armée—«was not equipped»—pour accomplir la tâche qui lui a été confiée. La vérité, monsieur le président, c'est peut-être—et le gouvernement n'a pas attendu l'opposition pour s'en rendre compte—que les circonstances ont changé plus vite que la Commission n'a pu se transformer elle-même. Et je voudrais référer les honorables députés qui ne l'auraient pas lu à la page 26 du Livre vert que j'ai eu l'honneur de déposer récemment à la Chambre. Les députés se rendront compte que le gouvernement est parfaitement conscient du problème auquel le député d'York-Sud faisait allusion et qu'il envisage clairement, dans ce Livre vert, une réorganisation de la section des télécommunications de la Commission canadienne des transports.

En passant, je voudrais dire aussi au député d'Egmont (M. MacDonald) qui, pendant la période des questions orales, proposait aujourd'hui que les consommateurs reçoivent une aide du gouvernement, sous une forme ou sous une autre, pour présenter leurs réclamations et faire valoir leur cause devant la Commission canadienne des transports, que s'il consulte la page 14 du Livre vert, il verra que cette hypothèse est carrément envisagée. Au fait, nous y disons, et je cite:

... le Gouvernement examine diverses propositions touchant la représentation des intérêts des consommateurs au moment où les questions de délivrance de licences et de réglementation sont soumises au ministre des Communications et aux organismes fédéraux de réglementation.

Nous sommes donc, au gouvernement, parfaitement conscients que certains changements s'imposent dans ce domaine, monsieur le président, et je veux assurer la Chambre qu'après avoir procédé aux consultations qui s'imposent en fonction du Livre vert, nous avons la ferme décision d'agir et d'agir de façon résolue et expéditive, afin d'apporter les correctifs nécessaires à une situation que nous avons étudiée en profondeur.

Enfin, monsieur le président, voici le dernier point que je veux toucher. J'entendais tout à l'heure quelqu'un qui, au moment où je parlais de rescinder ou de modifier une décision, disait: Il s'agit seulement de la suspendre. Je crois donc que la suspension—encore une fois, je n'exclus pas que le gouvernement prenne éventuellement cette décision, ni la possibilité d'être moi-même obligé, une fois l'analyse faite par mon ministère, de recommander au gouvernement une telle mesure—d'une décision de la Commission canadienne des transports constitue déjà une sorte de jugement porté sur la validité de la décision elle-même. Et cela m'a inquiété, par exemple, d'entendre le député d'York-Sud affirmer, sur le ton de la certitude, que «the Board has been intimidated». Il ne nous rendait certainement pas la besogne facile pour accepter une suggestion qui est la sienne propre. Car après cette accusation formulée sur le ton le plus ferme, si nous allions suspendre la décision, nous aurions maintenant l'air d'admettre que la Commission a été intimidée.

[Traduction]

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre! Cela met fin aux interventions de 15 minutes. Il y a 14 députés d'inscrits sur la liste de ceux qui doivent parler durant les 120 prochaines minutes, le temps de parole de chacun ne devant pas dépasser 10 minutes.

L'hon. Alvin Hamilton (Qu'Appelle-Moose Mountain): Monsieur l'Orateur, comme je l'ai signalé dans ma question supplémentaire au premier ministre (M. Trudeau) plus tôt aujourd'hui, la motion dont la Chambre est actuellement saisie réassocie les fantômes du passé. Le débat de ce soir n'apporte rien de nouveau. Ce qui se dit au cours du présent débat est presque une répétition de ce qui s'est dit au cours des débats de 1966 et 1967 sur l'établissement de la Commission canadienne des transports. Les députés de tous les partis s'étaient alors donné la main comme ils ne l'avaient jamais fait auparavant pour produire une loi nationale sur les transports et retirer au Parlement son contrôle sur 40 p. 100 de l'économie de notre pays. La Chambre avait remis ce pouvoir à la Commission, connue sous le nom de Commission canadienne des transports, dans l'intérêt de l'efficacité dans la conduite des affaires du pays.

Au cours de ce débat, ceux d'entre nous qui étaient préoccupés par cette cession importante de pouvoirs à la Commission ont donné avertissement après avertisse-