CANADA

COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

PREMIÈRE SESSION

(111e DE LA PÉRIODE 1867-1966)

DE LA VINGT-SEPTIÈME LÉGISLATURE

15 ÉLISABETH II, 1966-1967

•

VOLUME XI, 1966-1967

DU 14 DÉCEMBRE 1966 AU 24 JANVIER 1967

•

L'INDEX PARAÎT DANS
UN VOLUME DISTINCT

•

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1967

23034—704½

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 14 décembre 1966

La séance est ouverte à deux heures et demie.

LA SANCTION ROYALE

M. l'Orateur: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la communication suivante:

Ottawa, le 14 décembre 1966

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que l'honorable Robert Taschereau, C.P., juge en chef du Canada, en sa qualité de Député de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la Chambre du Sénat aujourd'hui le 14 décembre à 5 h. 45 du soir, afin de donner la sanction royale à certains bills.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Le secrétaire adjoint du Gouverneur général.
A. G. Cherrier.

• (2.40 p.m.)

[*Français*]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

TRAVAIL ET EMPLOI

M. Georges-C. Lachance (Lafontaine) présente le 2e rapport du comité permanent du travail et de l'emploi.

[*Remarque: Le texte du rapport précité figure dans les* Procès-verbaux *d'aujourd'hui.*]

[*Traduction*]

LES TRANSPORTS AÉRIENS

LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE—COMPTE RENDU DE LA RÉUNION AVEC LES REPRÉSENTANTS—LA PRÉSENTATION POSSIBLE D'UNE MESURE LÉGISLATIVE

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Monsieur l'Orateur, depuis que l'Association canadienne des contrôleurs de la circulation aérienne a annoncé, hier soir, qu'elle fixait son entrée en grève au 20 décembre, il s'est produit des faits nouveaux que j'estime devoir signaler à la Chambre.

Il convient que la Chambre sache que, ce matin, j'ai conféré pendant deux heures avec les représentants des trois groupements en cause—l'Association canadienne des contrôleurs de la circulation aérienne, l'Alliance de la fonction publique du Canada et l'Institut professionnel du service public du Canada. A la suite de cet entretien, j'ai lieu de croire que les parties en cause sont prêtes désormais à se montrer plus souples dans leur attitude. Entre autres choses, les trois groupements d'employés se sont montrés pour la première fois disposés à nous rencontrer pour examiner avec nous notre problème commun; à mon avis, cela est de bon augure.

En deuxième lieu, à la suite des entretiens de ce matin, les associations d'employés ont accepté de conférer avec des représentants du gouvernement à la fin de la journée et de poursuivre leurs pourparlers ce soir, demain et subséquemment, tant qu'il semblera y avoir espoir d'en arriver à une entente.

En outre, après en avoir averti ce matin les représentants des associations d'employés, j'ai donné avis aujourd'hui d'un projet de résolution signifiant l'intention du gouvernement de présenter une mesure destinée à régler le différend. Ayant été remis au greffier, le texte de cette résolution figure aujourd'hui aux *Procès-verbaux* et le gouvernement se propose de le metrre en discussion dès que le Règlement le permettra, à moins que nos entretiens n'aboutissent de façon à rendre inutile toute autre initiative de la part du Parlement. J'espère beaucoup qu'il en sera ainsi et que le Parlement n'aura pas à agir. Rien ne me déplairait davantage, monsieur l'Orateur, que d'avoir à saisir la Chambre de cette mesure.

J'ai toutefois expliqué aux représentants des associations d'employés la situation dans laquelle le gouvernement et le Parlement se trouveraient, vu l'imminence d'une grève fixée au 20 décembre prochain à huit heures de la matinée, si le gouvernement ne signifiait pas aujourd'hui son intention de présenter un projet de résolution. Ils m'ont assuré qu'ils comprenaient la situation et les raisons qui incitaient le gouvernement à agir ainsi. Chose plus importante, pleinement conscients des initiatives prises par le gouvernement, ils sont parfaitement disposés à poursuivre les discussions dans l'espoir que d'autres pourparlers permettront d'en arriver à un règlement qui rendrait inutile toute autre démarche de la part du Parlement.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, cette annonce du président du Conseil du Trésor (M. Benson), qui est évidemment l'un des principaux négociateurs du gouvernement, ne cherche qu'à jeter un voile sur l'incompétence du gouvernement à régler

cette affaire. Cette déclaration et toutes les négociations qui se poursuivent depuis des mois sont enveloppées de mystère. Je le dis en toute franchise parce que ceux qui ont reçu le rapport et étudié la situation n'en doutent pas, surtout depuis que le syndicat a accepté la recommandation du conciliateur nommé par le gouvernement, alors que ce dernier hésite à accepter les recommandations raisonnables...

L'hon. M. Benson: Je pose la question de privilège...

L'hon. M. Starr: ...du rapport. Tout cela est certainement assez mystérieux.

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, je pose la question de privilège.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre pose la question de privilège.

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, au sujet de la question de privilège, on n'a pas nommé de conciliateur comme tel. (*Exclamations*)

L'hon. M. Starr: Toute cette affaire est entourée de mystère. La déclaration du ministre aujourd'hui et les déclarations faites hier par d'autres ministres à cet égard ont certainement un air de mystère surtout lorsque les ministres ont essayé de faire entrer le juge qu'ils ont nommé dans une catégorie qui ne semble pas exister. Le juge était certainement un arbitre ou, du moins, il exerçait les fonctions d'arbitre.

Une voix: Ne dites pas de sottises.

L'hon. M. Starr: Il s'est occupé de questions qui concernaient le syndicat. Toute personne qui s'intéresse aux questions syndicalistes sait exactement quel a été le rôle du juge, à l'exception du gouvernement qui l'a désigné. Le ministre nous a annoncé aujourd'hui que tout allait bien, que des réunions avaient eu lieu et que d'autres auraient lieu demain, demain soir et, au besoin, vendredi. Pendant ce temps, le gouvernement prépare une mesure législative.

Une voix: Il a un gourdin.

L'hon. M. Starr: Pourquoi, si les choses vont si bien? Une situation simple comme celle-là aurait dû se régler aujourd'hui, et sans mesure législative. Le gouvernement n'a qu'à accepter les recommandations du juge qu'il a désigné. Le syndicat les a acceptées. On aura beau prétendre que les négociations progressent, cela ne nous empêchera pas de prendre nos responsabilités et, aujourd'hui encore, de proposer l'ajournement de la Chambre pour permettre au Parlement d'indiquer au gouvernement comment régler l'affaire.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Le fait que les contrôleurs de la circulation aérienne du ministère des Transports ont fait part au gouvernement de leur intention de refuser leurs services le mardi 20 décembre dès 8 heures du matin, signifie qu'une crise grave menace le pays.

Une voix: Le gouvernement n'en a cure.

M. Douglas: Nous nous exposons à voir tous les aéroports civils du pays fermés pendant la période de Noël. On conçoit mal comment le gouvernement a pu temporiser si longtemps devant ce problème. Les négociations avec ce groupe, à propos des traitements, durent en vain depuis 18 mois.

M. Woolliams: Il leur faut du temps.

M. Douglas: L'association a demandé en mai dernier à ses adhérents un mandat pour déclencher la grève et on en avait avisé le gouvernement. Le ministre des Transports, dans l'intention d'écarter une grève éventuelle, a nommé comme commissaire le juge John B. Robinson aux termes de la loi sur les enquêtes. Le président du Conseil du Trésor a dit que le juge n'était ni un conciliateur, ni un médiateur. Qu'était-il donc? C'était un commissaire nommé par le gouvernement. Que le ministre des Transports ait pu dire hier que le juge n'était qu'un conseiller est une absurdité pure et simple. On ne nomme pas un conseiller aux termes de la loi sur les enquêtes. Il était nommé pour vérifier tous les faits, étudier les griefs du personnel du trafic aérien selon lesquels leurs collègues aux États-Unis recevaient des salaires supérieurs de plus de 50 p. 100 et bénéficiaient de meilleures conditions de travail.

• (2.50 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Je pose la question de privilège.

Des voix: Asseyez-vous.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre des Transports pose la question de privilège.

L'hon. M. Pickersgill: Je devrais peut-être rappeler le Règlement. L'honorable représentant semble en train de nous lire un

document qui indiquerait les points sur lesquels cette personne a été priée de faire enquête. Mon collègue a en main le décret du conseil. L'honorable représentant voudrait-il nous lire ce que le gouvernement a demandé au juge de faire, au lieu de nous donner sa propre interprétation? (*Applaudissements*)

M. Douglas: Ce rappel du Règlement est aussi sot et aussi insensé que la plupart des interventions que le ministre se permet. Mais voici: le propre point de vue du ministre se trouve dans une lettre qu'il a envoyée à l'Association et où il dit que le gouvernement reconnaît l'importance d'apporter une solution au problème et la valeur qu'il faut attacher aux conclusions de l'enquêteur spécial. Le gouvernement, a-t-il dit, mettrait immédiatement le rapport à la disposition de l'Association canadienne des contrôleurs de la circulation aérienne et étudierait sans tarder ses conclusions.

L'hon. M. Pickersgill: Le député lirait-il toute la lettre?

L'hon. M. Starr: Observez le Règlement.

M. Douglas: Le personnel du contrôle de la circulation aérienne a été tellement frappé de la sincérité du ministre que d'avance, sans avoir vu le rapport du juge Robinson, il a accepté de suivre ses recommandations. Mais il a sous-estimé le ministre des Transports. Si le rapport avait été favorable au gouvernement, le ministre l'aurait considéré comme le rapport d'un médiateur. Mais les recommandations étant plus généreuses que ne pouvait l'admettre le président du Conseil du Trésor, le gouvernement a dit que le juge Robinson n'était ni médiateur, ni conciliateur, mais seulement conseiller du gouvernement.

Néanmoins, la lettre même du ministre est très claire: le juge était chargé de trouver la solution. Il a formulé des recommandations qui laissaient entrevoir un règlement. N'oublions pas que les contrôleurs de la circulation aérienne avaient indiqué d'avance qu'ils accepteraient immédiatement les recommandations. Le ministre a ce rapport depuis le 7 novembre. Depuis cinq semaines.

Des voix: Honte.

M. Douglas: Le ministre continue à ne pas se presser. Il a refusé de donner suite au rapport du juge. Il n'a pas précisé ses intentions aux employés de son ministère. Aujourd'hui seulement, à la veille du congé de Noël et face à une grève possible mardi matin, le gouvernement commence à négocier sérieusement avec ses employés mais, entendons-nous à négocier tout en leur disant son intention de présenter une mesure législative pour les empêcher de refuser leurs services.

Si un autre employeur négociait en suspendant une épée de Damoclès au-dessus de la tête de ses employés, le gouvernement l'accuserait d'intimidation. Mais sachant que ces hommes sont entièrement à sa merci et après avoir rejeté le rapport de son propre représentant, le gouvernement négocie en disant: si vous n'acceptez pas notre offre nous vous forcerons...

L'hon. M. Starr: Voilà ce qu'il entend par des négociations collectives libres.

Mr. Doublas: ...de travailler à des conditions imposées par le gouvernement et le Parlement.

M. Grafftey: Une autre victoire de l'aile droite.

M. Douglas: Voilà comment le gouvernement conçoit les négociations collectives libres. Monsieur l'Orateur, le gouvernement n'a pas besoin d'inscrire une mesure législative au *Feuilleton* pour empêcher cette grève d'éclater mardi prochain. Il n'a qu'à accepter les recommandations de la personne qu'il a lui-même nommée, le juge Robinson. Il n'a qu'à dire qu'il trouve acceptables les recommandations sur les salaires qui lui ont été faites.

Le gouvernement invoque une bien piètre excuse: il prétend qu'il doit attendre le reste du rapport du juge Robinson, qui n'a trait ni aux salaires ni aux échelles de salaires. En fait, il essaie simplement de faire durer les négociations.

Lorsqu'ils sauront les faits, les Canadiens, j'en suis sûr, ne verront pas en général d'un très bon œil l'irrésolution continuelle du gouvernement. Le gouvernement actuel n'a pas fait preuve de bonne foi en négociant avec ces employés. Si le gouvernement veut prévenir une crise sérieuse au pays, il n'a qu'à accepter le rapport du juge Robinson, en reconnaissant qu'il a soumis cette partie de son rapport d'avance parce qu'il savait que c'était une question cruciale qu'il fallait régler. J'aimerais dire au gouvernement que s'il ne réussit pas à régler cette question sous peu, les Canadiens seront très indignés des tergiversations et de l'incompétence flagrante dont le gouvernement a fait preuve dans toute cette affaire.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, il ne me reste plus grand-chose à dire. Les deux préopinants ont tout dit bien mieux que je ne le pourrais, et je suis tout à fait d'accord avec eux. Quelqu'un a déjà dit qu'on peut berner tout le monde quelquefois, qu'on peut berner certaines personnes à tous moments, mais qu'on ne peut toujours berner tout le monde. Si le gouvernement voulait seulement se mettre à la tâche, au lieu de se tourner les pouces et de tergiverser, afin de découvrir les véritables problèmes, il pourrait trouver une solution avant que la Chambre ne s'effondre.

