

disproportionnée, mais aussi du service qui laisse beaucoup à désirer, estiment-ils. Ils signalent, par exemple, que la compagnie de chemin de fer utilise de vieux wagons de bois éclairés au gaz où la lumière est si insuffisante qu'on peut à peine lire un journal. On me dit également que l'équipement pour l'éclairage d'urgence à bord de certains wagons consiste en lampes à l'huile. Comme ces wagons ne sont pas climatisés, vous pouvez vous faire une idée, disent-ils, de la chaleur qui y régnait l'été dernier après qu'ils eussent été toute la journée en plein soleil. Les voyageurs qui y montaient à 5h.20 de l'après-midi pour retourner chez eux disaient que cela équivalait à prendre un bain turc. Du point de vue de la sécurité, ils font remarquer qu'un simple accident à ces boîtes d'allumettes qui transportent jusqu'à 700 voyageurs, pourrait dégénérer en véritable tragédie.

Je mentionne ce fait au ministre parce que la Commission des transports mérite des félicitations pour avoir donné suite comme elle l'a fait aux requêtes qui lui avaient été adressées au début du mois. Le 13 octobre, elle a ordonné que les tarifs qui étaient sur le point d'être établis soient suspendus jusqu'à nouvel ordre de sa part. Je n'aborderai pas toute cette question, ce soir, car si le principe du *sub judice* s'applique à la Commission des transports, j'enfreindrais ce principe en entrant dans les détails au cours de la discussion générale du crédit. En tout cas, je tiens à la féliciter d'avoir émis cet ordre qui suspendait la majoration des tarifs ferroviaires. J'espère qu'elle fera une enquête complète et approfondie et qu'elle exigera du chemin de fer de lui fournir un exposé des motifs qui militent en faveur de ce tarif devrait être cette majoration dans les circonstances actuelles et, si sa demande est bien fondée, de ses raisons de réclamer un tel relèvement.

Comme je le disais tout à l'heure, ce n'est pas souvent que j'ai l'occasion de dire un bon mot à l'égard de la Commission. Sans doute elle n'a pas toujours la tâche agréable et recueille des critiques qui lui paraissent injustes. En l'occurrence, je tiens à la féliciter d'avoir pris une décision rapide et je la féliciterai même davantage plus tard si elle peut maintenir ce tarif au niveau actuel.

M. Knight: Revenir au crédit n° 453, ce sera déclencher une discussion générale de sorte que si nous voulons poser des questions au sujet de la Commission des transports, il nous faudra attendre longtemps les réponses. Je désire donc poser dès maintenant une brève question relativement à la régie des pipe-lines. Si je comprends bien, la Commission des transports sera chargée d'appli-

quer le règlement régissant les sociétés de pipe-lines. Comme je ne suis pas très au courant de la question, j'apprécierai quelques renseignements de la part du ministre. Je sais que la société fera communiquer ses pipe-lines avec ses raffineries mais je crois aussi que d'autres raffineries se trouvent sur le même parcours. Je me demande si ces dernières pourront utiliser ce pipe-line comme moyen de transport en commun lorsque la société propriétaire ne s'en servira pas. Je signale qu'approvisionner en pétrole les provinces des Prairies est un commerce saisonnier. Si le pipe-line est vraiment un moyen de transport en commun, j'ose croire qu'on tiendra compte de ce caractère saisonnier, de sorte que la société propriétaire ne sera pas autorisée à utiliser la canalisation lorsque ce sera économique de le faire tandis que les autres raffineries devront s'en servir quand il n'en sera pas ainsi.

J'ai à l'esprit une foule de questions sur la réglementation. Toutefois, je suis si peu au courant de la question que je serais heureux, comme mes collègues, je le suppose, d'entendre une déclaration générale sur l'organisation probable ou sur tout projet auquel songe le ministre en vue d'assujétir les sociétés de pipe-lines aux règlements applicables aux voituriers publics.

L'hon. M. Chevrier: Au sujet de la surveillance des pipe-lines par la Commission, je n'ai que peu de choses à ajouter à ce que j'ai déjà dit au cours d'une session antérieure, lors de l'examen du projet de loi concernant les pipe-lines. La Chambre a assez bien étudié les circonstances dans lesquelles on devait soumettre les demandes. La Commission des transports est l'organisme régulateur en ce qui a trait aux diverses sociétés d'exploitation de pipe-lines. Le député n'a pas précisé quel est le pipe-line qui l'intéresse. Les demandes de l'*Interprovincial Pipe Line Company* sont approuvées, je crois; une autre aussi, mais je n'en suis pas trop sûr.

M. Knight: Je parle du pipe-line de Regina au lac Supérieur.

L'hon. M. Chevrier: C'est l'*Interprovincial Pipe Line Company*. Une fois que la Commission a approuvé la demande et accordé le permis, je présume que la société est autorisée à aménager le pipe-line à partir des endroits mentionnés dans la demande.

M. Green: Ce qui m'intéresse là-dedans, c'est de savoir à qui il appartient de décider que le pipe-line passera aux États-Unis plutôt qu'au Canada. C'est là, je crois, une des questions importantes auxquelles il y a lieu de répondre. Sauf erreur, on ne sait pas très bien, en ce moment, à qui il appartient de