

Je suis d'avis que les membres du Parlement devraient jouir, sur les navires reliant les ports des littoraux, dans les eaux canadiennes, des mêmes prérogatives que sur les chemins de fer. Je me fonde en effet sur les *Parliamentary Rules and Forms of Beau-chesne*,—et ici je n'invoque pas le Règlement,—pour dire qu'un membre du Parlement ne représente pas seulement sa circonscription, mais plutôt l'ensemble de la population canadienne.

C'est de ce principe, je crois, que s'inspire la disposition que renferme la loi des chemins de fer au sujet du transport des membres du Parlement par tout chemin de fer canadien. Comment obtenir des renseignements de première main sur le pays si nous ne pouvons aller où nous voulons? Comment obtenir des renseignements de première main sur les régions que desservent les bateaux? Tous les représentants au Parlement devraient, à mon avis, être munis de passes qui leur permettraient de voyager sur tous les bateaux qui assurent le transport, fluvial ou côtier, dans nos eaux canadiennes.

D'ailleurs, que les députés s'en servent ou non, les trains et les bateaux fonctionnent toujours. Qu'un député monte à bord d'un train ou d'un bateau cela n'ajoute pas le moindre supplément aux frais puisque les lits et les repas ne sont pas fournis. Les sociétés de transport n'ont donc rien à perdre. Si je formule ces observations, c'est parce que je suis persuadé qu'en tant que représentants de la population canadienne nous devrions avoir la faculté de voyager à notre gré.

M. McLure: J'ai cru comprendre que le ministre confierait l'examen de la question aux commissaires. Je signale, toutefois, qu'il ne sera pas nécessaire de mener une enquête à l'égard du transbordeur Borden-Tormentine, ni à l'égard d'aucun autre transbordeur de voitures puisque nos passes y sont valables.

M. Gibson: Quand le service est subventionné et maintenu à perte par le gouvernement canadien, tout le monde devrait voyager gratuitement. Quand le service est lucratif, nous ne pouvons voyager.

(Le crédit est adopté.)

Chemins de fer de la baie d'Hudson—
491. Différence entre les frais d'exploitation et d'entretien et les recettes d'exploitation durant l'année close le 31 mars 1952, sans excéder \$250,000.

M. Knight: Monsieur le président, hier soir j'ai parlé une demi-heure sur ce sujet particulier, mais j'ai quelque chose à ajouter. J'aurais préféré que les deux discours fussent dans le même harsard. Je voudrais souligner un inconvénient que doit subir le chemin de fer de la baie d'Hudson, comparativement

aux autres chemins de fer. Je veux parler du droit de détournement qu'exigent les sociétés d'élevateurs. Je me souviens qu'on m'a déjà demandé d'en donner une définition. J'avais dit qu'il s'agissait d'un droit exigé à l'égard des services non rendus. C'est là, à mon avis, une excellente définition.

Ce droit de détournement d'un cent et demi le boisseau à l'égard du blé est exigé par les sociétés d'élevateurs lorsque l'expéditionnaire leur demande de livrer ses céréales à un port où la société en question n'a pas de terminus. Le ministre peut me reprendre si j'expose mal la situation. Peut-il fournir une justification quelconque de ce droit?

Ces droits constituent un motif de griefs pour les gens qui expédient par Churchill. Quelle différence y aurait-il en ce qui concerne ce droit de détournement si Churchill recevait le même statut,—je suppose qu'il faudrait y procéder par voie législative,—que d'autres ports comme Vancouver ou Montréal? Les gens veulent bien payer, mais pas quand ils ne reçoivent rien en retour.

Le ministre sait que je m'intéresse, depuis environ cinq ans, à la route de Churchill. Hier soir, j'ai félicité le ministre et les organismes en cause, de la façon encourageante dont on a favorisé ce port. Nous avons réussi à influencer l'opinion publique, et peut-être même la Chambre, en faveur de cette route. Tout marche assez bien, mais il serait très avantageux d'abolir le droit de détournement.

L'hon. M. Chevrier: Comme c'est la première fois qu'on me soumet ce grief, je ne puis commenter la question en ce moment. L'honorable député me permettra-t-il de me renseigner à ce sujet?

M. Knight: J'en saurais gré au ministre. Je suis franchement étonné que personne ne lui ait signalé la chose plus tôt.

M. Diefenbaker: La question a été soulevée à maintes reprises et on a demandé au Gouvernement de supprimer ce droit, qui est injuste envers ceux qui désirent utiliser les aménagements de Churchill. Même au cours d'une année normale, les cultivateurs de l'Ouest doivent verser \$50,000 ou plus à cet égard. Il me semble y avoir aucune raison ni excuse d'exiger ce droit.

L'hon. M. Chevrier: Le député pourrait-il me dire s'il s'agit d'un droit imposé par le Conseil des ports nationaux?

M. Diefenbaker: Je n'en sais rien.

L'hon. M. Chevrier: Je n'en ai jamais entendu parler.