Ce n'est pas la première fois que cela arrive. Maintes et maintes fois, le gouvernement a attendu jusqu'à ce que la situation devienne comme un ballon prêt à éclater entre ses mains. La situation actuelle est en tout point semblable à celle dont nous avons été témoins lors de la grève du chemin de fer, de la grève des débardeurs et d'autres grèves du même genre.

C'est le gouvernement qui a désigné quelqu'un pour enquêter sur ce litige, non pas l'opposition. En fait, le gouvernement a nommé un juge, mais il ne veut pas le qualifier de médiateur ou de conciliateur. Le ministre des Transports a choisi au hasard de l'appeler conseiller. Ce genre de tour lui est tout naturel. Mais qu'on l'appelle comme on voudra, il n'en reste pas moins vrai que le gouvernement a chargé quelqu'un d'enquêter et de faire rapport. Cet homme s'est bien acquitté de sa mission. Il a repéré la principale difficulté, qui est celle des salaires. Il a présenté une recommandation au gouvernement qui ne l'a pas encore acceptée.

Mais pourquoi alors avoir eu recours à cet homme? Simplement pour gaspiller du temps et de l'argent? Le gouvernement voulait peut-être attendre les Fêtes et a cru qu'il pourrait alors déléguer le père Noël. J'ai le ministre tout indiqué pour jouer ce rôle.

Une voix: Très drôle.

• (3.00 p.m.)

M. Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, ce n'est pas drôle du tout. Nous ne disposons encore d'aucune loi destinée à parer à une telle éventualité. Je ne m'étonnerais pas du tout si la Chambre était convoquée en juillet prochain pour régler quelque grève dans l'île de l'Expo. Et ce à cause de l'incompétence du gouvernement actuel. Il tergiverse et veut nous entraîner dans son sillage.

[M. Douglas.]

Une voix: Il affecte un groupe à des missions particulières.

M. Langlois (Mégantic): Si le problème n'est pas réglé à la satisfaction des intéressés, il sera comme un cerf traqué. Il devrait savoir qu'on le suivra d'assez près pour le matraquer. Je parle toujours de l'incompétence du gouvernement actuel...

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. Je ne veux pas interrompre le député, mais je lui rappelle les dispositions de l'article provisoire 15 (2a) selon lequel les commentaires portant sur une déclaration ministérielle ne doivent pas être conçus pour provoquer un débat. Je n'en dis pas davantage.

M. Langlois (Mégantic): Je suis bien d'accord avec vous, monsieur l'Orateur. Dans ce cas, cependant, j'estime que la provocation vient parfois de l'autre côté. J'espère que ce que le ministre a à l'esprit, et dont il ne nous a sans doute pas encore mis au courant, sera dans l'intérêt de tous les intéressés. A ce temps-ci, juste avant les fêtes de Noël, nous avons besoin de tous nos moyens de transport. J'espère que le gouvernement n'a pas l'idée d'user du bâton car l'opinion publique serait alors contre lui et non contre nous. A mon avis, ce ne serait pas sage. J'espère que le ministre et ses collègues tiendront les députés parfaitement au courant de tous les faits dans leur effort pour éviter une autre grève mardi prochain.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, après avoir entendu les trois préopinants discuter de l'annonce faite par le ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor (M. Benson), nous nous rendons compte que nous sommes dans une situation très grave et très critique. Tout comme le député de Burnaby-Coquitlam (M. Douglas), je pense que notre pays fait face à une grave crise, mais je ne suis pas d'accord avec toutes ses conclusions. Je suis sûr que lui-même et d'autres députés qui ont participé au débat auraient critiqué autant le gouvernement s'il avait accepté sans réserve les recommandations du juge Robinson. (*Applaudissements et exclamations*)

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Il y a trop d'interruptions à la Chambre en ce moment. Il me semble qu'on devrait permettre

au député de Red-Deer de faire son discours, comme on l'a permis aux autres orateurs.

M. Thompson: Monsieur l'Orateur, j'ajouterai qu'on pourrait peut-être m'écouter avec la même attention qu'on a prêtée aux trois préopinants. Dans les divers points qu'il a soulevés, l'honorable député de Burnaby-Coquitlam n'a pas déclaré que le juge Robinson n'avait pas encore complété son rapport. La partie à venir est censée porter sur des aspects essentiels du problème que pose le règlement de la situation en cause.

Je tiens aussi à rappeler qu'aujourd'hui comme hier, les grèves sont, dans le déroulement des relations patronales syndicales un moyen légitime de protéger les droits des travailleurs; toutefois, les grèves peuvent constituer une arme passablement dangereuse. Au fait, quand il s'agit d'un service essentiel à tout le réseau des transports aériens au Canada, comme c'est le cas des contrôleurs de la circulation aérienne, j'estime qu'une menace de grève à l'époque des Fêtes équivaut pour ainsi dire à du chantage et que la grève est certes un assommoir très puissant dont disposent ceux qui veulent l'employer pour atteindre leur objectif.

Ce n'est pas tout de critiquer le gouvernement de son incompétence et de son manque d'initiative dans cette situation particulière, comme dans d'autres cas récents de grèves. Les membres du gouvernement le méritent certainement. Mais, d'autre part, n'oublions pas que nous disposons en ce moment critique d'un procédé, recommandé par le gouvernement, consistant à adopter une mesure législative qui assure la continuité des services aériens au Canada pendant la poursuite des négociations auxquelles participe activement le gouvernement. Par conséquent, monsieur l'Orateur, nos responsabilités en tant que députés exigent, me semble-t-il, que nous envisagions le litige tel qu'il se présente actuellement et non en fonction d'une stratégie ou d'une manœuvre qui pourrait tendre à interrompre ou à retarder les négociations en cours.

Certes, nous pouvons voir d'un œil très critique ce que le gouvernement a fait, mais d'autre part, comme députés à la Chambre, nous devons prendre nos responsabilités face à cette situation, dans l'espoir qu'on en arrivera à une entente pour éviter la grève et la mise en vigueur d'une mesure que la Chambre adoptera si l'on ne peut conclure une entente satisfaisante.

A mon avis, le gouvernement aurait dû présenter, il y a un certain temps, une mesure visant certains services essentiels au pays, dans l'éventualité de grèves, car l'économie nationale ne peut progresser à une cadence satisfaisante et régulière si elle est continuellement troublée par des grèves. Au nom de mon parti, je tiens à dire que nous appuierons le genre de mesure législative qui est nécessaire pour éviter une grève qui paralyserait complètement les transports aériens. Cependant, nous ne ferons rien qui pourrait nuire aux négociations en cours.

Sans revenir sur certaines critiques motivées dont le gouvernement a fait l'objet à cause de son manque d'initiative à ce sujet, j'aimerais seulement signaler que nous avons, à ce moment-ci, plus à faire que de nous contenter de critiquer.

RADIO-CANADA

LA SITUATION JURIDIQUE DES DÉPUTÉS QUI ACCEPTENT DES CACHETS

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, dans une question qu'il avait inscrite au *Feuilleton*, le député de Saskatoon (M. Brand) demandait dans quelle situation se placent les députés qui acceptent un cachet de la Société Radio-Canada. J'ai dit que je ferais une déclaration à ce sujet et je la ferai volontiers maintenant.

• (3.10 p.m.)

Je dirai d'abord qu'aucun membre du Parlement actuel, élu en novembre 1965, ne s'est vu offert un cachet par la Société Radio-Canada ou n'en a accepté, depuis ces élections-là.

Quant à savoir si un député perd le droit de siéger à la Chambre s'il accepte un honoraire de la Société, il faut s'en remettre à la loi sur le Sénat et la Chambre des communes. D'après l'article 15 de cette loi:

> Est inéligible comme député à la Chambre des communes, et ne peut ni siéger ni voter dans ladite Chambre, quiconque a ou possède, entreprend ou exécute, directement ou indirectement, seul ou avec un autre, par lui-même ou par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un tiers, un contrat ou marché explicite ou implicite, avec ou pour le gouvernement du Canada au nom de la Couronne, ou avec ou pour quelqu'un des fonctionnaires du gouvernement du Canada, en vertu duquel des deniers publics du Canada doivent être payés.

Aux termes de l'article 17, un député devenu inhabile à remplir son mandat et qui continue de siéger à la Chambre est passible d'une amende de $200 pour chaque jour où il siège. L'article renferme cependant deux réserves. Il prévoit que l'amende n'est pas automatique et que des poursuites doivent être intentées. L'article 23 stipule que ces procédures devront être intentées dans les douze mois qui suivent la date où l'amende ou la peine a été encourue.

Il est aussi évident que seul le Parlement peut décider si un député est inhabile à siéger, et l'interdiction de siéger pendant une législature ne se répercute pas sur la suivante. A vrai dire, même si un député a été déclaré inhabile à siéger pendant une législature, cela ne l'empêche pas de présenter, par la suite, sa candidature et, s'il est élu, d'occuper son siège, sauf s'il continue d'entretenir un rapport contractuel avec la Couronne ou une société de la Couronne qui pourrait le rendre inhabile à siéger.

Lorsqu'un député a demandé au ministère de la Justice une opinion, sur sa position vis-à-vis de la loi sur le Sénat et la Chambre des communes, comme cela s'est fait à maintes reprises par le passé, le sous-ministre de la Justice a simplement communiqué son opinion personnelle et officieuse sur le sujet. Ce genre d'opinion à propos d'un député qui accepte un cachet de la Société Radio-Canada part du principe qu'il s'agit d'une rémunération par la Couronne, dont la Société Radio-Canada est un agent; son cas semblerait donc relever des dispositions de la loi que je viens de citer.

En février, le sous-ministre de la Justice a écrit à Radio-Canada pour lui demander «d'envisager s'il convenait d'offrir à un député un cachet ou des fonds pour ses mêmes dépenses, par suite de sa participation à une émission.»

A vrai dire, 17 membres du Parlement actuel ont accepté un cachet de Radio-Canada pour avoir participé à des émissions, du temps où ils étaient membres du Parlement précédent entre mai 1963 et septembre 1965. C'est la période que vise la question au *Feuilleton*. Elle a trait, bien entendu, au Parlement antérieur.

De toute façon, monsieur l'Orateur, il serait difficile de retourner plus loin en arrière, étant donné qu'il faut une étude minutieuse de la comptabilité de la Société Radio-Canada pour chaque année. Les dix-sept députés dont j'ai parlé se répartissaient en 5 libéraux, 5 conservateurs, 5 néo-démocrates... (*Exclamations*)

[Le très hon. M. Pearson.]

L'hon. M. Monteith: Voilà où va l'argent.

Des voix: C'est honteux.

Le très hon. M. Pearson: ...1 créditiste et un membre du Crédit social.

Une voix: Et les indépendants?

Le très hon. M. Pearson: Aucun député indépendant.

L'hon. M. Ricard: Il n'y en avait pas à l'époque.

Le très hon. M. Pearson: Aucune mesure n'a été prise contre quelque député que ce soit du Parlement antérieur, en vue de recourir à la clause pénale de la loi par suite de l'acceptation d'honoraires de ce genre. Pour ce qui est du Parlement actuel, élu en novembre 1965, je le répète, aucun de ses membres n'a reçu l'offre ou n'a accepté d'honoraires de ce genre.

Si je ne me trompe, aucun honoraire n'a été payé à un membre du cabinet. L'un des 17 députés mentionnés tout à l'heure est devenu ministre d'un Parlement ultérieur et un autre avait précédemment fait partie du cabinet. Bref, monsieur l'Orateur, aucun membre du Parlement actuel n'a fait quoi que ce soit qui puisse entraîner son exclusion de la Chambre, pour ce qui est des rapports avec la Société Radio-Canada. La situation, du point de vue juridique, me semble quelque peu incertaine et douteuse et elle devrait peut-être être éclaircie en temps opportun.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, c'est une question qui touche de très près le respect que les Canadiens devraient avoir pour le Parlement, et que les Canadiens ont beaucoup de mal à comprendre. Je veux parler des députés qui acceptent une rémunération de la Société Radio-Canada. Le premier ministre s'est reporté à certains articles de la loi sur le Sénat et la Chambre des communes. Il a omis de mentionner un autre article. Il s'est reporté à l'article 15. L'article 16 de la loi sur le Sénat et la Chambre des communes stipule:

> Si un député à la Chambre des communes accepte une charge ou commission, ou s'il est partie ou s'intéresse à quelque contrat, marché, service ou ouvrage qui, en vertu de la présente loi, rend une personne inéligible ou inhabile à siéger ou à voter à la Chambre des communes, ou s'il vend sciemment des effets, denrées ou marchandises destinées au gouvernement du Canada ou à quelqu'un de ses fonctionnaires, ou accomplit quelque service pour lui ou pour eux, et pour lesquels il est payé ou il doit être payé des deniers publics du Canada, que ce contrat, ce marché ou cette vente soit explicite ou implicite, et que l'opération soit isolée ou continue, son siège est de ce fait déclaré vacant, et son élection est dès lors nulle et de nul effet.

L'article 21(1) stipule:

Nul membre du Sénat...

Il s'agit ici des sénateurs.

