

façon à assurer plus de garantie à nos producteurs canadiens et une plus grande concurrence entre les divers modes de transport.

• (5.00 p.m.)

[Français]

M. Gauthier: Monsieur le président, après 12 ou 13 jours de discussion, il m'est enfin permis de prendre la parole, et bien qu'on m'ait assuré, il y a deux jours, que je serais le premier à le faire au sujet de l'article 1, d'autres députés ont encore passé avant moi. Mais je m'aperçois, à mesure que se déroule la discussion, que la première erreur que l'honorable ministre a commise a été de laisser une trop large part de sa bonté aux autres députés pour démolir le Règlement. Je crois que nous avons ici une conclusion naturelle de ce qui arrive lorsque nous dérogeons au Règlement.

Je suis tout à fait contre cette idée de reporter l'étude du premier article à la fin de la discussion. Qu'est-ce qui arrive dans ce cas-là? Nous le voyons actuellement: nous laissons l'article 1, nous sautons au 20^e, au 50^e, au 60^e, au 75^e, nous revenons au premier entre-temps, et ce à tel point que nous entendons des députés parler quatre ou cinq fois sur le premier article. Nous voyons même des amendements relatifs au 4^e ou 75^e article apportés à l'article 1. Je crois que nous sommes en train de faire le plus beau gâchis imaginable, et nous n'avons pas tout à fait raison de trop blâmer un groupe ou un autre, bien qu'un journaliste se soit permis de blâmer l'opposition en bloc, en disant que celle-ci voulait faire un «filibuster».

Monsieur le président, je veux signaler, à ce stade, que je suis le premier de notre groupe à prendre la parole sur la mesure relative aux transports. Je n'ai que des remarques générales à faire, mais je tiens à dire ceci au journaliste en question—journaliste que j'estime d'ailleurs—que je suis très surpris de sa déclaration, car il a l'habitude de se tourner la langue deux fois dans la bouche avant de parler. Cette fois-ci, il semble avoir oublié ce grand principe. Peut-être que certains partis ont voulu donner l'impression aux journalistes qu'ils voulaient faire un «filibuster» mais, encore là, je ne suis pas prêt à jeter la pierre à qui que ce soit, parce que, quand on regarde la portée de ce bill, je crois qu'il était normal de prévoir un tel débat, surtout de la part des conservateurs—à qui je ne veux pas jeter tous les blâmes—parce que si les conservateurs paraissent aujourd'hui les plus nombreux à prendre part à la discussion, c'est peut-être parce que nous discutons des problèmes de l'Ouest, depuis une douzaine de jours.

Justement, je disais tout à l'heure que j'avais grandement hâte de sortir, de m'enlever, une fois pour toutes, du Nid-de-

Corbeau. Nous sommes, depuis une dizaine de jours, dans le Nid-de-Corbeau, mais je me demande quand la couvée va être prête.

Encore là, je ne blâme pas les députés de l'Ouest, car ils défendent leur cause, et j'espère tout simplement que nous allons revenir au Règlement. Je déplore surtout la dérogation à celui-ci, parce que si nous l'avions suivi à la lettre, nous n'aurions pas ces embardées que nous connaissons aujourd'hui.

Je ne veux pas trop m'étendre sur le sujet, parce que j'ai essayé de prendre quelques notes, dans le dessein de simplifier mes remarques le plus possible et de ne pas me rendre coupable des accusations que les journalistes portent souvent à l'endroit de l'opposition.

Monsieur le président, qu'il me soit permis, au début, de féliciter le ministre des Transports (M. Pickersgill). Ce n'est pas souvent qu'on le fait, mais je dois le féliciter pour sa présence continue à la Chambre, durant la discussion de son bill. Nous devons aussi lui décerner une mention pour ses interventions répétées, car, à première vue, je crois qu'il a pris à lui seul 50 p. 100 du temps consacré à cette étude. La cause en valait la peine, puisque nous adopterons peut-être, dans quelques jours, un des bills les plus importants pour le pays. C'est donc avec raison que le ministre nous prévenait, lors de sa déclaration à l'étape du comité, comme en fait d'ailleurs foi la page 11372 des *Débats* français du 20 décembre 1966, et je cite:

Nous nous rendons tous compte, je crois, que le transport, comme j'ai trop souvent dit déjà, constitue l'ossature de notre pays et qu'il est de la plus haute importance de lui conserver sa vigueur, si nous voulons que le corps politique soit sain. Nous assumions une lourde responsabilité en voulant améliorer cette structure fondamentale, car nous devons nous assurer que nous agissions de façon appropriée.

En fait, le bill C-231 indiquera la ligne de conduite que devra suivre la prochaine Commission des transports du Canada. Aussi, je ne puis cacher ma surprise lorsque, après une telle introduction, le ministre prévient la Chambre qu'elle devra adopter cette mesure avant le 31 décembre 1966, à cause des conséquences juridiques et même administratives qu'un retard pourrait provoquer. Voilà des paroles très étonnantes dans la bouche d'un ministre que j'ai toujours considéré comme étant très sincère.

Le ministre savait très bien, lorsqu'il a prononcé ces paroles, qu'il exigeait l'impossible de la Chambre. Il savait très bien qu'aucun crédit n'était inscrit dans le budget des dépenses pour effectuer d'autres paiements aux chemins de fer, après le 31 décembre 1966. Le ministre savait aussi que le décret du conseil prévoyant le maintien du tarif actuel pour le