

puté de Winnipeg-Nord-Centre, ne doit s'appliquer qu'aux questions relevant de l'autorité législative du Parlement. Les ressources, au sens de cet alinéa, ne signifient pas les ressources naturelles. Elles doivent s'entendre des ressources, des facilités, des services provenant des deniers publics, par exemple, les aéroports, qu'utilise le transporteur. L'aéroport est un excellent exemple, de même que le service de météorologie. J'imagine que le chemin de fer national transcontinental est aussi un bon exemple. C'est un moyen appartenant à la Couronne, dont le National-Canadien se sert.

On veut dire ici que dans toute la mesure possible, le transporteur doit supporter une partie raisonnable du prix de revient des aéroports, et décharger d'autant les contribuables. Le domaine relève absolument de l'autorité fédérale, et le principe pourrait s'appliquer dans un jugement du commissaire ou des tribunaux, dans le cas d'affaires dépendant entièrement de la compétence législative de notre Parlement.

Le cas du Pacifique-Canadien est distinct par rapport à celui de tout autre mode de transport tel que les sociétés *National Transcontinental Railway* ou *Prince Edward Island Railway* ou les autres chemins de fer d'État qui ne paient pas d'impôts. Soit dit en passant, il s'agit d'une question théorique car le gouvernement a établi clairement que sa politique est de verser des subventions égales aux impôts qui seraient prélevés et cela sans avoir besoin d'une mesure législative, car le gouvernement en a maintenant le pouvoir.

Cependant, ce qui m'inquiète vraiment à propos de ce texte c'est l'éventualité que chaque fois que la Commission est appelée à rendre une décision en tenant compte des principes établis dans cette mesure, elle se sente obligée de se prononcer sur cette question; il est possible que cela ne donne lieu qu'à une prière et une pétition timides aux transporteurs.

• (4.50 p.m.)

Si l'on estime que la Commission devrait se prononcer à ce sujet, n'est-ce pas ce qui se produirait? L'obligation pour chaque moyen de transport de supporter autant que possible une juste part du coût des services fournis par les municipalités desservies par ce moyen de transport forcerait, me semble-t-il, la Commission à calculer ce qui est une juste part du coût des services assurés par les municipalités. La Commission devrait donc obligatoirement évaluer ce que contribuent les municipalités et d'autres au coût. La justice ne peut être saisie au vol. Il faut la déterminer

en fonction d'un plan de comparaison. Il faudrait sans doute déterminer le coût total des services et la part assumée par des contribuables et des catégories de contribuables. Aucun résultat, me semble-t-il, ne découlerait de l'inclusion de ce texte dans l'article 1.

Il n'en est pas ainsi de l'actuel paragraphe b de l'article 1. La Commission peut évidemment décider que les lignes aériennes ne supportent pas une part suffisante du coût des services fournis par les aéroports ou par la section de météorologie. Je choisis au vol cet exemple pour illustrer le but de ce paragraphe; on peut décider aussi que les droits de quai versés par les transporteurs maritimes ne constituent pas une part suffisante du coût des services fournis aux ports. Il me semble impossible, à moins d'intervenir dans des questions hors de notre compétence, de faire une étude pour déterminer si les résultats souhaitables de cette disposition se concrétiseront.

Si, par exemple, une municipalité sollicitait de la Commission une enquête pour vérifier si un transporteur donné assumait une juste part du coût des services municipaux de Saint-Jean, comment la Commission pourrait-elle étudier cette demande? Comment s'y prendra-t-elle pour faire un tel calcul? Quelle compétence invoquera-t-elle pour accomplir une telle tâche? Il vaut mieux, me semble-t-il, nous en remettre aux lois de ceux qui ont l'autorité voulue pour les appliquer.

Le Pacifique-Canadien a consenti à ce que la constitution soit modifiée dès que nous pourrions le demander au Parlement de Westminster ou même à notre Parlement, si les courageux efforts de l'honorable député de Kamloops, que j'ai déjà loués et que je loue encore, en vue de rapatrier notre constitution, étaient couronnés de succès. Pour ma part, je pense que cela serait encore mieux. Si une telle ligne de conduite était possible, je serais le premier à l'appuyer. Sauf erreur, au cours du siècle précédent, la Chambre des communes avait l'habitude d'adopter de temps à autre des résolutions en faveur de l'autonomie de l'Irlande. Je suppose que cette affaire pouvait à peine rentrer sous la juridiction législative du Parlement. Ces résolutions n'étaient pas incorporées dans des lois, il est vrai. Cependant, il m'a toujours un peu déplu d'insérer ces déclarations emphatiques dans nos statuts, même si je me suis déjà prononcé en faveur de certaines propositions grandiloquentes semblables, présentées par le chef actuel de l'opposition. Mon enthousiasme était peut-être plus mitigé que le sien, mais j'ai tout de même voté en leur faveur.