

qu'emploient l'Auditeur général et ses collaborateurs pour examiner les dépenses. Vous arrive-t-il d'avoir à consulter d'anciens «hansard» de la Chambre des communes, relativement, par exemple, aux paroles prononcées par un ministre quand il présentait une loi pour la première fois, afin de vérifier la portée exacte de cette mesure législative?

M. HENDERSON: En effet. Nous conservons tous les débats de la Chambre, car toute documentation nous est d'une grande importance. Puis-je ajouter que les commentaires du Sénat nous éclairent sur un grand nombre de sujets.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Depuis que je fais partie du Sénat, comme le sénateur Croll, j'ai entendu les partis d'opposition dire au ministre: «Ceci constitue, évidemment, l'intention de la loi» et protestent, pour garantir que la loi soit vraiment appliquée de cette façon, «Pourquoi ne l'indiquez-vous pas dans le texte de la loi?» Je ne sais jusqu'à quel point vous donnez foi aux déclarations des ministres étant donné l'attitude qu'on a souvent exprimée au Parlement.

M. HENDERSON: Nous nous efforçons de savoir qu'elle est l'intention du Parlement et ce que doit accomplir la mesure législative. C'est seulement dans cette optique que nous pouvons juger les dépenses qui sont encourues dans la réalisation d'un programme.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je m'intéresse particulièrement à cette question car une critique que vous avez exprimée dans votre rapport touche à un domaine que je connais bien. Elle m'a inspiré une autre question. C'est au sujet de l'alinéa 137 à la page 87, intitulé «Subvention pour la construction d'une usine flottante de traitement du poisson».

M. HENDERSON: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ma question est la suivante: si vous prenez cette entreprise comme exemple et que vous fondez vos critiques contre ce genre de dépenses sur le fait que le ministre des Transports ait dit en 1961 que «l'intention fondamentale de la nouvelle ligne de conduite était de permettre (et ceci est votre déclaration), aux exploitants canadiens de navires d'obtenir de nouveaux bâtiments des chantiers maritimes canadiens à des prix raisonnables au lieu d'être forcés de les faire construire à l'étranger en raison des coûts inférieurs de construction qui règnent dans les autres pays», je suis curieux, avant tout, de savoir pourquoi vous avez traité de cette petite usine de traitement du poisson qui pourrait employer des centaines de travailleurs et que vous n'avez pas fait allusion, au nom du même principe, à la subvention qu'on a reçue, au cours des ans, les bacs de la Colombie-Britannique?

M. HENDERSON: Il faut juger chaque cas selon ses mérites, sénateur. Je pense que mes notes expliquent clairement les raisons qui nous ont fait mentionner l'usine de traitement du poisson. Je sais que les comparaisons sont odieuses, mais nous n'envisageons pas d'examiner chaque année dans nos rapports tous les cas possibles. Nous traitons abondamment de la question de bacs dans le présent rapport, en fait, mais sans parler de ceux de la Colombie-Britannique.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Mais le cas que vous mentionnez me semble différent. J'en suis surpris, car ayant fait enquête et ayant trouvé la situation exactement telle que vous la décrivez, l'intention première était peut-être de permettre la construction des bâtiments canadiens au pays sur une base concurrentielle. Si je comprends bien, il n'était même pas possible, en Colombie-Britannique, de construire ces bacs à l'étranger; ils devaient de toute façon être construits en Colombie-Britannique. Le coût aurait été plus élevé si la construction avait eu lieu sur la côte des États-Unis. Ceci m'a contrarié car il s'agit d'une forte dépense et le Gouvernement, comme vous le