

a lieu de le faire, comment il faudrait procéder à cet égard.

Je soutiens, d'après le passage du statut pertinent de 1931 que j'ai cité et qui a cessé d'être en vigueur, que l'allocation ne devrait pas continuer d'être versée à moins qu'une disposition en ce sens ne soit incluse dans la loi sur les traitements que nous examinons en ce moment. J'ai soulevé ce point à plusieurs reprises et j'ai toujours apprécié la façon dont le premier ministre a écouté mes remarques. J'espérais peut-être qu'il m'interrompe, comme il y a réussi une ou deux fois; il a indiqué, à une ou deux reprises, qu'on pourvoirait aux questions de ce genre au moment opportun.

Je sais, aussi bien que Votre Honneur, que je ne puis aborder les détails des dispositions du bill, et je ne le ferai pas, mais le bill à l'étude renferme une disposition à l'égard d'une autre question semblable à celle-ci. Quand la Chambre se formera en comité et qu'elle abordera certains articles du bill tendant à modifier la loi sur les traitements, je pourrai signaler qu'elle rectifie l'anomalie relative au traitement du secrétaire du gouverneur général. Depuis plusieurs années que le traitement est payé en deux parties, la loi prévoit un traitement de \$2,400 et les crédits renferment un autre poste de \$7,600.

C'est là un poste analogue à l'allocation au titre de la voiture, dont M. Watson Sellar disait que c'était un exemple de législation par les crédits. Je vais citer M. Sellar dans un instant. Ces questions ont été soulevées à l'occasion, au cours des années, soit celle du traitement du secrétaire du gouverneur ou celle de l'allocation au titre de la voiture. Le premier ministre a dit deux ou trois fois que lorsque le moment serait venu nous verrions à ces petits détails pour remettre tout en ordre.

Or si le moment est venu, c'est bien aujourd'hui. J'ai d'ailleurs d'autant plus raison de le prétendre que le projet de loi règle effectivement la question du traitement du secrétaire du Gouverneur général. Le bill va, en effet, rapporter cette partie du traitement payée par statut. Le livre bleu du budget des dépenses, anticipant l'adoption du bill,—ce qui ne laisse pas de m'étonner un peu,—fait figurer l'ensemble du traitement sous une seule rubrique. Or, justement, si nous réglons ce petit détail, il me semble que nous pourrions aussi régler celui de l'allocation au titre de la voiture.

Comme je le disais, la chose ayant été évoquée une première fois en 1949 j'ai, tout de suite après, fait quelques travaux de recherches personnels. J'estimais de mon droit, voire de mon devoir, de saisir de mes avis

l'Auditeur général et d'en recevoir les observations qu'il pourrait consentir à me donner. M. Watson Sellar m'écrivait le 14 décembre 1949. Je cite le premier paragraphe de la lettre:

Cher monsieur Knowles,

En réponse à votre lettre du 12, puis-je commencer par dire que je ne suis peut-être pas la personne toute indiquée pour interpréter le crédit n° 352 de 1931, parce que je l'ai rédigé. J'étais alors sous-ministre adjoint des Finances et comme aucun sous-ministre n'était alors en fonctions, les affaires de routine concernant le budget des dépenses m'incombaient. J'avais reçu instruction de rédiger un crédit "permanent" dont je devais faire approuver le texte par le sous-ministre de la Justice d'alors. Franchement, j'ai été surpris lorsque, quelques années plus tard, il a été décidé que la dernière partie du texte autorisait la nomination d'un des chauffeurs qui, dans l'intervalle, avait rempli les fonctions de chauffeur particulier du premier ministre d'alors, M. Bennett. J'étais favorable à cette nomination, mais j'avais présumé que la permanence de l'emploi était une condition implicite du texte.

Je tiens à signaler, monsieur, et à ce sujet je ne dis rien que je cherche à attribuer à M. Watson Sellar, mais je suis d'avis que si M. Sellar a été étonné de constater qu'on a interprété ce texte de manière à y voir une disposition visant quelqu'un qui n'était pas alors employé comme chauffeur. On pourrait alors invoquer le même argument à l'égard de tous ceux qui occupaient ces divers postes au cabinet. Tous l'ont quitté depuis.

Il se peut que l'objet de ce crédit ait été, comme l'a signalé aujourd'hui le premier ministre suppléant (M. Howe), de donner suite à l'idée d'économie de M. Bennett. Il a trouvé une façon d'épargner \$5,000 par mois au Trésor public en supprimant les voitures et les chauffeurs de ces gens et en leur versant, au lieu, \$2,000 par année. La seule remarque que je puisse faire à cet égard, pour ce qui est de M. Bennett, c'est de le féliciter. Elle diffère de celle qu'a formulée l'autre soir le représentant de Témiscouata (M. Pouliot).

Ce qui compte à mes yeux, c'est qu'il s'agissait là d'une mesure temporaire. Ce qui l'établit, c'est la façon dont elle a été adoptée: on n'a modifié aucune loi, pas même la loi sur les traitements, mais on a eu recours à un crédit inscrit dans le budget des dépenses.

J'ai dit que je ne donnerais lecture que d'un alinéa de la lettre de M. Sellar. Qu'on me permette cependant de citer également l'alinéa suivant:

En plusieurs occasions, j'ai exposé devant le comité des comptes publics l'avis que légiférer par le recours à la loi des subsides présentait certains caractères peu souhaitables. Dans le rapport présenté par notre bureau à la Chambre des communes, il y a un an, j'ai signalé le fait. (Se rapporter aux alinéas 39-42 de l'exemplaire ci-joint, dans lequel certains passages sont mis en relief.)

M. Sellar m'a envoyé un exemplaire du rapport qu'il a présenté pour l'année 1947-1948. Je ne lirai pas tout le texte en question