

Questions orales

grandes compagnies, qui ont les moyens de se faire représenter efficacement?

Le très hon. P. E. Trudeau (premier ministre): Monsieur l'Orateur, aux termes de la loi sur la Commission canadienne des transports, qui fut longuement débattue au Parlement il y a quelques années, la Commission fut instituée en effet pour défendre l'intérêt public, notamment pour examiner tous les aspects d'une question avant d'autoriser une hausse de tarif. C'est pourquoi, si jamais l'on recommandait un contrôle des tarifs, des prix et des salaires au sein de notre économie, ce serait une commission, représentant l'intérêt public comme la Commission canadienne des transports, qui l'exercerait. J'examinerai volontiers la suggestion du député pour voir si l'on pourrait aider la Commission à représenter l'intérêt public, et si elle est bien fondée, nous examinerons la loi.

M. MacDonald (Egmont): Dans ce cas, le premier ministre ne pourrait-il pas tenir compte, par exemple, des mois au cours desquels des témoins ont comparu devant la Commission canadienne des transports et où il est apparu que celle-ci jugeait les faits impartialement mais qu'une très grosse entreprise disposait d'énormes ressources alors que ceux qui s'efforçaient de défendre l'intérêt public le faisaient, malheureusement, avec une efficacité limitée car ils ne disposaient pas de ressources analogues et que peut-être c'est là une des raisons qui ont abouti à la décision avec laquelle nous sommes maintenant aux prises.

M. Trudeau: Le député conteste en fait les principes de base de toutes les commissions d'intérêt public. Je crois que le Parlement a convenu à l'époque—et je partage certes cette opinion—que les tribunaux, commissions et organismes judiciaires ou parajudiciaires sont créés pour représenter l'intérêt public. Je ne partage pas l'opinion qu'ils sont automatiquement influencés par de fortes pressions. Je répète qu'il serait peut-être nécessaire de prévoir des procédures supplémentaires pour veiller à ce que les commissions disposent de plus amples renseignements mais tant que je n'aurai pas la preuve du contraire je considérerai que ces commissions parlent dans l'intérêt public. En fait, comme le ministre des Communications vient de l'indiquer dans sa réponse, on les tient éloignées du pouvoir exécutif pour s'assurer qu'elles ne subissent pas de pressions politiques excessives.

M. MacDonald (Egmont): Monsieur l'Orateur, une dernière question supplémentaire. En examinant ces méthodes—et c'est de la méthode et non du principe dont les députés s'inquiètent—le premier ministre pourrait-il demander à ceux qui ont présenté des instances au cours de la récente audience s'ils estimaient disposer de moyens suffisants pour traiter efficacement de certaines des questions particulièrement compliquées sur lesquelles la Commission canadienne des transports avait à se prononcer?

M. Trudeau: Je peux certainement étudier cette question mais je crains qu'il existe une différence de principe entre l'attitude du député et celle de la Commission telle qu'elle a été créée aux termes de la loi. Je ne peux que rappeler à la Chambre que si une forme de contrôle

[M. MacDonald (Egmont).]

quelconque doit être exercée, elle doit l'être indépendamment du gouvernement et ne doit pas être soumise à une ingérence non seulement du gouvernement mais du Parlement.

M. Stanfield: Ce n'est pas la question.

L'hon. Alvin Hamilton (Qu'Appelle-Moose Mountain): Monsieur l'Orateur, en réévaluant cette très importante question de principe, le premier ministre aurait-il l'obligeance de considérer le débat sur la création de la Commission canadienne des transports, qui a eu lieu en janvier 1967, et d'étudier en particulier la motion relative à cette question qu'avait proposée le député de Peace River, appuyé par moi-même, dans laquelle nous citons l'Australie et la Saskatchewan qui sont de bons exemples de non-intervention gouvernementale dans les opérations de la CTC, mais tout en laissant un certain contrôle au Parlement? Pourrait-il revoir en particulier la façon dont le vote s'est déroulé sur cet amendement?

M. l'Orateur: Le député de Kootenay-Ouest a la parole.

* * *

LES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES**DEMANDE DE NÉGOCIATIONS CANADO-AMÉRICAINES ET AUTRES QUANT AU TRANSPORT DU PÉTROLE DE L'ALASKA À TRAVERS LE CANADA**

M. Randolph Harding (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Étant donné que l'on a annoncé aujourd'hui à Washington que la Cour suprême avait décidé d'interdire le pipe-line de l'Alaska et le projet d'itinéraire des pétroliers le long de la côte du Pacifique, le ministre envisage-t-il de tenir des discussions dans l'immediat avec le gouvernement américain, le gouvernement de la Colombie-Britannique et d'autres, sur la seule solution qui reste aux États-Unis, à savoir de transporter le pétrole de l'Alaska en traversant le territoire canadien?

L'hon. Donald S. Macdonald (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur l'Orateur, nous aimerions voir cette décision et recevoir un rapport complet ainsi qu'une évaluation de ces conséquences sur le droit américain, à savoir si la décision de la Cour suprême impose réellement une interdiction à l'Alyeska ou si une éventuelle mesure du Congrès pourrait abroger cette interdiction.

Comme je l'ai dit à maintes reprises à la Chambre, le gouvernement s'est occupé activement de présenter au gouvernement américain les possibilités de l'itinéraire du Mackenzie à travers le Canada pour transporter le pétrole de l'Alaska, et, comme je l'ai également déclaré, cela dépend de la loi sur l'Office national de l'énergie, aux termes de laquelle l'Office est en premier lieu chargé de cette décision. Ce que nous aimerions faire, c'est de connaître tout à fait la position américaine avant de faire d'autres déclarations publiques.

M. Harding: Le ministre envisagerait-il de saisir de cette importante question le comité permanent de la Chambre, pour qu'il fasse des recherches et des études sans retard?