

du National-Canadien seront à l'étude. Puis, lorsqu'on passera aux affaires d'Air-Canada, bien que le National-Canadien détienne toutes les actions d'Air-Canada, le ministre des Transports se retirera pour céder la place au ministre du Commerce.

L'hon. M. Marler: Ou inversement.

M. Green: Le ministre des Transports peut rester là, mais il n'aura, en tout cas, pas grand-chose à dire. Tout ce qui est important sera exposé par le ministre du Commerce.

Nous en arrivons maintenant aux pipe-lines. Je ne sais, d'ailleurs, comment le ministre du Commerce s'est trouvé mêlé aux pipe-lines. Il était ici toute la journée d'hier, menant le combat des pipe-lines, et la mesure est inscrite à son nom. L'année dernière, quand on l'interrogeait à ce sujet, il ne se montrait guère empressé à assumer cette compétence.

Le 14 juillet, je lui posais des questions, que voici, tirées de la page 6445 du hansard:

Ce soir, j'aimerais poser trois ou quatre questions au ministre, touchant l'aménagement de pipe-lines de gaz naturel depuis l'Alberta jusqu'en Ontario et dans Québec. Pour situer mes questions, je ferai un bref rappel des faits passés. En 1953, le ministre a annoncé le programme ministériel au sujet du transport du gaz naturel par pipe-line.

Le très hon. M. Howe: Rien dans les crédits du ministère du Commerce n'a trait au transport par pipe-lines du gaz naturel, et je n'entends pas répondre à des questions sur ce point.

M. Green: Pourtant, le ministre a répondu cet après-midi à des questions relatives au gaz naturel.

Le très hon. M. Howe: C'était cet après-midi.

M. Green: Cela relève du ministre...

Le très hon. M. Howe: Ce n'est pas mon rayon.

La déclaration qu'il a formulée aurait dû exposer les faits, mais ce n'est pas le cas. La loi sur les pipe-lines a été présentée et menée jusqu'à l'adoption par l'honorable M. Chevrier, en sa qualité de ministre des Transports. La Commission des Transports qui a une compétence étendue en ce qui a trait aux pipe-lines relève également de la compétence du ministre des Transports mais, ici encore, nous constatons que celui-ci est relégué à l'arrière-plan tandis que le ministre du Commerce assume ces pouvoirs. C'est encore un exemple de sa façon d'assumer une autorité qu'on n'a jamais eu l'intention de lui conférer. Il est temps que le ministre des Transports se rebiffe et récrimine sur la façon dont on retranche son autorité.

Enfin, en ce qui concerne ce point, je trouverais fort à propos que le ministre des Transports étudie la question de savoir si c'est lui ou un autre qui devrait avoir la haute main sur la société de la Couronne désignée sous le nom de *Northern Transportation Limited*. Il nous a parlé, ce matin, du montant qu'il consacrerait à l'amélioration du transport

sur le Mackenzie. Cependant, le grand manitou sur le Mackenzie est le même ministre du Commerce, car il a la direction de l'*Eldorado Mining and Refining Limited* et de la *Northern Transportation Limited*. La réglementation des transports dans cette vaste région relève de cette société de la Couronne qui, semble-t-il, ne donne guère satisfaction aux gens qui y vivent.

Une autre question sur laquelle j'aimerais avoir une réponse du ministre des Transports a trait au contrôle des navires de l'État. Quelqu'un qui possède un navire doit le faire immatriculer et lui faire subir les inspections que prévoit la loi, mais je crois comprendre que les navires de l'État ne sont pas assujétis à un contrôle aussi rigoureux. Je me trompe peut-être sur ce point,—j'aime à croire que je fais erreur,—mais, il y a quelques semaines, un des navires du ministère des Travaux publics, le *Hilunga*, a sombré au large de la côte occidentale. Ce navire était censé être en service dans les eaux situées à moins de 15 milles de la côte. Lorsqu'il a sombré, il naviguait dans les eaux auxquelles il était destiné de par sa construction, mais il était parti de l'île Vancouver pour se rendre à l'archipel de la reine Charlotte et il n'était pas construit à cette fin. On n'aurait jamais dû lui faire entreprendre ce voyage. Quelqu'un porte la responsabilité d'avoir envoyé ce navire dans des eaux pour lesquelles il n'était pas construit. J'aimerais savoir si on l'avait immatriculé comme les autres navires et s'il avait été soumis à l'inspection régulière des paquebots, dont d'autres navires font l'objet, et si les lois du pays ont été respectées à l'égard de ce navire. Par la même occasion, que le ministre nous dise si tous les navires de l'État qui relèvent d'autres ministères sont traités comme s'ils appartenaient à un particulier, en ce qui concerne l'immatriculation, l'inspection et les règles de service. Il serait peut-être sage aussi de s'enquérir des navires relevant de son ministère. Après tout, le matelot sur un navire de l'État a probablement une famille, une femme, des enfants; sa vie est aussi précieuse que celle de quelqu'un qui travaille sur un navire du Pacifique-Canadien ou de quelque autre société privée, et le règlement en cause est destiné d'abord à sauvegarder la vie en mer. Rien ne justifie de ne pas forcer les navires de l'État à observer intégralement toutes ces dispositions.

Un autre point a trait à la répartition des canaux, par exemple pour la radiodiffusion et la télévision. Des difficultés semblent avoir surgi à cet égard. La loi sur la radio donne de la "station de radio" une définition assez large pour englober une station de radiodiffusion et une station de télévision. Elle autorise