...ne doit, ni directement ni indirectement, sciemment et volontairement être partie à un contrat...

Le ministre des Transports s'attend à être nommé sénateur incessamment et porte un intérêt tout particulier à la lecture que je fais de cet article.

L'hon. M. Pickersgill: Allons-y ensemble. (*Applaudissements et exclamations*)

Le très hon. M. Diefenbaker: L'article poursuit:

...ni intéressé dans un contrat, pour l'exécution duquel des deniers publics du Canada sont payables.

Le premier ministre a voulu farder les faits en déclarant qu'aucun membre du Parlement actuel n'avait reçu de rémunération de Radio-Canada. La seule raison de cela, c'est que la Société a refusé d'offrir d'autres cachets. C'est là l'unique raison. (*Exclamations*)

Personne ne peut le nier. Je suis personnellement au courant de ce qu'a fait la Société Radio-Canada.

Des voix: Honte.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, je voudrais demander au très honorable chef de l'opposition... (*Exclamations*)

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre des Travaux publics...

Le très hon. M. Diefenbaker: Je veux affirmer que, personnellement,...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Je voudrais faire régner un peu d'ordre. Je crois que le ministre des Travaux publics a une question à poser. Il ne peut le faire sans la permission du très honorable représentant.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je veux d'abord terminer ce que j'ai commencé à dire, monsieur l'Orateur. Je suis toujours disposé à répondre à mon honorable collègue. Je disais que la société Radio-Canada a refusé d'offrir des honoraires après avoir consulté les avocats de la Couronne d'après lesquels l'acceptation d'honoraires de ce genre compromettrait le siège d'un député. Il ne s'agissait pas là d'une opinion émise en passant par le ministre de la Justice; il s'agissait de l'avis des légistes de la Couronne. Voilà pourquoi aucun paiement n'a été effectué depuis le début des séances du Parlement actuel.

• (3.20 p.m.)

Le premier ministre a déclaré que, quel qu'ait été le Règlement autrefois, il ne s'applique pas d'une législature à l'autre. Le seul exemple que je connaisse d'un député qui a perdu son siège à la Chambre, est celui de l'honorable George B. Jones, du Nouveau-Brunswick. Il avait constaté que sa compagnie avait accepté certains paiements du ministère des Affaires indiennes. Il avait démissionné immédiatement, mais avait été réélu par la suite. C'est le seul cas que je connaisse.

En outre, je signalerai qu'en septembre 1964, Radio-Canada avait annoncé qu'aucun autre paiement ne serait effectué, par suite de l'opinion donnée par les légistes de la Couronne. Les députés admettront en général, je crois, qu'il est sage de ne pas accepter de paiements d'une institution comme Radio-Canada dans laquelle nous engouffrons des sommes considérables fournies par le Parlement et la population canadienne.

Il est regrettable qu'on n'ait pas répondu à cette question plus tôt. Le premier ministre a dit que le délai est expiré. Je lui signalerai que la question suivante a été posée le 16 mai par le député de Saskatoon:

1. Un membre du cabinet actuel a-t-il reçu, au cours des trois dernières années, des honoraires ou un cachet de la société Radio-Canada pour avoir participé à quelque programme de radio ou de télévision?

2. Dans le cas de l'affirmative, *a*) qui était-il, *b*) quel était le montant des honoraires ou du cachet?

C'était une question marquée d'un astérisque et je le signale à Votre Honneur, car ces questions ne sont pas censées demeurer sans réponse durant des mois. C'est un exemple de la façon cavalière dont le gouvernement traite les questions inscrites au *Feuilleton*, lorsqu'il ne lui convient pas de répondre.

Une autre question inscrite au *Feuilleton* le 8 septembre—elle n'était pas marquée d'un astérisque—était ainsi conçue:

1. Y a-t-il des ministres de la Couronne qui, ayant au cours des trois dernières années reçu une rétribution ou une gratification de la Société Radio-Canada pour avoir participé à des émissions télévisées ou radiodiffusées, ont remboursé à ladite Société le montant qu'elle leur a versé?

2. Dans le cas de l'affirmative, quels ministres ont reçu une telle rétribution, à quelle date ont-ils reçu le chèque et à quelle date ont-ils effectué le remboursement?

Le gouvernement a tardé de façon flagrante à répondre à ces questions et c'est inexcusable.

En ce qui concerne la loi, les légistes ont donné leur opinion. Je suis sûr que les députés de tous les partis concluront que la responsabilité d'un député ne lui permet pas d'accepter ce genre de rémunération. Un député ne doit

en aucune circonstance, légalement ou non, accepter une rémunération de la part d'une institution qui, comme je l'ai dit tantôt, reçoit une si grande part de l'argent dépensé pour les Canadiens.

L'hon. M. McIlraith: Le très honorable représentant me permettrait-il de lui poser une question maintenant? Sait-il qu'il a porté atteinte à la réputation de tous les députés en disant que la seule raison pour laquelle des députés n'ont pas accepté une rémunération de la part de Radio-Canada, c'est que la Société n'a pas offert de les payer?

M. l'Orateur: Je permettrai au très honorable représentant de répondre à la question s'il le désire, mais j'ai certains doutes sur la recevabilité de ce genre de questions. J'ai peut-être eu tort en premier lieu de permettre au ministre de poser une question. Jusqu'ici, la pratique, dans le cas des déclarations ministérielles, a consisté à permettre qu'un ministre fasse sa déclaration et que les députés la commentent. Toutefois, si on autorise les députés à poser des questions au sujet des déclarations des porte-parole des divers partis, nous aurons chaque jour un débat complet sur les différentes déclarations. Néanmoins, je répète que, la question ayant été posée, il convient sûrement de donner à l'honorable représentant la possibilité d'y répondre.

Le très hon. M. Diefenbaker: Il est clair que Radio-Canada a affirmé qu'elle ne verserait plus de cachets. Que des versements aient été acceptés jusqu'à ce moment-là constitue la réponse à la question du ministre des Travaux publics.

M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud): J'invoque le Règlement. Lorsqu'on a fait une déclaration analogue l'autre jour, la présidence n'a pas hésité à déclarer irrégulière l'intervention d'un député de l'arrière-ban—et ce député c'était moi.

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. Je viens de reconnaître que je n'aurais peut-être pas dû autoriser le ministre à parler; néanmoins, je l'y ai autorisé mais j'espère que le cas ne se répétera pas.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, les membres de mon parti se rallient à la déclaration du très honorable premier ministre; nous estimons toutefois que les honorables députés devraient énoncer plus clairement leur position à l'égard de la Société Radio-Canada. Le ministère de la Justice a parfois prononcé des jugements contradictoires sur le droit des députés d'accepter un remboursement de leurs dépenses personnelles. Cette question a soulevé beaucoup de malentendus. Ce n'était pas une simple négligence de la part de Radio-Canada.

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

La Société Radio-Canada m'a envoyé une lettre datée du 21 février 1964. Je suis tout à fait prêt à la déposer pour que tous les députés puissent la lire, et je vais moi-même vous en exposer la teneur. Le signataire, M. Alfred Scott, chargé de l'organisation du programme *Front Page Challenge,* cite les articles 15 et 16 de la loi du Sénat et de la Chambre des Communes. Il dit qu'à cause de ces articles, on n'offrira pas de cachet. Toutefois, la loi permet à Radio-Canada de rembourser les dépenses individuelles, et il joint un chèque de $50. Je lui ai renvoyé un chèque de $38 par retour du courrier, car j'avais déboursé $12. Pas un député ne transgresserait la loi pour $12... (*Exclamations*)

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

Une voix: C'est un aveu.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Douglas: ...ni pour tout l'or du monde. Je veux seulement signaler la chose.

Monsieur l'Orateur, il s'agit d'une affaire grave qui devrait être discutée sérieusement par les députés. Un organisme de la Couronne écrit aux membres du Parlement, cite la loi sur le Sénat et la Chambre des Communes et déclare qu'à son avis et après consultation juridique, elle est autorisée à payer les menus frais. Elle ne réclame même pas un compte spécifié. Dans le cas présent, j'ai personnellement renvoyé la majorité du paiement et j'ai présenté un compte spécifié.

Cela place les représentants dans une situation très odieuse. Si le ministère de la Justice a décidé que les députés ne peuvent rien accepter pour leurs menus frais, alors Radio-Canada ne devrait pas leur envoyer de l'argent à cet égard et devrait leur déclarer sans équivoque qu'ils n'ont pas le droit de l'accepter.

• (3.30 p.m.)

Il me semble, monsieur l'Orateur, que cette question devrait être clarifiée. Il faudrait qu'on dise, une fois pour toutes, et clairement, que non seulement la Société Radio-Canada ne doit pas remettre de cachet aux députés et aux sénateurs, mais qu'elle ne peut pas rembourser leurs menues dépenses. Aussi longtemps que la situation demeurera aussi ambiguë, cela créera des difficultés.

Comme le premier ministre (M. Pearson) l'a dit, il serait peut-être indiqué de statuer sur la

question. Mais je ne suis certes pas d'avis que les députés devraient être condamnés pour avoir suivi les conseils de la Société qui les a informés que, tout en n'ayant pas droit à un cachet, ils pouvaient se faire rembourser leurs faux-frais. Si les députés ont accepté ce remboursement, ils l'ont fait sur le conseil de Radio-Canada, et convaincus que la Société avait consulté des légistes avant de leur écrire. J'espère donc que le premier ministre prendra les mesures nécessaires pour voir à ce que la Société Radio-Canada partage l'avis du ministère de la Justice en la matière, et qu'elle agisse en conséquence.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, selon moi, il y a deux solutions au problème. La première est d'interdire la télévision aux députés et aux sénateurs, ce qui dans certains cas serait un bienfait pour le public. La deuxième, au cas où leurs faux-frais seraient remboursés, est de leur demander un état détaillé de toutes leurs dépenses légitimes. Autrement, vu l'exemple cité par le député de Burnaby-Coquitlam (M. Douglas), si c'est ainsi que certaines sociétés de la Couronne envisagent leurs dépenses, je puis facilement imaginer la raison de leur déficit annuel.

Il faut certes préciser et peut-être même modifier la loi. A l'heure actuelle, les membres des sociétés de la Couronne et de la Chambre des communes ou du Sénat peuvent se trouver dans une situation assez embarrassante bien malgré eux. C'est à nous, je pense, d'examiner la situation et d'apporter les modifications nécessaires pour remanier la loi, afin d'éviter que pareille situation se présente. C'est au gouvernement de proposer la formule exacte, ce qu'il fera, je présume, avant qu'un de nos collègues de la Chambre ou du Sénat se trouve dans une situation fâcheuse et embarrassante, qui nous obligera à apporter certaines modifiactions.

[*Français*]

M. Grégoire: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement.

M. l'Orateur: L'honorable député de Lapointe désire invoquer le Règlement? ment?

M. Gilles Grégoire (Lapointe): Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Je voudrais citer l'article 30 du Règlement de la Chambre des communes qui dit:

> S'il surgit une question concernant la conduite ou l'élection d'un député, ou encore son droit de faire partie de la Chambre, ce député peut faire une déclaration et il doit se retirer durant la discussion de ladite question.

Or, l'honorable député de Burnaby-Coquitlam (M. Douglas) a fait connaître sa situation et il a saisi cette occasion pour faire sa déclaration. A mon avis, monsieur l'Orateur, lui et les seize autres députés mentionnés par le très honorable premier ministre (M. Pearson), qui n'ont pas l'intention de faire une déclaration, devraient maintenant, comme le stipule l'article 30, se retirer de la Chambre avant que la discussion sur ce point ne se poursuive.

Je demande donc que cet article soit appliqué et que les dix-sept députés mentionnés se retirent, à moins qu'ils ne signifient immédiatement leur intention de faire une déclaration à ce sujet.

[*Traduction*]

M. l'Orateur: Je propose que l'on donne au représentant de Red-Deer l'occasion de parler pendant que la présidence réfléchit sur le rappel au Règlement du député.

[*Français*]

M. Grégoire: Monsieur l'Orateur, relativement au même rappel au Règlement. Je voudrais vous signaler que l'article 30 dit bien: «il doit se retirer durant la discussion de ladite question». Nous sommes actuellement en pleine discussion et, après la déclaration du député de Red-Deer (M. Thompson), il ne sera plus temps...

M. l'Orateur: A l'ordre! L'honorable député aurait peut-être dû invoquer le Règlement plus tôt Or, il le fait au moment où l'honorable député de Red-Deer prend la parole, et sans savoir ce que dira celui-ci. Pour commencer, il faudrait peut-être lui laisser la parole.

[*Traduction*]

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, je serai très bref. Le député de Burnaby-Coquitlam a soulevé un point très important. La majeure partie des députés ont reçu, un jour ou l'autre, des fonds publics en remboursement de légitimes...

Des voix: Non.

M. MacEwan: Parlez pour vous.

M. Thompson: Si les députés me laissaient parler, ils comprendraient.

M. MacInnis: Nous en avons assez entendu.

M. l'Orateur: A l'ordre.

M. Thompson: Monsieur l'Orateur, le tapage que font certains députés n'a d'égal que leur ignorance de certaines questions. La plupart des députés ont reçu un jour ou l'autre des fonds publics en remboursement de frais de voyage. Qui n'a déjà fait partie d'une délégation? Il est certain qu'un député a droit à un juste remboursement de dépenses légitimes engagées au cours d'un voyage effectué dans l'exercice normal de ses fonctions.

