

dernier organisme, a essayé de briser la ligne de piquetage et d'y faire passer des jaunes afin le pouvoir charger les navires. Si je donne ces renseignements, ce n'est que pour révéler les rapports étroits qui existaient entre la *Northland Navigation Company* et un syndicat en particulier, et de relier cela à notre versement de \$294,500 à cette compagnie, et aussi afin que nous puissions nous demander si cet argent n'est pas affecté à un domaine qui favorise et fomenté les embarras industriels et les différends de juridiction, et si cet argent n'est pas utilisé en vue d'amener un syndicat de la réputation du syndicat international des gens de mer à remplacer un syndicat franc et honnête comme l'Association des mécaniciens de marine. Voilà ce que je demande au ministre des Transports d'étudier.

Dans ce différend de débardeurs, où la question de juridiction s'est posée, en ce qui concerne la rupture de la ligne de piquetage, au moyen de tactiques agressives, de vauriens et de voyous, et d'autres gens de même acabit, un certain nombre de ces derniers ont été arrêtés par la police et inculpés. On me dit que dans l'auto qui transportait ces derniers, pendant le différend, se trouvaient des bâtons de baseball, des chaînes de bicyclettes et un fusil de chasse. J'ai ici une copie des dépositions obtenues au procès, ou du moins une partie de la déposition d'Oscar Orr, C.R., magistrat de police, de Vancouver, en date du 20 juillet 1959. Avec votre permission, j'aimerais citer certains passages de cette déposition afin de vous montrer qu'il s'agit là, incontestablement, d'un autre exemple de collusion entre une compagnie à qui nous versons une subvention et un syndicat, laquelle vise à favoriser les intérêts de ce dernier au détriment des autres. Les deniers publics ne devraient pas servir à de telles fins. Ils doivent servir au maintien du service pour certains endroits du littoral ou dans l'île de Vancouver à l'intention des habitants de ces endroits, mais non à l'organisation de combats armés entre les bandes sur les quais ni au recrutement d'équipes de brutes pour régler les conflits ouvriers.

D'après ces notes dactylographiées, l'un des accusés, interrogé par son avocat, M. Kirk, a déclaré ceci. Certaines questions préliminaires ont trait à ce qu'il avait fait ce soir-là, etc., mais je voudrais lire le passage pertinent traitant des constatations. Voici les questions posées par M. Kirk et les réponses de l'un des accusés, M. Kenneth Dawson:

D. Vous voyez toutes ces pièces à conviction?

R. Oui, je les vois.

D. En aviez-vous déjà vu quelques-unes avant le soir où la police les a trouvées dans votre auto?

R. Oui, j'avais vu certains des bâtons...

[M. Howard.]

Il veut dire des bâtons de baseball.

...pas tous cependant, le fusil et le veston, évidemment, qui m'appartient.

D. Où aviez-vous vu ces articles?

R. C'est moi qui avais placé le fusil dans l'auto plus tôt, car George nous conduisait justement à sa ferme, M. Norman David et moi. Nous devions aller à la chasse le lendemain.

D. C'est bien le fusil, n'est-ce pas?

R. C'est le fusil, oui.

D. Et maintenant, où avez-vous pris ce fusil?

R. Je l'ai obtenu au dock Northland, en l'empruntant d'un certain Frank Terry.

Le tribunal est alors intervenu pour demander:

Obtenu de qui?

R. Frank Terry.

Voilà le passage important auquel je voulais en venir, parce qu'il vient s'ajouter aux autres indices de collusion. En effet, Frank Terry est le fils du capitaine Terry, propriétaire de la *Northland Navigation Company* et celui auquel nous versons cette subvention. Je considère déjà assez mauvais qu'une partie de cette subvention soit aiguillée vers les caisses de campagne électorale des conservateurs, mais si la subvention que nous versons afin de fournir des services aux ports le long de la côte et de l'île Vancouver—qui n'en auraient guère sans cette aide,—est utilisée par certains bénéficiaires pour fomenter et favoriser des guerres de bandits sur les quais, ou ailleurs, ou si l'on essaye de les affecter aux intérêts du Syndicat international des gens de mer...

M. le président suppléant: A l'ordre. J'estime que le président a fait jusqu'ici preuve de beaucoup d'indulgence envers le député. Mais le sujet qu'il expose ne relève pas, à mon avis, du gouvernement. Je lui demanderai d'en revenir au crédit à l'étude.

M. Howard: Je maintiens, avec toute la déférence qui s'impose, que ce que je discute relève du gouvernement, du ministre des Transports et de la Commission maritime du Canada. Je me permettrai de renvoyer le comité à la page 562 du budget des dépenses de 1960-1961. On y trouvera ceci:

Subventions pour services de cabotage par les navires à vapeur

Services d'intérêt local de l'Ouest

Service entre—

Vancouver et les ports septentrionaux de la Colombie-Britannique, \$194,500;

Vancouver et la côte occidentale de l'île de Vancouver (C.-B.), \$100,000.

C'est le montant que le Parlement est prié d'approuver pour la session en cours et on l'utilise...

M. le président suppléant: A l'ordre. Le président ne discute pas avec le député du montant qu'il mentionne, c'est-à-dire à peu près \$300,000. Mais la question d'un crime dans les docks ne relève pas de la compétence du ministère des Transports.