

M. McKENZIE: Des gens de la Colombie-Anglaise m'apprennent que cette augmentation du coût du permis va obliger les fabricants ordinaires à fermer leurs portes, et qu'elle a pour objet de créer un monopole.

J'apprends aussi que ceux qui exploitent les pêcheries de cette province-là n'accordent pas aux blancs un salaire suffisant. Ce qui a déterminé ceux-ci à ne plus travailler à cette industrie, dont les Japonais et les Chinois ont fini par s'emparer à cause de cela. Voilà comment s'est établi le monopole en faveur des Japonais, sinon des Chinois, et voilà ce qui en est résulté. J'espère que l'honorable ministre va remédier à cette situation et que le comité, en vue de mettre tous les exploitants sur un pied d'égalité, va s'opposer à l'augmentation du coût du permis si elle doit avoir pour effet d'accroître le monopole dont on a déjà à se plaindre.

M. MACLEAN (York-Sud): Combien occroyez-vous de permis, d'après la loi actuelle?

L'hon. M. BALLANTYNE: Je ne saurais le dire au juste maintenant, mais je le dirai au comité.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

Le projet de loi est renvoyé au comité de la marine et des pêcheries.

SUITE DE LA DISCUSSION DU PROJET CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NATIONAL CANADIEN.

L'hon. J. D. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose la 3e lecture du projet de loi (bill n° 70), tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer national canadien et concernant le réseau de l'Etat.

L'hon. W. S. FIELDING: J'espérais que, avant de parvenir à cette étape, la dernière, de la discussion du projet de loi, le ministre aurait vu jour de lui faire subir une retouche qui l'aurait mis en harmonie avec ce qui me semble être les principes fondamentaux de notre régime parlementaire. Je regrette qu'il n'ait pas pu le faire. Sa déviation des principes éclairés de la finance parlementaire est trop grave, à mes yeux, pour être acceptée de gaieté de cœur. Nous devrions faire un plus ample examen du sujet; du moins la Chambre devrait se prononcer prudemment et faire enregistrer les voix.

Ce projet tend à appliquer à l'un des plus grands départements des affaires publiques

[L'hon. M. Ballantyne.]

des règles et des doctrines qui sont contraires aux principes reconnus de notre régime parlementaire, qui s'appliquent à tous les autres départements du service public. Un principe fondamental de notre régime parlementaire, c'est que le Parlement, la Chambre des communes surtout, doit disposer entièrement et librement des fonds publics. Voilà un principe qui s'applique à tous les systèmes législatifs britanniques, un principe qui s'applique aujourd'hui au Canada et qui s'appliquera, advenant l'adoption du projet, à tous les autres départements du service public canadien. Pourtant, pour une raison étrange, il ne s'applique pas à l'exploitation de cette compagnie de chemin de fer.

Je regretterais de voir que ceux qui font partie du ministère considèrent que la motion que je soumettrai tantôt pose la question du cabinet. Cette attitude ne serait pas légitime, car elle n'est pas justifiée ni par les termes de ma motion, ni par les commentaires que je pourrai faire. Il me semble raisonnable de demander qu'on se prononce librement et ouvertement sur cette question. Si la motion que je présenterai et les motifs que j'invoquerai à l'appui, plaisent aux membres de la Chambre, ceux-ci devraient être libres de se prononcer sur le fond de la question et le ministère devrait consentir à accepter leurs conclusions.

Lorsque le débat a été annoncé, quelqu'un a laissé entendre qu'il fallait avoir recours à des moyens exceptionnels pour administrer les finances de cette compagnie de chemin de fer, afin d'éviter les dangers, réels ou imaginaires, résultant de la clientèle politique. Or, à mon avis, on ne saurait fonder un raisonnement sur l'existence de ces dangers. Bien que nous remettions à un groupe d'individus l'administration d'une grande partie des affaires publiques, contrairement aux principes usuels du gouvernement parlementaire, nous ne nous dessaisirons pas entièrement. Les règles et les principes dont j'ai parlé s'appliqueront encore à une partie considérable de la besogne. Les ministres d'Etat ont toujours quelque chose à faire et quelques-uns en auront beaucoup. Si, dans l'ancien ordre de choses, la clientèle politique n'intervient pas dans les services qui leur sont confiés, pourquoi interviendrait-elle dans la direction des chemins de fer si les anciens règlements subsistent? Par conséquent, si l'on soutient que cette dérogation d'un principe légitime doit avoir lieu, afin d'éviter le danger de la clientèle politique, je répondrai qu'il restera une grosse partie de la besogne publique à gérer comme anciennement, et