J'estime qu'il est fort injuste de blâmer un député de s'être fait rembourser ses frais de voyage par la Société Radio-Canada, après avoir touché cachet ou honoraires. Une vérification révélerait, je pense, que la plupart des dix-sept députés en cause, sinon tous, n'ont obtenu qu'un remboursement de ce genre. Je demande donc au premier ministre (M. Pearson) de décider, au cours de l'enquête sur cette affaire, s'il est permis ou non au titulaire d'un poste semblable de se faire rembourser ses frais de voyage par la Société Radio-Canada, dans l'exercice normal de ses fonctions, par exemple...

Une voix: Affaires extérieures.

M. Thompson: ...pour les Affaires extérieures ou pour toute autre fonction dont il a eu à s'acquitter. La Chambre a déjà perdu assez de prestige auprès du public sans prêter le flanc à l'irrespect pour une chose dont nous ne sommes vraiment pas coupables. Je ne suis pas de ceux qui ont accepté même des frais de déplacement de la part de Radio-Canada... *(Exclamations)*

M. Nielsen: Comment vous êtes-vous rendu au Congo?

M. Thompson: Le représentant de Burnaby-Coquitlam a soulevé un point très important, relié à l'ensemble du problème. Ne serait-ce que pour la protection des nouveaux membres et de ceux à qui certaines de ces questions sont peu familières, cette affaire doit être sérieusement examinée.

[*Français*]

M. l'Orateur: Il conviendrait peut-être que, *ex post facto*, je fasse allusion au rappel au Règlement soulevé par l'honorable député de Lapointe (M. Grégoire). Je crois comprendre que l'article 30 du Règlement s'applique plutôt dans le cas spécifique où la conduite d'un

[M. MacEwan.]

député a été mise en doute et que la question est étudiée à la suite d'une motion spécifique à l'endroit d'un député. Dans le cas présent, les circonstances sont entièrement différentes, et je suis d'avis que le Règlement ne s'applique pas.

[*Traduction*]

QUESTIONS

(Les questions auxquelles un député requiert une réponse orale sont marquées d'un astérisque.)

*RADIO-CANADA—LA PARTICIPATION DE MINISTRES À DES PROGRAMMES ET LE VERSEMENT DE CACHETS

Question nº 1500—**M. Brand:**

1. Un membre du cabinet actuel a-t-il reçu, au cours des trois dernières années, des honoraires ou un cachet de la Société Radio-Canada pour avoir participé à quelque programme de radio ou de télévision?

2. Dans le cas de l'affirmative, *a*) qui était-il, *b*) quel était le montant des honoraires ou du cachet?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, la Société Radio-Canada m'informe de ce qui suit:

1. Oui, un membre du cabinet actuel, qui était simple député à l'époque où il a figuré à des programmes de Radio-Canada, est l'un des députés qui ont reçu des cachets de Radio-Canada, au cours d'une législature antérieure.

2. Partie A: le ministre actuel de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Partie B: La politique de Radio-Canada est de ne pas dévoiler les montants versés, quels qu'en soient les bénéficiaires.

[*Français*]

ON DEMANDE SI LE CANADA A FAIT DES REPRÉSENTATIONS AU GOUVERNEMENT DE LA GRÈCE

Question nº 1561—**M. Allard:**

Le gouvernement a-t-il, par l'entremise de son ancien ambassadeur en Grèce, présenté des observations au gouvernement de la Grèce au sujet d'une décoration ou d'un doctorat qui doivent être remis à l'honorable Jean Lesage?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Aucune observation n'a été faite à ce sujet au ou par le gouvernement du Canada par ou au gouvernement de la Grèce.

[*Traduction*]

LE REMBOURSEMENT DE CACHETS À RADIO-CANADA PAR DES MINISTRES

Question nº 1940—**M. Brand:**

1. Y a-t-il des ministres de la Couronne qui, ayant au cours des trois dernières années reçu

une rétribution ou une gratification de la Société Radio-Canada pour avoir participé à des émissions télévisées ou radiodiffusées, ont remboursé à ladite Société le montant qu'elle leur a versé?

2. Dans le cas de l'affirmative, quels ministres ont reçu une telle rétribution, à quelle date ont-ils reçu le chèque, et à quelle date ont-ils effectué le remboursement?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): La Société Radio-Canada m'informe comme il suit:

1. Aucune rétribution ni aucune gratification n'a été payée à un ministre de la Couronne au cours de la période en cause.

2. Ne s'applique pas.

LE LIEUTENANT-COLONEL JOHN McCRAE—SUBVENTION DU CONSEIL DES ARTS

Question nº 2160—**M. Hales:**

Le Conseil des arts a-t-il l'intention d'accorder une subvention pour la publication d'une biographie complète de feu le lieutenant-colonel John McCrae, soldat, médecin et auteur du poème intitulé «In Flanders Fields»?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le Conseil des Arts me fait savoir qu'il ne prend pas l'initiative de faire rédiger ou publier des œuvres littéraires ou des études particulières.

BABINE (C.-B.)—LE SURINTENDANT DE L'AGENCE INDIENNE

Question nº 2181—**M. Howard:**

1. A quelle date M. Cooper a-t-il été nommé au poste de surintendant des Indiens de l'agence indienne de Babine?

2. Est-ce que l'on se propose de muter M. Cooper ailleurs, et, dans le cas de l'affirmative, à quelle date sera-t-il ainsi muté?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): 1. Le 1er juillet 1963.

2. Non.

LE RÉSEAU DES GRANDS LACS—SUBVENTION DU CONSEIL DES ARTS

Question nº 2211—**M. Hales:**

Le Conseil des Arts a-t-il l'intention d'accorder à titre de projet du centenaire une subvention à l'un de nos renommés historiens pour qu'il écrive l'histoire de la voie navigable des Grands lacs du Canada et du rôle qu'elle joue dans l'évolution du Canada?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le Conseil des Arts me fait savoir qu'il ne prend pas l'initiative de faire rédiger ou publier des œuvres littéraires ou des études particulières.

LES FRAIS DE LA COMMISSION D'APPEL DE L'IMPÔT

Question nº 2225—**M. Grégoire:**

1. Depuis les cinq dernières années, quelles sommes ont été versées au Fonds du revenu consolidé en vertu du paragraphe (3) de l'article 90 de la loi de l'impôt?

2. Pour chacune des cinq dernières années, quelles ont été les dépenses totales de la Commission d'appel de l'impôt?

3. Au cours de la dernière année financière, quelles ont été en détail, les dépenses de la Commission?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor):

1.

1961-1962	$3,676.31
1962-1963	4,561.31
1963-1964	3,105.70
1964-1965	3,091.16
1965-1966	3,691.28

(Les honoraires reçus sont de $15 chacun. Le fait que les chiffres qui figurent dans le tableau ci-dessus ne sont pas ronds est dû au change américain reçu sur les chèques visant le paiement des honoraires.)

2.

	Administration	Traitement des membres
	$	$
1961-1962	113,521.69	81,331.81
1962-1963	113,848.59	84,816.65
1963-1964	122,985.38	98,853.13
1964-1965	141,756.35	113,000.00
1965-1966	150,625.50	112,999.92

3. 1965-1966:

	Administration	Traitement des membres
	$	$
Traitements	87,019.63	112,999.92
Honoraires des sténographes officiels	39,823.62	
Frais de déplacement	15,629.66	
Appels téléphoniques et télégrammes	1,478.93	
Papeterie	5,653.00	
Divers	1,020.66	
	$150,625.50	

*LES SÉANCES DE LA COMMISSION DU CENTENAIRE

Question nº 2240—**Le très hon. M. Diefenbaker:**

1. Combien de fois la Commission du Centenaire s'est-elle réunie au cours des six derniers mois?

2. A quelles dates et dans quelles villes chacune de ces réunions a-t-elle été tenue?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, la Commission du centenaire m'informe de ce qui suit:

La Commission du centenaire, suivant la définition énoncée à l'article 3 de la loi sur le centenaire de la Confédération canadienne, se compose d'un conseil d'administration et du comité exécutif.

1. Depuis six mois, il y a eu quatorze réunions du conseil d'administration et ou du comité exécutif.

2. Le 31 mai, à Ottawa; le 12 juin, à Victoria; le 27 juin, à Montréal; le 18 juillet, à Ottawa; le 8 août, à Ottawa; le 23 août, à Ottawa; les 7 et 8 septembre, à Toronto; le 19 septembre, à Ottawa; le 6 octobre, à Ottawa; le 25 octobre, à Ottawa; le 9 novembre, à Ottawa; le 10 novembre, à Ottawa; le 14 novembre, à Ottawa; le 22 novembre, à Ottawa.

LES CHIFFRES COMPARATIFS DE CAMPAGNES AGRICOLES

Question nº 2250—**M. Andras:**

Quels sont les chiffres comparatifs pour la campagne agricole terminée le 30 novembre 1965 et la campagne agricole terminée le 30 novembre 1966, à l'égard de ce qui suit: *a*) les ventes de blé par les producteurs, *b*) les ventes de tous les grains par les producteurs, c) les expéditions à partir des élévateurs régionaux, *d*) les expéditions à partir de la Tête des lacs depuis l'ouverture de la navigation?

M. Bruce S. Beer (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture):

	Blé	Avoine	Orge	Seigle	Graine de lin	Graine de colza	
	—en milliers de boisseaux—						
*Du 1er août au 30 novembre 1966							
a) et *b*) Ventes par les producteurs	209,028	20,156	44,401	6,068	8,588	7,339	295,580
c) Expéditions à partir des élévateurs régionaux	237,775	13,225	34,272	5,169	8,541	4,416	303,398
d) Expéditions à partir de la tête des Lacs depuis l'ouverture de la navigation	351,300	31,300	41,600	8,300	13,700	1,200	447,300
*Du 1er août au 1er décembre 1965							
a) et *b*) Ventes par les producteurs	148,669	19,754	44,764	3,653	8,732	7,913	233,484
c) Expéditions à partir des élévateurs régionaux	211,269	22,428	36,379	4,128	7,764	4,254	286,222
d) Expéditions à partir de la tête des Lacs depuis l'ouverture de la navigation	271,745	44,432	39,749	4,106	10,796	1,337	372,166

*La statistique est établie toutes les semaines.

*LES TRADUCTIONS CONFIÉES À L'EXTÉRIEUR DE LA FONCTION PUBLIQUE

Question nº 2257—**M. McCleave:**

Le gouvernement envisagera-t-il de prendre des dispositions pour faire traduire ouvrages et documents par des personnes qui ne sont pas membres de la fonction publique, de façon à accélérer leur publication?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, le Bureau des traductions a, depuis nombre d'années, suivi la politique préconisée par l'honorable représentant.

Le Bureau des traductions confie déjà à forfait une partie de son volume de travail à des traducteurs de l'extérieur dont la compétence reconnue répond aux normes de qualité établies. Il existe, à l'heure actuelle, une liste de traducteurs de l'extérieur qui exécutent des travaux en anglais, en français et en langues étrangères. Ces traducteurs se recrutent parmi les anciens traducteurs du Bureau des traductions et d'autres personnes qui ont donné les preuves de leur aptitude à soumettre des travaux exigeant aussi peu de revision que possible.

[L'hon. Mlle LaMarsh.]

On envisage d'amplifier, dans un avenir rapproché, cet aspect des opérations du Bureau, ce qui se reflétera dans le budget des dépenses de l'an prochain.

Bien entendu, certains documents confiés au Bureau des traductions ne peuvent être envoyés à l'extérieur pour des raisons de sécurité ou pour des raisons techniques.

LA SASKATCHEWAN—LES SUBVENTIONS RELATIVES AUX PISTES D'ATTERRISSAGE

Question nº 2261—**M. Southam:**

1. Combien de demandes de subventions pour l'aménagement de nouvelles pistes d'atterrissage ou pour la réparation des pistes déjà existantes le gouvernement fédéral a-t-il reçues en 1965 et jusqu'à ce jour en 1966 de municipalités rurales ou urbaines de la Saskatchewan?

2. Où ces municipalités sont-elles situées, et quels étaient les montants des subventions dans chaque cas?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. Huit.

2. Biggar (Sask.); Unity (Sask.); Lanigan (Sask.); Eston (Sask.); Weyburn (Sask.);

Maple-Creek (Sask.); Birch-Hills (Sask.); Kindersley (Sask.). Deux subventions ont été approuvées: Biggar, $19,000 et Unity, $9,000.

*LE TARIF POSTAL DES CARTES DE NOËL SOUS PLI NON SCELLÉ

Question nº 2262—**M. Winkler:**

1. Le ministère des Postes a-t-il publié des directives au sujet du tarif postal des cartes de Noël expédiées sous pli non scellé?

2. Quel est le montant de ce tarif, *a*) dans les limites d'une cité ou d'une ville, *b*) ailleurs au Canada?

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): Monsieur l'Orateur, la réponse à la première partie est oui.

