

dépassent sérieusement \$200,000 par année. Il y a même lieu de croire qu'ils pourront être moindres. Le Gouvernement estime que ce n'est pas là payer trop cher le maintien d'une liaison maritime sûre entre notre pays et les Antilles anglaises et les avantages à la fois tangibles et intangibles dont peuvent en retirer notre commerce et nos relations avec ces régions.

Eu égard aux circonstances, le Gouvernement a jugé bon de maintenir pendant cinq ans encore le service assuré par la *Canadian National (West Indies) Steamships Ltd.* A la fin de cette période, on examinera de nouveau la situation à la lumière de l'expérience acquise pendant ce temps, et de la situation existant à cette époque.

M. l'Orateur, du consentement de la Chambre, je propose:

Que les rapports annuels pour 1955 des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et du *Canadian National Railways Securities Trust*, le rapport des vérificateurs au Parlement portant sur les chemins de fer Nationaux du Canada et la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, ainsi que les budgets de 1956 pour les chemins de fer Nationaux du Canada et la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés aujourd'hui, soient renvoyés au comité spécial des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, de même que les crédits de 1956-1957 dont la liste suit:

N° 454, déficit de 1956 du Service de transbordement de l'Île du Prince-Édouard et des ports terminus,

N° 460, déficit de 1956 du Service de transbordement de North-Sydney—Port-aux-Basques et des ports terminus,

N° 466, Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes,

N° 467, déficit de 1956 de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et que la résolution adoptée par la Chambre, le 26 janvier 1956, renvoyant certains crédits au comité des subsides, soit rescindée pour ce qui a trait aux crédits n° 454, 460, 466 et 467.

M. Bell: Cela signifie-t-il qu'il y aura de nouveaux bâtiments pour le service de la *Canadian National (West Indies)*?

M. l'Orateur: L'honorable député pourrait poser cette question à l'appel de l'ordre du jour.

(La motion est adoptée.)

(Plus tard)

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Albert): Puis-je poser au ministre des Transports une question que m'inspire l'exposé qu'il vient de faire au sujet du service antillais des navires du National-Canadien? A-t-on lieu de prévoir que certains des vieux navires seront remplacés et, dans le cas de l'affirmative, quand l'annoncera-t-on?

[L'hon. M. Marler.]

L'hon. M. Marler: Je puis dire que la question n'a pas été étudiée par le comité interministériel qui a examiné les opérations de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* depuis la dernière session de la Chambre. Je proposerai à l'honorable député, qui est membre du comité parlementaire des chemins de fer et de la marine marchande, de soulever la question au cours des délibérations de ce comité.

M. Bell: Le ministre se rappelle-t-il qu'à la dernière session on a signalé que ces navires étaient en très mauvais état et qu'il serait essentiel de les remplacer immédiatement dans le cas où des plans seraient établis pour l'avenir?

L'hon. M. Marler: Je ne m'en souviens pas.

QUESTIONS MARQUÉES D'UN ASTÉRISQUE

CLIFFORD WILLIAMS

Question n° 32—**M. Fulton**:

1. Quel examen le Service des pardons a-t-il fait du cas de Clifford Williams aux termes de la loi sur les libérations conditionnelles?

2. La ligne de conduite suivie en matière de libération conditionnelle exige-t-elle que la personne condamnée ait purgé la moitié de sa peine? Dans le cas de l'affirmative, sur quoi se fonde cette ligne de conduite?

3. Croit-on la réhabilitation de Williams suffisante pour qu'on puisse lui accorder sans danger sa libération conditionnelle et présumer qu'il mènera une vie utile et disciplinée? Sinon, quelles dispositions prend-on afin de réhabiliter ce jeune homme, pour qu'il ne soit pas destiné à passer en prison vingt-huit années de vie stérile?

L'hon. M. Garson: Monsieur l'Orateur, je me propose de répondre d'abord à la deuxième question de l'honorable représentant de Kamloops, à savoir si la ligne de conduite en matière de libération conditionnelle exige que la personne condamnée ait purgé la moitié de sa peine et, dans le cas de l'affirmative, sur quoi se fonde cette ligne de conduite.

Le service des pardons du ministère de la Justice suit une règle d'application générale qui exige qu'au moins la moitié de la sentence d'emprisonnement ait été purgée avant qu'un détenu d'une institution pénale puisse voir son cas étudié en vue de la libération conditionnelle, c'est-à-dire la libération sur parole. A ma connaissance, il n'y a aucun service de libération conditionnelle dans aucun pays qui ne suive une règle analogue, en substance, à la règle, exigeant que la moitié de la sentence ait été purgée, qu'applique le service des pardons au Canada.

La proportion de la peine à purger varie selon les pays, mais toujours on exige, de façon générale une période minimum de détention. On l'applique dans les cas courants lorsque la sentence de détention imposée par la cour ne dépasse pas la juste mesure par