

qu'il était de rester assis les bras croisés et d'écouter un de ses collègues exposer la politique gouvernementale, cela alors qu'il s'apprêtait normalement, ayant proposé la motion tendant à la deuxième lecture du bill, à donner lui-même la réplique. En effet, l'exposé que vient de nous lire le ministre des Transports n'a fait que reproduire servilement les conceptions du Gouvernement.

Apparemment, on laisse à la Chambre le soin de deviner les motifs dont cette déclaration s'inspire. La motion aura du moins cet avantage d'exposer à la vue de tous les efforts que le Gouvernement a tentés depuis quelques jours pour étouffer la discussion et pour empêcher la Chambre d'examiner à fond l'important sujet dont traite la mesure à l'étude.

La motion par laquelle on demande la mise aux voix à pour objet de mettre fin au débat en vue de la deuxième lecture. Puisque telle est l'attitude du Gouvernement, puisqu'il ne veut pas en démordre, j'espère que les députés à qui il demande maintenant de voter selon ses volontés se rappelleront qu'en appuyant le Gouvernement ils acceptent de mettre fin à la discussion d'une des plus importantes mesures qui ait jamais été présentée au Parlement du Canada.

Cette tentative de la part du Gouvernement, ou plutôt cette nouvelle étape dans ses efforts pour étouffer la discussion sur le projet de loi, le discrédite à jamais, d'autant plus que le débat dure déjà depuis quelque temps, qu'il a donné lieu à une controverse animée à la Chambre et ailleurs et, enfin, que la mesure mérite un examen approfondi de la part des députés.

Ce matin, le ministre des Transports a dit que la mesure avait déjà fait l'objet d'un assez long débat en cette enceinte et il a parlé d'aller de l'avant. Si le Gouvernement ne nous donne pas plus de précisions qu'il ne l'a fait jusqu'ici, il y a une question intéressante le présent débat qui restera indéfiniment sans réponse. Voici la question: Pourquoi a-t-il fallu, en cette affaire, déployer une telle hâte qu'on n'a pas permis à la commission parlementaire de mener une enquête approfondie et satisfaisante? Qu'est-ce qui rendait la mesure si urgente qu'on a laissé à une majorité libérale au sein de la commission parlementaire la faculté de refuser d'entendre les témoignages des personnes dont l'entreprise commerciale se trouvait compromise par elle? Pourquoi était-ce si urgent qu'on a dit à des gens qui avaient de réels intérêts en jeu et des opinions sérieuses à exposer à la commission que celle-ci n'avait pas le temps de les entendre. Pourquoi a-t-on refusé l'accès

[M. Fleming.]

à la commission et l'autorisation de se faire entendre par elle à des organisations représentant des milliers de détaillants canadiens?

Ces questions demeurent sans réponse. Le Gouvernement dit qu'il faut que la Chambre se hâte. Je tiens à signaler au ministre des Transports qui ne connaît peut-être la question que depuis peu, qu'il a encore à répondre à une grave question, question que son discours de ce matin laisse sans réponse.

La méthode en cause est établie dans de nombreuses sphères du commerce de détail. À l'égard de certaines catégories de marchandises elle existe depuis le début du siècle et dans bon nombre de catégories importantes elle date d'au moins vingt-cinq ans. Elle existe donc depuis lors à la connaissance du Gouvernement, qui détient le pouvoir depuis 1935 et n'a pas fait pendant toutes ces années la moindre tentative en vue d'enrayer ni d'entraver une méthode qui s'exerçait sous ses yeux. Or, voici qu'à l'automne de 1951, sans le moindre avertissement, comme un coup de tonnerre qui éclate dans un ciel radieux, l'affaire devient une question urgente de vie ou de mort. Pourquoi?

Que le ministre des Transports nous dise pourquoi le Gouvernement, qui est au pouvoir depuis octobre 1935, a toléré une telle méthode pendant plus de seize ans sans même remuer le petit doigt pour l'enrayer. Qu'il nous dise pourquoi, à l'automne de 1951, l'existence de la méthode est devenue une question urgente de vie ou de mort, qui ne saurait souffrir le moindre délai, un problème dont la solution ne pourrait attendre un examen satisfaisant de la part d'une commission parlementaire nommée à cette fin, mais jugulée par une décision du Gouvernement? C'est M. Mackenzie King, nous a-t-on dit, qui a été le père de la loi des enquêtes sur les coalitions. M. McGregor a occupé le poste de commissaire, sous l'empire de la loi, tant que M. King a été premier ministre, oui, jusqu'à l'automne de 1949. M. McGregor a alors résigné ses fonctions ne pouvant subir plus longtemps les indignités que lui faisait le Gouvernement, ne pouvant sciemment collaborer avec le Gouvernement à une infraction continue à nos lois.

On nous dit que la mesure presse au plus haut point. Je rappelle au Gouvernement et à tous les députés libéraux qu'on rallie aujourd'hui en vue d'appuyer la motion tendant à la deuxième lecture de la mesure que par leur attitude ils condamnent le gouvernement que dirigeait M. Mackenzie King. Ils condamnent ce que M. McGregor a fait ou n'a pas fait durant les longues années où il a occupé le poste de commissaire. C'est précisément ce qu'ils font aujourd'hui. Le Gouvernement propose une motion de censure à