Voici la réponse aux alinéas *a*) et *b*) de la deuxième partie: Trois cents jusqu'à deux onces et 1 cent par deux onces en sus, pourvu que l'enveloppe ne soit pas cachetée et que les souhaits écrits à la main ou à la machine sur la carte ne dépassent pas cinq mots. Autrement le tarif des lettres s'applique.

*LES INSCRIPTIONS UTILISÉES POUR LE SERVICE POSTAL

Question nº 2263—**Le très hon. M. Diefenbaker:**

1. Quelles inscriptions ou quels insignes portaient *a*) les sacs de dépêches du Service des postes de Sa Majesté, *b*) les boîtes aux lettres, et *c*) les camions postaux, au cours de chaque année depuis 1962 jusqu'à 1965 inclusivement?

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): Monsieur l'Orateur, la réponse est la suivante:

1. *a*) Les sacs postaux achetés depuis le 1er avril 1962 jusqu'à ce jour portent les indications suivantes faites au pochoir:

L'insigne de la couronne
l'année
Canada

Les sacs postaux achetés avant le 1er avril 1962, dont un bon nombre est encore en usage, portent généralement des indications analogues, comme les suivantes par exemple. Ils sont de trois types différents.

Genre de sac	Indications
(i) Sacs-avion bleus	L'insigne de la Couronne L'année Canada «Air Mail»
(ii) Sacs-avion rouges	L'insigne de la Couronne L'année «Air Mail» «Registered»
(iii) Sacs à lettres Sacs à journaux et à colis Sacs bleus pour objets fragiles Sacs de happe-dépêches	L'insigne de la Couronne L'année Canada «P.O.»
(iv) Sacs postaux pour outre-mer	«Canada Post Office» L'année «When empty return to Canada»

(*b*) Les boîtes postales achetées durant les années 1962 à 1965 inclusivement portent les indications et les insignes qui suivent.

Il en existe quatre modèles.

Genre de boîte	Indications
(i) Armoire de relais des facteurs	Armoiries Canada
(ii) Boîtes postales multiples	Armoiries Canada (sur un compartiment à chaque emplacement)
(iii) Boîte aux lettres de rue	Armoiries (coulées ou moulées) Canada
(iv) Boîte aux lettres de rue sur pied	Armoiries Canada (de plus, selon l'emploi qu'on fait de la boîte, les mots: «Poste aux colis», «Lettres» ou «Courrier»)

Nota: Avant 1963, les lettres «E» et «R» figuraient également sur les boîtes indiquées à (i) et à (ii).

(c) Avant mars 1964, les camions postaux qui étaient exclusivement liés au ministère des Postes par contrat portaient divers insignes ou diverses indications. La plupart des camions portaient les indications suivantes:

«E Armoiries R» Canada

De plus, les camions portaient l'inscription «Royal Mail» ou «Royal Mail» et «Poste Royale», selon la région du Canada où ils servaient.

En mars 1964, on a décidé d'uniformiser les indications de façon progressive, c'est-à-dire à mesure que les camions seraient remplacés ou repeints. Les indications-type actuelles sont les suivantes: les armoiries, «Canada», «Royal Mail» et «Poste Royale». Cependant plusieurs camions portent encore les lettres «E» et «R» soit parce qu'ils n'ont pas eu besoin d'être remplacés ou repeints, soit parce qu'on utilise encore des pièces à décalquer en stock. Pour des raisons de sécurité, il n'est pas exigé d'indications quelconques sur les camions des services routiers. Les livreuses automobiles qui appartiennent aux Postes canadiennes, et qui sont utilisées par elles-mêmes, portent les armoiries du Canada, soulignées du mot «Canada».

2. Aucun changement n'a été fait cette année.

*M. JOHN C. DOYLE—LA RÉCLAMATION DU GOUVERNEMENT

Question nº 2264—**Le très hon. M. Diefenbaker:**

1. Où en est présentement rendue la réclamation du gouvernement contre John C. Doyle?
2. En est-on venu à une décision?
3. A-t-on pris quelque mesure, relativement à l'impôt sur le revenu, contre la *Canadian Javelin Corporation*?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national): Monsieur l'Orateur, voici la réponse à la première partie: La Commission d'appel de l'impôt a entendu les appels interjetés par M. Doyle à l'égard des cotisations d'impôt sur le revenu en souffrance. Ils sont actuellement en délibéré.

La réponse à la deuxième partie est comprise dans la réponse à la première partie.

La réponse à la troisième partie est non.

LES VICTIMES DU TÉTANOS

Question nº 2265—**M. Harley:**

Combien de décès, attribués au tétanos, sont survenus au Canada au cours des cinq dernières années pour lesquelles des rapports ont pu être compilés?

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Au cours des cinq dernières années, on a signalé, au Canada, trente-quatre décès attribuables au tétanos. En voici la répartition. 1961, 8; 1962, 5; 1963, 6; 1964, 9; 1965, 6.

[L'hon. M. Côté.]

LES ÉLECTRICIENS—L'IMPOSITION DU REVENU EN PROVENANCE DE RÉGIMES DE PENSIONS

Question nº 2266—**M. Prittie:**

1. La Fraternité internationale des ouvriers électriciens exploite-t-elle un régime de pension enregistré en conformité de la loi de l'impôt sur le revenu?
2. Dans le cas de l'affirmative, ledit régime se conforme-t-il à l'article 62 (1) q) de la loi, où il est dit que le revenu d'un fonds de pension n'est soustrait à l'impôt que s'il s'agit d'...«une fiducie ou corporation établie ou constituée uniquement en vue d'un fonds ou d'un régime approuvé de pension de retraite, ou pour l'administration dudit fonds ou régime dont 90 p. 100 du revenu pour la période provenait de sources situées au Canada»?
3. Ledit régime se conforme-t-il aux exigences d'enregistrement que renferment les règlements consécutifs à la loi de l'impôt sur le revenu, parus dans le Bulletin nº 14 de la *Gazette du Canada*, édition du 18 juillet 1959, où il est dit: «Un régime institué et fonctionnant hors du Canada n'est accepté à l'enregistrement que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles. Une fois accepté, il devra être souscrit par un assureur autorisé à opérer au Canada, sinon les fonds contribués à l'égard des employés canadiens devront être détenus au Canada par des fiduciaires canadiens. Le régime doit comporter une disposition expresse interdisant le détournement des fonds contribués par ou pour les employés canadiens au profit d'autres que les employés canadiens.»

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Parties 1, 2 et 3. Les affaires concernant les contribuables individuels ou un groupe de contribuables sont considérées comme confidentielles. Par conséquent, cette question ne peut recevoir de réponse.

LA COMPARAISON DES STATISTIQUES

Question nº 2267—**M. Barnett:**

En fonction de l'indice du coût de la vie établi au taux régnant, quelle a été la moyenne du coût de la vie pour chacune des années 1946, 1951, 1956, 1961 et 1966 jusqu'à ce jour?

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): L'indice des prix à la consommation (sur la base de 100 en 1949) pour chacune des années mentionnées a été: 1946, 77.5; 1951, 113.7; 1956, 118.1; 1961, 129.2; 1966 (moyenne de 10 mois), 143.6.

WEYBURN (SASK.)—LA DÉSIGNATION D'UN JUGE À LA COUR DE DISTRICT

Question nº 2271—**M. Southam:**

1. Le ministre de la Justice a-t-il averti, en octobre, M. T. L. Geatros, c.r., de Weyburn, qu'il allait être nommé à la cour de district de Weyburn et Estevan?
2. A-t-il été nommé à ce poste?
3. Dans le cas de la négative, qui y a-t-on nommé?

L'hon. Lucien Cardin (ministre de la Justice): 1. Il n'est pas considéré dans l'intérêt public de divulguer des renseignements

relatifs aux démarches faites dans les nominations des juges.

2. Non.

3. M. Franklin E. Rutherford de la cité de Regina.

LA SUPPRESSION DE L'EXEMPTION POUR LES PENSIONNÉS

Question nº 2292—**M. Kennedy:**

Le gouvernement a-t-il biffé l'exemption de $500 du revenu imposable, accordée aux fins de l'impôt sur le revenu, pour les contribuables de 65 à 70 ans qui touchent la pension de sécurité de la vieillesse?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Oui. La loi de l'impôt sur le revenu a été modifiée à ce sujet en 1965.

LA SCHL—LA DÉSIGNATION DE PROCUREURS

Question nº 2295—**M. Winkler:**

1. Est-ce que le gouvernement a modifié, au cours des trois dernières années, sa ligne de conduite concernant la nomination d'avocats-conseils agissant pour la Société centrale d'hypothèques et de logement?

2. Le gouvernement encourage-t-il ceux qui ont recours à la SCHL à consulter les représentants légaux de la SCHL nommés par le gouvernement?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): 1. Non.

2. Non.

[*Français*]

A PROPOS DE LA POPULATION DU CANADA

Question nº 2307—**M. Latulippe:**

Quelle était la population du Canada, a) en octobre 1946, b) en octobre 1966?

L'hon. Robert H. Winters (ministre du Commerce): Les renseignements demandés pour octobre 1966 ne sont pas disponibles. Les chiffres comparables, arrêtés au 1er juin 1946 et au 1er juin 1966, sont disponibles et pourraient être utiles. Population évaluée, 1er juin 1946, 12,292,000. Population évaluée, 1er juin 1966, 19,919,000 (chiffres provisoires).

[*Traduction*]

LES TRANSPORTS AÉRIENS

LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE —LE REJET PAR LE GOUVERNEMENT DU RAPPORT DU JUGE ROBINSON—MOTION D'AJOURNEMENT EN VERTU DE L'ARTICLE 26 DU RÈGLEMENT

L'hon. Michael Starr (Ontario): Je demande à être autorisé à proposer l'ajournement de la Chambre, aux termes de l'article 26 du Règlement, afin de discuter d'une affaire d'importance publique pressante, à savoir, la menace de grève par l'Association canadienne des contrôleurs de la circulation aérienne, par suite du refus du gouvernement d'accepter les recommandations du juge Robinson, médiateur nommé par le gouvernement. Je m'excuse, monsieur l'Orateur, de n'avoir pas eu le temps de faire traduire cette motion en français.

M. l'Orateur: Le député voudrait-il expliquer à la présidence pourquoi un débat s'impose d'urgence?

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, sans parler de ce qui s'est passé hier, j'estime que l'urgence du débat est nettement établie par les déclarations justificatives du président du Conseil du Trésor. Il faut obtenir de plus amples renseignements au sujet d'une question que le gouvernement a étudiée jusqu'à maintenant sans méthode. Les déclarations d'aujourd'hui se bornent à un atermoiement.

• (3.50 p.m.)

On ne refusera certes par au Parlement le droit de discuter d'une question dont l'économie se ressent aussi directement que la grève nationale des contrôleurs de la circulation aérienne, surtout à la suite des explications qu'on nous a fournies. Voici comment se présentent les choses: les contrôleurs de la circulation aérienne ont accepté sans conteste le rapport d'arbitrage du juge Robinson—c'est la communication que j'ai reçue aujourd'hui du contrôleur de la circulation aérienne; il demande avec instance que le gouvernement donne suite à ces recommandations. Le gouvernement sera seul responsable de son incurie.

Il ne s'agit pas d'un différend ouvrier dans lequel les ouvriers ont refusé d'accepter les recommandations d'un organisme créé par le gouvernement. C'est ergoter que de dire que le juge Robinson n'était pas un médiateur ou un conciliateur mais simplement un conseiller. C'est une argutie insoutenable. Le gouvernement étouffe le problème depuis des mois. Il a refusé d'agir mais, pour se tirer d'embarras, le gouvernement va inscrire au *Feuilleton* une motion qui forcera les parties à accepter une recommandation du juge Robinson, ou toute autre formule du gouvernement.

Ce sera la première fois dans l'histoire du Canada que le gouvernement canadien essaye de se faire secourir par le Parlement à la suite

de son inaction à l'égard d'une question ouvrière. Rien ne peut justifier un autre délai. Le projet de loi qu'on doit présenter pourrait être appelé le bill d'aide Benson-Pickersgill visant à les aider à se libérer de leurs responsabilités. Le gouvernement est entièrement responsable de ce qui se produira si la grève a lieu. Cela a été clairement indiqué aujourd'hui. Le gouvernement a joué avec tout cela et maintenant il parle de négociations collectives libres—des négociations collectives libres avec l'épée de Damoclès suspendue sur les ouvriers et le Parlement réduit à un instrument entre les mains du gouvernement qui joue avec les droits des Canadiens. La situation pourrait-elle être plus urgente?

Le ministre chargé du Conseil du Trésor dit «Les pourparlers sont en cours; des entretiens se poursuivent». Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'entretiens au cours des semaines écoulées?

Le très hon. M. Pearson: Il y en a eu.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le ministre du Revenu national a son sourire moqueur et hautain. C'est chaque fois la même chose. Cette responsabilité lui incombe, et il cherche à rendre le Parlement responsable de son échec.

Une voix: Et de celui du gouvernement.

Le très hon. M. Diefenbaker: Et de celui du gouvernement. Il va s'en rendre compte lui-même. On tente de faire transformer la Chambre des communes en instrument d'intimidation pour rejeter les justes réclamations des travailleurs dans ce domaine particulièrement difficile du contrôle de la circulation aérienne.

Jadis, lorsque surgissait la question d'urgence du débat, nous avions le droit d'en appeler de la décision de la présidence. Toutefois, nous avons supprimé ce droit pour assurer un certain degré de justice qui ne serait pas disputé. L'autre jour, j'ai exprimé un point de vue que Votre Honneur n'a pas voulu accepter. Je m'incline. Mais, je le répète, le refus que vous opposez à la requête du député d'Ontario (M. Starr) visant l'ajournement des travaux signifiera que le Règlement est tellement resserré aujourd'hui que rien, pratiquement, ne sera suffisamment urgent pour permettre l'ajournement des travaux de la Chambre afin d'étudier une question d'importance publique pressante.

C'est la première fois...

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

L'hon. M. Pickersgill: J'invoque le Règlement. Le très honorable représentant ne parle pas de l'urgence du débat. Il cherche une fois de plus à discuter le sujet de la motion que le député d'Ontario a demandé à présenter, et une fois de plus je demanderais au très honorable représentant de se contenir et d'observer le Règlement comme tout le monde. *(Applaudissements)*

Le très hon. M. Diefenbaker: J'ai beaucoup d'affection pour le ministre des Transports, comme aussi beaucoup de respect pour lui. Lorsqu'il prend la parole il émet une sorte de rayonnement. Il faut presque porter des lunettes fumées pour le regarder parler avec cette autorité dont il s'investit invariablement. Je l'ai traité avec beaucoup de douceur dans tout ce que j'ai dit. Ce qui l'a contrarié, c'est que j'aie parlé du chef du Conseil du Trésor. *(Exclamations)*

J'en arrive maintenant à la question d'urgence. L'honorable représentant bondit constamment de son siège pour des rappels au Règlement...

M. l'Orateur: A l'ordre. J'invite le très honorable représentant à revenir à la question qui est censée être à l'étude: est-il urgent de discuter la motion proposée par le député d'Ontario?

Le très hon. M. Diefenbaker: L'interruptions du ministre aurait aussi pu fort bien retenir votre attention. *(Exclamations)* Permettez-moi de vous dire, avec tout le respect que je vous dois, qu'invariablement lorsque le représentant fait ses observations gratuites, Votre Honneur ne juge pas opportun de signaler...

Des voix: Honte.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je regrette vivement de ne pas être d'accord avec le très honorable représentant. Le rappel au Règlement du ministre était recevable; à mon sens il n'avait rien de frivole. Il a proposé que les participants au débat en cours s'en tiennent au sujet restreint de discussion: le débat est-il urgent. D'après moi, le ministre avait raison d'invoquer le Règlement.

Par ailleurs, je me rends bien compte de la difficulté pour ceux qui prennent part à la présente étape du débat de s'en tenir à cet aspect très restreint de la question. J'essaie

toujours d'en tenir compte. Je dois dire que lorsque la présidence fait preuve d'indulgence en pareil cas, il lui est toujours plus facile, selon moi, de rejeter la motion. C'est pourquoi j'ai essayé de façon générale, très sincèrement, d'être indulgent quant à la mesure dans laquelle les députés respectent les limites que leur imposent le Règlement et la pratique suivie, et je sais que le très honorable représentant voudra bien tenir compte de cela.

Le très hon. M. Diefenbaker: C'est ce que j'ai fait. N'eussent été les interventions répétées de l'honorable représentant, comme d'habitude, j'aurais fini d'exposer mon argument depuis longtemps.

Monsieur l'Orateur, si jamais une question a été pressante, c'est bien maintenant. La Chambre ne se permettra pas, si je suis bon juge de l'atmosphère qui règne en cette enceinte, de devenir l'agent du gouvernement quant à une affaire aussi urgente que celle-là.

La Chambre, si j'ai bien interprété ses sentiments, se refusera, dans une affaire aussi urgente que celle-ci, parce qu'elle compromet les Canadiens et l'économie, à intimider les contrôleurs de la circulation aérienne. Hier, la présidence nous disait de patienter jusqu'à demain, que des discussions se poursuivaient. Combien de temps nous faudra-t-il attendre?

Chaque jour le ministre peut déclarer: La question n'est pas urgente aujourd'hui, car la grève n'est prévue que pour mardi prochain. Mais, en même temps, il inscrit au *Feuilleton* un ordre prévoyant la prolongation des heures de séance de la Chambre et une séance samedi. Autrement dit, rien n'est plus urgent, sinon le gouvernement n'aurait pas été forcé de présenter d'avance à la Chambre des communes ces mesures extraordinaires.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je serai bref. Le fait que mon honorable ami le président du Conseil du Trésor a donné préavis du projet de résolution—ce qu'il a fait à 2 h. 30—prouve que le gouvernement a déjà pris les mesures nécessaires en vue d'un débat, dans l'éventualité où la situation deviendrait suffisamment urgente pour exiger l'intervention du Parlement.

Dans ces conditions, puisque le gouvernement a, de sa propre initiative, pris ces mesures, j'estime que nous ne devrions pas mettre de côté l'affaire urgente dont le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) a déjà saisi la Chambre pour entamer un débat sur une question qui fait actuellement l'objet de négociations. Comme je l'ai dit hier, toute déclaration publique du gouvernement au sujet de ces négociations, alors qu'elles sont encore en cours, pourrait avoir pour effet de nuire à ces négociations.

La Chambre aura donc prochainement l'occasion de délibérer, à moins qu'un règlement n'intervienne, et dans ce cas je serais heureux de voir la Chambre se prévaloir à son gré de ses prérogatives.

● (4.00 p.m.)

M. Nielsen: Le ministre voudrait-il répondre à une question?

L'hon. M. Pickersgill: Avant que nous ayons appris s'il a été possible de trouver un terrain d'entente, il serait contraire à l'intérêt général de procéder à un débat et j'ajoute qu'il n'est pas fondé d'invoquer l'urgence puisque la Chambre aura l'occasion de procéder à ce débat.

M. Nielsen: Le ministre accepterait-il de répondre à ma question?

L'hon. M. Pickersgill: Certes.

M. Nielsen: Si le gouvernement ne considère pas la question urgente, le ministre nous dirait-il pourquoi il a inscrit cette mesure législative au *Feuilleton*? Si ce n'est pas urgent, pourquoi présenter la mesure?

L'hon. M. Pickersgill: J'estime que c'est une question de la plus haute urgence. Je l'ai dit hier, mais elle ne justifie pas la tenue d'un débat urgent dans le cadre restreint de notre Règlement. Mon opinion, qui manifestement n'est pas partagée par tous les députés, c'est qu'alors que les négociations se poursuivent ailleurs cet après-midi, il ne serait pas de l'intérêt public d'avoir ici un débat public et virulent.

M. l'Orateur: Le député de Brome-Missisquoi veut-il poser une question?

M. Grafftey: Non, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur: La parole est au député de Burnaby-Coquitlam.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, je veux uniquement signaler le fait, comme on le voit à la page 11048 du hansard, que vous avez rejeté hier une motion semblable du député d'Ontario (M. Starr) en disant, et je cite:

La motion proposée par le député d'Ontario, il l'a avoué lui-même, repose sur une hypothèse.

Je vois plus bas au même paragraphe:

Le ministre des Transports a bien raison de dire que ce n'est pas encore un fait mais une hypothèse ou une présomption.

Votre Honneur considérait alors que le vote de grève n'était pas terminé et il a signalé qu'on ne savait pas si le vote serait ou non en faveur d'un arrêt des services. La question est maintenant tranchée. Il n'y a plus de présomption, ou d'hypothèse. L'Association des contrôleurs de la circulation aérienne a informé ce matin le premier ministre (M. Pearson) qu'elle déclenchera la grève mardi prochain à 8 heures du matin.

A mon avis, personne ne peut maintenant douter de l'urgence du problème. Notre pays est en proie à une crise très grave. Le ministre des Transports (M. Pickersgill) discute de l'opportunité du débat, mais il n'a certainement rien dit contre l'urgence de ce débat. Je signale à Votre Honneur que, d'après la déclaration du ministre, le gouvernement a fourni, par sa propre motion, l'occasion d'un débat. Mais il n'a fait que procurer l'occasion d'une déclaration au gouvernement et à un seul député de chaque parti. Ainsi, les autres députés n'ont pas pu participer au débat, et quant à nous, nous n'avons certes pas pu interroger le ministre.

L'hon. M. Pickersgill: Le député n'a pas l'intention, j'en suis sûr, de fausser mes déclarations. Je voulais dire—je me suis peut-être mal exprimé—que l'avis figurant au *Feuilleton* permettra d'organiser un débat complet, à moins qu'un accord n'intervienne.

M. Douglas: Le ministre a dit les deux, d'après moi, et j'en venais à cela également. Le ministre a aussi dit qu'on aura amplement l'occasion de débattre la question si une mesure législative est nécessaire. C'est précisément parce que nous espérons pouvoir éviter l'adoption d'une loi par une discussion que nous appuyons la motion en vue d'un débat d'ajournement. Nous voulons savoir deux choses. Tout d'abord, pourquoi le gouvernement a refusé d'accepter les recommandations du juge Robinson? J'ai essayé trois fois hier d'obtenir une déclaration du ministre à ce sujet, mais il n'était pas disposé à le faire.

Nous voulons savoir pourquoi le gouvernement est si inflexible. Il a peut-être d'excellentes raisons. Mais quand il y tient au point de risquer de déclencher une crise nationale, le Parlement et la nation ont droit de les connaître.

[M. Douglas.]

Les Canadiens ont également le droit de savoir ce qui se trouvait dans le rapport du juge Robinson. Il ne sera pas suffisant de nous présenter subitement une mesure législative tard vendredi après-midi ou samedi matin, sans que nous ayons pu examiner le rapport du juge Robinson, sans savoir pourquoi le gouvernement a refusé de donner suite à ces recommandations, et de nous soumettre simplement le projet de loi en disant: «Vous devez adopter cette mesure d'ici quelques heures, ou tous les aéroports du Canada seront fermés.»

Cela n'est certainement pas juste envers le Parlement et le peuple canadien. Nous devons avoir l'occasion ici, aujourd'hui, en cet après-midi du mercredi 14 décembre, de savoir ce que renferme ce rapport et pourquoi le gouvernement l'a rejeté. Sachant cela, si une mesure législative est nécessaire, nous serons mieux informés et mieux préparés pour en discuter intelligemment. Il me semble donc, monsieur l'Orateur, qu'un débat s'impose. Le gouvernement pourrait nous donner durant ce débat les renseignements qu'il a cachés au Parlement jusqu'ici.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, à en juger d'après les paroles du ministre des Transports (M. Pickersgill) —s'il parlait au nom du gouvernement et du président du Conseil du Trésor—voici la meilleure façon de résumer l'attitude du gouvernement: «Pourquoi faire aujourd'hui ce que nous pouvons remettre à demain?» Ce n'est pas un bon principe et j'ai appris très jeune à ne pas le suivre.

Pour ce qui est de l'urgence du débat et de la motion présentée par le député d'Ontario (M. Starr), je signale que nous sommes à la veille d'une crise nationale. Si elle survient ce sera très embarrassant de tenter de réparer le tort causé, quand on aurait pu le prévenir.

Je me souviens bien de la dernière fois que la Chambre a été convoquée pour étudier une mesure législative concernant une grève. La grève en question battait son plein à ce moment-là, et je me souviens de tous les reculs, demi-tours et pirouettes exécutés par le gouvernement pour reviser son bill sur la grève, après que l'opposition l'eut pressé de rendre la mesure législative rationnelle.

• (4.10 p.m.)

En nous autorisant à engager le débat aujourd'hui avant la présentation d'une mesure législative sur la grève, on mettra le Parlement en mesure de donner son opinion et l'opposition pourra proposer quelques solutions sensées que le gouvernement voudra

peut-être étudier au moment de rédiger la mesure législative, plutôt que d'attendre que la crise en soit à son point culminant pour présenter une mesure, car il nous faudra alors engager un vif débat pour lui donner du sens. A mon sens, une des raisons principales d'un débat est qu'il permettrait au gouvernement d'entendre l'opinion de l'opposition sur une question qui devient urgente. La même crise se produit à des intervalles réguliers—les menaces de grève se succèdent un peu partout. Il serait mieux d'après moi de trouver un remède au lieu d'essayer de réprimer la maladie lorsqu'elle est à son apogée. A mon sens, il n'y a pas de question plus cruciale ou plus urgente qui nécessite notre attention immédiate. A cette époque de l'année, particulièrement, nous ne pouvons pas nous permettre de subir une grève des lignes aériennes. Premièrement, nous aurions l'air d'idiots ici, et, deuxièmement, nous ne pouvons pas nous le permettre du point de vue financier. La question est très urgente et je recommande vivement la tenue d'un débat afin que nous puissions exprimer nos opinions au gouvernement.

M. Howard Johnston (Okanagan-Revelstoke): Monsieur l'Orateur, comme il s'est produit des faits nouveaux depuis hier et que le vote de grève a eu lieu, il devrait nous être loisible de proposer la tenue d'un débat à l'heure actuelle sur l'arrêt de travail projeté. Notre régime démocratique nous empêche de prévoir le résultat d'un scrutin. Le moment est critique. Le gouvernement a raison de se préoccuper des montants prévus dans le règlement proposé. Il ne s'en était pas suffisamment préoccupé dans le cas de la grève des débardeurs de Montréal. D'ailleurs, tous les groupes de l'opposition n'ont pas manqué de le lui rappeler. En somme, l'opposition lui a enseigné à être un peu plus circonspect. Il doit être félicité, je pense, de son aptitude à apprendre. Nous devrions nous préoccuper des frais du transport aérien au Canada. En s'engageant à acheter des avions supersoniques, la Société Air Canada s'est lancée dans une des entreprises les plus coûteuses du monde entier. Ce fait nouveau est passé relativement inaperçu à la Chambre; pourtant les frais en sont fantastiques. Cela devrait nous préoccuper davantage.

Notons que le député de Burnaby-Coquitlam (M. Douglas) a préconisé ce qui équivaut presque à une proposition selon laquelle le statut de n'importe quel médiateur ou conciliateur serait automatiquement élevé à celui d'arbitre. Ce point de vue ne correspond pas à l'attitude déclarée de son parti sur l'arbitrage obligatoire. Cependant, si l'on réussissait ainsi à le faire reconnaître, nous améliorerions notre régime quant au règlement des grèves. Il suffirait de nommer un médiateur et les deux parties seraient liées par sa décision, car ce qui est bon pour l'un doit aussi être bon pour l'autre.

Un dernier mot sur l'aspect urgent de la question. Il s'agit d'une situation critique. Comme il est ironique que l'anniversaire de naissance du Prince de la Paix soit également le temps de conflits ouvriers. La déviation de notre vie économique engendrée par la période des Fêtes constitue un problème qui pourrait fort bien être étudié par le Conseil économique du Canada.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, quelques mots seulement sur la question d'urgence. En ouvrant le débat sur l'urgence de l'affaire, le chef de l'opposition a dit que le Parlement ne veut pas se trouver devant un fait accompli. Le gouvernement peut alléguer qu'il désire inscrire une résolution au *Feuilleton* de manière que la Chambre puisse débattre la question bientôt, mais c'est précisément ce que l'opposition veut éviter. Depuis quelques mois, voire quelques années, on doute sérieusement de l'aptitude du gouvernement à régler les différends ouvriers, car il intervient tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. Si l'urgence du débat est reconnue, la Chambre pourra se livrer à un examen approfondi et impartial de la crise actuelle. Un tel débat pourrait fort bien nous permettre d'éviter l'adoption d'une mesure qui ne ferait qu'aggraver les relations gouvernement-patronat-salariat. Le député du Bow-River (M. Woolliams) ne cesse de répéter depuis quelques semaines et depuis quelques mois... (*Exclamations*)

Lorsqu'un gouvernement a mauvaise conscience, il se met invariablement à plaisanter et à prendre les choses à la légère; il ferme les yeux, mais feint de trouver la situation amusante. En réponse à nos instances répétées pour obtenir l'application d'une loi qui assurerait une action concertée de la part du pouvoir public, du patronat et du salariat, le gouvernement nous a promis de mettre à l'œuvre une commission spéciale. Quand feu le président Kennedy parlait de commission spéciale, il entendait par là une commission groupant des spécialistes de tous les coins du pays.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député n'a-t-il pas le sentiment de s'éloigner quelque peu de la question de l'urgence du débat?

M. Grafftey: Monsieur l'Orateur, voici en quoi consiste l'urgence. Nous parlons toujours d'une situation donnée, mais il ne s'agit pas ici d'une situation en particulier. Le ministre du Travail (M. Nicholson) a admis en toute franchise qu'au cours de son mandat il ne s'est pas écoulé de semaine sans grèves quelque part. Chaque semaine, des grèves se produisent. Les Canadiens veulent que nous nous attaquions au problème ouvrier en général, devant lequel le gouvernement hésite et tâtonne.

Si la présidence ne reconnaît pas l'urgence de la question, le gouvernement nous placera devant un fait accompli en proposant une mesure législative à cet égard. En tant que député de l'opposition officielle de Sa Majesté, je ne veux pas faciliter la victoire de l'aile droite de ce cabinet de dinosaures. La mesure que désire proposer le ministre, ce que je veux éviter, constituera rien de moins qu'une victoire pour la droite bureaucratique du cabinet. Je réclame un débat ici cet après-midi pour prévenir l'adoption d'une mesure qui ne pourra que nuire aux relations entre patronat et salariat. Je veux connaître l'opinion du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration (M. Marchand). Nous désirons tous entendre ce grand partisan du mouvement syndical.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai l'impression que le député fait maintenant le discours qu'il pourra avoir l'occasion de prononcer si la motion est acceptée. Je ne saurais concevoir qu'il fasse alors d'autres observations que celles qu'il formule actuellement. Mais, pour le moment, il s'écarte de la portée restreinte de la discussion.

M. Grafftey: J'aimerais résumer brièvement, monsieur l'Orateur. Je pense, qu'afin d'éviter la présentation d'une mesure susceptible d'envenimer toute situation de ce genre à l'avenir, nous devrions tenir un débat cet après-midi. Je ne tiens pas à être placé devant un fait accompli, d'ici 48 heures, et à me faire le complice du triomphe de l'aile droite du gouvernement libéral.

L'hon. Marcel Lambert (Edmonton-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'aimerais formuler deux ou trois points au sujet de l'urgence du débat. Puis-je rappeler respectueusement à Votre Honneur sa décision d'hier après-midi.

• (4.20 p.m.)

M. l'Orateur: Je tiens à préciser aux députés que cela s'est fait dans le cours de l'après-midi.

[M. l'Orateur.]

L'hon. M. Lambert: En toute déférence, monsieur l'Orateur, il n'y a rien de mal à s'y reporter de nouveau car elle nous conduit aux remarques du ministre des Transports. L'honorable représentant a dit hier qu'on n'avait pas procédé au vote et qu'il était donc présomptueux de débattre ou de décider quoi que ce soit sur des hypothèses. Or, le ministre des Transports dit maintenant qu'une proposition à ce sujet doit paraître dans le *Feuilleton* et qu'avis en est donné. Mais, en toute déférence, monsieur l'Orateur, cela ne règle rien. Il ne devrait sûrement pas être considéré que ce débat anticiperait sur un article figurant déjà au *Feuilleton*. C'est là un véritable aveu si l'on juge qu'il s'agit là d'une raison de ne pas tenir le débat.

Quoi qu'il en soit, la question de l'opportunité du débat doit tenir la première place dans l'esprit de Votre Honneur. Il ne reste plus de crédits à étudier. Rien n'indique que le gouvernement mettra cet article des travaux en délibération. Rien n'indique que la Chambre siégera plus longtemps vendredi ou samedi. Il n'y a aucune certitude à ce sujet; rien n'a été décidé par la Chambre. Ce n'est pas la décision du gouvernement qui va déterminer si la Chambre tiendra un débat. Il appartient à la Chambre de prendre cette décision, sous réserve, bien entendu, de l'approbation de Votre Honneur. La décision n'a pas été prise parce que des négociations sont en cours, comme l'a signalé le président du Conseil du Trésor (M. Benson) ou le ministre des Transports, car les négociations peuvent se poursuivre jusqu'à 7 h. 55 lundi matin et la grève se déclencher à 8 heures. Nous voulons empêcher la grève. Il y a, en outre, le principe selon lequel la Chambre doit discuter de la participation de fonctionnaires à une grève où le Parlement sera à la fois arbitre en dernier ressort et partie, car c'est bien ce qu'il sera.

La situation peut être nouvelle, car c'est l'une des rares fois où nous avons eu à envisager directement une grève de fonctionnaires, mettant en cause le Parlement et le gouvernement du Canada. Nous ne devrions pas, dans les circonstances, être empêchés d'étudier la question, même s'il est tard. A la lumière de ce qui a été dit hier, j'estime que Votre Honneur n'a pas d'autre choix que d'accepter la motion aujourd'hui.

M. l'Orateur: Je sais qu'un certain nombre de députés veulent participer au débat et je ne veux pas interrompre la discussion sur le rappel au Règlement. Cependant, il nous reste environ une heure et demie cet après-midi et

même si la motion était adoptée à ce moment-ci, il ne resterait pas beaucoup de temps pour discuter de la question. Vu l'importance du sujet, je ne veux pas empêcher la discussion, et si le député de Prince (M. MacDonald) et le député de Lapointe (M. Grégoire) veulent participer au débat sur le rappel au Règlement, je leur accorderai la parole. Le député de Lapointe a la parole.

[*Français*]

M. Gilles Grégoire (Lapointe): Monsieur l'Orateur, je veux tout simplement dire qu'à mon avis le débat est urgent, que la question est importante et qu'on devrait en discuter aujourd'hui. Il ne faut pas attendre que la grève commence pour tenter de la régler; il est préférable de la régler avant qu'elle ne commence. Étant donné le risque de pertes considérables d'argent que cette grève pourrait entraîner et que le gouvernement ne semble pas avoir les moyens de la régler, je crois que l'urgence du débat est manifeste. L'autre jour, on faisait appel à tous les sentiments imaginables pour régler un certain problème le plus rapidement possible. Eh bien, je crois que ce problème, auquel nous faisons face aujourd'hui, doit être réglé au plus vite, également. Afin de ne pas nuire au développement du Canada, on doit prévenir des grèves comme celle-là. A mon avis, il est donc urgent d'en discuter aujourd'hui.

C'est ce que je voulais dire. Qu'on permette ce débat afin qu'on puisse apporter nos arguments sur la manière de régler cette grève.

[*Traduction*]

M. David MacDonald (Prince): Monsieur l'Orateur, mes observations seront très brèves et concises. Je me contenterai de signaler trois points qui, à mon sens, revêtent aujourd'hui un caractère différent d'hier. Hier, Votre Honneur a signalé qu'on n'en était pas encore rendu à un vote de grève. Nous savons maintenant que 94.5 p. 100 des contrôleurs ont voté en faveur de la grève. Voilà le premier point. Deuxièmement, nous savons que la grève est prévue pour mardi prochain. D'aucuns s'attendaient à ce que la grève ait lieu en janvier. Le troisième point à retenir cet après-midi et, à mon avis, le plus important des trois, c'est qu'à la suite de sept heures de pourparlers hier, les contrôleurs se sont consultés par voie téléphonique hier soir et ont décidé qu'à la lumière de ce qu'ils avaient entendu au cours de ces sept heures de négociations, ils ne pouvaient rien faire d'autre que de déclencher une grève à huit heures du matin, mardi prochain.

A mon avis, lorsque le ministre des Transports (M. Pickersgill) dit qu'un débat à la Chambre nuira aux négociations qui se poursuivent ailleurs, il manque de droiture concernant le principe même du régime parlementaire. Si nous n'avons pas le droit de discuter publiquement, ici, des problèmes du pays, ma conception du Parlement est fautive comme la vôtre, monsieur l'Orateur. A mon avis, il faudrait tirer cette question au clair cet après-midi.

En outre, monsieur l'Orateur, j'ai demandé à plusieurs reprises, au cours des cinq dernières semaines, pourquoi on nous a privés de l'occasion de lire pour nous-mêmes le rapport Robinson? Le ministre des Transports a pris grand soin, lorsqu'il a distribué ce rapport aux organismes intéressés, de l'entourer du plus grand secret. A mon avis, cela augure mal pour les négociations en cours.

En outre, je ne vois pas comment le gouvernement peut songer à présenter une mesure pareille qui équivaudrait à dire, en fait: Comme nous sommes incapables de diriger nos propres affaires, nous devons adopter un projet de loi pour forcer nos employés à travailler pour des salaires inférieurs à ceux qu'ils sont en droit d'attendre. Le moment et le lieu sont opportuns pour débattre cette question urgente d'importance nationale.

M. l'Orateur: A la suite des pressions exercées sur la présidence depuis quelques minutes, ce sera sans doute très difficile pour moi de différer d'opinion avec les députés, selon qui il faudrait ajourner les travaux ordinaires en ce moment. Ce n'est pas facile pour moi de concilier les avis contradictoires sur ce point. Certes, le député d'Ontario (M. Starr), le chef de l'opposition (M. Diefenbaker) et tous les députés qui ont pris part au débat ont invoqué des arguments très puissants pour montrer qu'il faudrait ajourner les travaux ordinaires, prévus pour aujourd'hui, afin de discuter cette question d'importance publique pressante.

Étant donné les remarques que j'ai faites hier, lors de la présentation de cette motion par l'honorable député d'Ontario, il m'est extrêmement difficile aujourd'hui de dire que je ne peux accepter la motion. Il y a un élément qui complique sensiblement la situation, soit l'avis de motion dont nous sommes saisis. Les députés savent que la difficulté existe. L'honorable député d'Edmonton-Ouest (M. Lambert) en a parlé, mais il aurait peut-être dû mentionner plus précisément l'article 26(6) *d*) du Règlement auquel la présidence peut difficilement se dérober.

L'hon. M. Lambert: J'en suis pleinement conscient. Mais il n'est pas inscrit au *Feuilleton*.

M. l'Orateur: Si le député lit l'article du Règlement, il constatera qu'il dit ceci: «...qui a déjà fait l'objet d'un avis de motion.» L'avis de motion a été signifié. Le député n'en conviendra peut-être pas, mais l'avis de motion a certainement été signifié.

L'hon. M. Lambert: Non.

M. l'Orateur: On l'a remis au greffier de la Chambre et je n'ai aucun doute qu'il a été signifié.

L'hon. M. Lambert: Eh bien, monsieur l'Orateur...

M. l'Orateur: Le député a eu la chance de faire valoir son point de vue. Je tiens compte de ses observations; j'en suis venu à la conclusion, peut-être pas sans difficulté, que la motion n'est pas nécessairement inacceptable, aux termes de cet article du Règlement. J'estime qu'il s'agit d'un cas limite du point de vue de la procédure; cela ne fait aucun doute. La seule difficulté que j'ai présentement est la question de l'avis. Bien que le greffier en ait été saisi, il ne figure pas au *Feuilleton*. Cela justifie peut-être encore moins le gouvernement de s'opposer à un débat maintenant.

• (4.30 p.m.)

Il est évident que le public s'intéresse énormément à cette question très importante, comme l'ont prouvé les déclarations des députés cet après-midi. Je tiens compte de la brièveté de nos travaux d'aujourd'hui et des 90 minutes environ dont disposent les députés qui veulent indiquer au gouvernement ce qu'il devrait faire pour régler cette grève. Compte tenu de tous les aspects de la question, de l'intérêt public et du fait que les arguments de procédure contre la motion ne sont ni très clairs ni très solides, je crois devoir accepter la motion du député d'Ontario.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, le député d'Ontario me permettrait-il de demander à la Chambre la permission de revenir à l'appel des motions? J'aimerais déposer deux copies de la première partie du rapport du juge Robinson, afin qu'il devienne un document public. Malheureusement le juge ne l'a pas fait imprimer et il en existe peu de copies, mais je tenterai d'en obtenir autant que possible. La présidence a rendu sa décision et il n'est que juste que les députés aient le document.

Des voix: D'accord.

[L'hon. M. Lambert.]

M. l'Orateur: Le député d'Ontario (M. Starr), appuyé par M. Lambert, propose que la Chambre s'ajourne maintenant.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, en demandant l'autorisation de déposer la première moitié du document, le ministre des Transports (M. Pickersgill), reprenant l'argument d'hier, a soutenu que le gouvernement doit nécessairement attendre d'avoir reçu la deuxième moitié du rapport avant de tirer des conclusions. Qu'il me soit permis de dire au gouvernement et aux ministres intéressés, en particulier au ministre des Transports, que la principale question en litige est celle des traitements et salaires des membres de l'association, et que la première partie du rapport fait une recommandation à ce sujet. Tout ce que le gouvernement doit faire, sans plus tarder, vu qu'il a nommé un juge de renom pour faire enquête sur toute l'affaire, c'est d'accepter son rapport. Voilà notre avis, à moins que le gouvernement n'ait pas été franc, qu'il ne nous ait pas tout révélé. Il ne nous a pas dit, jusqu'ici quelles sont ses raisons pour n'avoir pas accepté les recommandations du juge Robinson.

Le gouvernement a dû avoir une raison pour choisir le juge Robinson pour cette tâche importante. Je sais très bien, à cause de mon association antérieure avec le ministère du Travail, que ce ministère a employé les services du juge Robinson à maintes reprises dans des différends entre patronat et syndicats parce qu'il a une bonne réputation et parce qu'il est bien connu pour son travail dans ce domaine. Voilà d'après moi la raison principale pour laquelle on a choisi le juge Robinson. Si c'est exact, le gouvernement ne devrait sûrement pas hésiter à accepter ses recommandations, étant donné surtout qu'au moins la moitié des employés en cause trouvent qu'elles représentent un règlement juste et équitable. D'après nous, les recommandations du juge sont justes et équitables; il a conseillé une augmentation moyenne de 15 p. 100. Nous supposons que cela est vrai, l'ayant lu dans les journaux. Le gouvernement n'a pas été franc avec le Parlement; il ne nous a pas renseignés sur les faits réels. Si je me trompe, le président du Conseil du Trésor devrait expliquer à la Chambre pourquoi il ne trouve pas les recommandations justes et acceptables et pourquoi le gouvernement refuse de les accep-

ter après avoir prié M. le juge Robinson de les soumettre.

Étant donné la réputation du juge Robinson, j'aimerais savoir pourquoi, après avoir reçu ses recommandations, le gouvernement estime qu'il ne connaît pas la situation. Le différend n'a pas surgi brusquement ces deux ou trois derniers jours. Il dure depuis quelque dix-huit mois et a été provoqué par le mécontentement des membres de l'Association canadienne des contrôleurs de la circulation aérienne. A maintes et maintes reprises, ils ont soumis leurs griefs au gouvernement. La Commission du service civil et le ministère des Transports les ont étudiés et ont envisagé différentes solutions, sans résultats. Le gouvernement ne pouvait régler le problème. Il a donc chargé Son Honneur le juge Robinson d'aider à résoudre le dilemme. Et maintenant que ce dernier a présenté des recommandations en vue d'un règlement équitable, le gouvernement, qui n'avait pas réussi à régler le différend, rejette ses judicieuses recommandations.

Le gouvernement qui, il y a quelques mois, acceptait la recommandation d'accorder une augmentation de 34 p. 100 faite par une autre personne nommée pour régler un différend, déclare maintenant que 15 p. 100 est inacceptable dans ce cas-ci. Quand se rendra-t-il compte que 15 p. 100 est moins que la moitié de 34 p. 100 et qu'on ne devrait pas trouver à redire à une telle recommandation, surtout lorsqu'on admet généralement que les membres de cette association ont droit à une augmentation raisonnable. Le juge Robinson n'a pas formulé ses recommandations dans l'espace de quelques jours. Si elles étaient adoptées dès maintenant, j'estime que les employés ne feraient pas la grève. Un de nos modes de transport est menacé de paralysie. Cette grève ne ressemble pas à celle qu'a connue Air Canada pendant au moins dix jours—elle serait beaucoup plus grave. Elle signifierait l'arrêt complet de tous les services aériens au Canada, car les contrôleurs de la circulation aérienne sont les gens les plus importants dans les aéroports. Donc, les services aériens du pays seraient complètement suspendus et, par voie de conséquence, l'économie canadienne en souffrirait.

Je ne veux calomnier aucun ministre, mais il me semble que quiconque a eu l'occasion de se tenir au courant n'a pas pu s'empêcher de constater que le gouvernement a toujours invoqué comme excuse son respect de la négociation collective libre. Ce n'est qu'une mystification. La négociation collective libre peut exister sous diverses formes prévues par la loi sur les relations industrielles et les enquêtes visant les différends du travail. La loi permet au gouvernement, sous ce régime, d'offrir les services de médiateurs et de conciliateurs. Souvent, à l'occasion de différends de ce genre, nous avons entendu le gouvernement soutenir que toute immixtion d'un ministre de la Couronne gênerait cette négociation. Cet argument ne tient pas debout. Le devoir du ministre du Travail (M. Nicholson) envers la nation exige qu'il agisse en qualité de médiateur, sur la base de la négociation collective libre, dans les nombreux cas où les autres tentatives de règlement ont échoué.

J'en ai eu souvent l'expérience. La main-d'œuvre ou le patronat ne se sont jamais plaint qu'un ministre du travail soit intervenu en conciliateur ou en médiateur.

• (4.40 p.m.)

Sous ce rapport le gouvernement a été coupable d'une extraordinaire négligence. Voilà qui explique la désorganisation de notre économie et la rupture des relations entre les employés et les employeurs ainsi qu'avec le gouvernement depuis quelques années. Le gouvernement n'a rien fait; il s'est installé dans l'attente d'un miracle, en espérant qu'il n'y aurait pas de grèves dans divers secteurs de notre économie. Mais cet espoir a été déçu.

Le gouvernement ne doit pas oublier qu'il a une responsabilité envers les Canadiens. Il doit prendre conscience de celle qui lui incombe dans les relations entre le patronat et le salariat. Qu'il comprenne enfin son devoir de participation dans ce domaine et cherche une solution des différends au Canada.

Il n'a pas à s'inquiéter—bien au contraire—d'une intervention indiscrète qui dérangerait la bonne marche de libres négociations collectives. Il doit leur prêter son aide. Tout observateur des différends survenus jusqu'ici, particulièrement dans le domaine fédéral de juridiction, aura constaté que des négociations interminables et la lenteur des procédés de conciliation, impatientaient la main-d'œuvre et le patronat. Ils se prêtent de mauvaise grâce à cette procédure, n'attendant que le moment de soumettre leur problème au minis-

tre du Travail. Ils attendaient l'intervention du ministre.

Cependant, monsieur l'Orateur, ils ne veulent pas l'arbitrage obligatoire. La main-d'œuvre n'en veut pas, et nous non plus, car cette formule ne va pas avec le principe de la négociation collective libre. Mais la main-d'œuvre et le patronat comptaient sur un gouvernement qui négocierait en tiers pour les mettre d'accord; le gouvernement, une fois de plus, a échoué.

Le gouvernement proclame sa foi dans la négociation collective libre; il affirme que des négociations et des réunions ont lieu—deux heures aujourd'hui, deux heures demain, une pause pour le dîner, une pause pour la fin de semaine. Est-ce donc la façon de poursuivre des pourparlers et de tenir des réunions devant résoudre un problème, monsieur l'Orateur? Certainement pas. Quiconque connaît un peu les négociations entre le patronat et la main-d'œuvre sait qu'il ne peut y avoir d'interruption: les pourparlers doivent continuer. Le gouvernement témoigne de son incompréhension en déclarant que ses représentants se sont entretenus avec les travailleurs de la côte Ouest pendant deux heures, ont pris trois heures pour le dîner, ont eu de nouveaux entretiens le lendemain, puis les ont suspendus pour la fin de semaine. Ce n'est pas ainsi qu'on obtient un règlement, mais c'est la méthode de nos dirigeants.

Il y a quelques semaines, au moment de la crise sur la côte du Pacifique impliquant les débardeurs, le ministre du Travail s'est rendu à Vancouver et a manifestement proposé une formule que les entreprises d'arrimage ont rejetée. Au retour du ministre, le gouvernement était disposé à soumettre à la Chambre une mesure législative visant à nommer un administrateur chargé des pourparlers avec les entreprises d'arrimage. Le gouvernement manque à ses engagements d'employeur en ne faisant pas adopter une mesure législative obligeant les employés à retourner au travail. Le gouvernement devrait prendre la même initiative que celle qu'il envisageait à l'égard des entreprises d'arrimage. Que l'on nomme un administrateur pour s'occuper des affaires du gouvernement.

Le problème n'est pas insoluble, monsieur l'Orateur. A mon avis, une raison cachée, que le Parlement ignore encore, explique l'obstination du gouvernement dans ce très grave conflit. C'est l'inaction du gouvernement seule qui a donné naissance à la situation à laquelle nous aurons à faire face mardi soir, 20 décembre. Que le gouvernement soit honnête et nous dise pour quelles raisons particulières il a rejeté les recommandations du juge Robinson.

Monsieur l'Orateur, ne permettez pas au gouvernement de nous dire qu'il attend le deuxième rapport car celui-ci ne se rapporte nullement au règlement du conflit actuel ni à la grève en cours. Hier, nous parlions des dangers de cette situation et de la nécessité de mesures immédiates. Si le gouvernement ne peut agir immédiatement, le Parlement devrait alors avoir le droit de se faire le porte-parole des citoyens et de conseiller le gouvernement.

Pour expliquer son inaction le gouvernement nous a dit hier que nos craintes au sujet du résultat du vote de grève n'étaient peut-être pas fondées. Il s'agissait d'une situation hypothétique et que nous supposions que la majorité des syndiqués voteraient en faveur de la grève. Tout le monde avait prévu les résultats du vote sauf le gouvernement. Ou encore, était-ce manœuvre ou prétexte de sa part? Le résultat du vote de grève étant maintenant connu, il est évident que le gouvernement fardait ici la vérité pour obtenir 24 heures de sursis.

M. Munro: Puis-je poser une question au député?

M. l'Orateur: Le député qui a la parole consent-il à ce que le secrétaire parlementaire lui adresse une question?

M. Munro: Le député affirme-t-il que la médiation ne peut être fructueuse que si un ministre de la Couronne intervient?

L'hon. M. Starr: Bien sûr que non.

M. Woolliams: Il n'a jamais affirmé cela.

L'hon. M. Starr: Il y a des cas où pareille intervention est efficace mais cela n'est jamais arrivé lorsqu'un membre du gouvernement actuel a servi de médiateur.

Toutefois, dans le cas qui nous occupe, la situation est bien différente; en effet, le gouvernement a nommé un administrateur en la personne d'un homme qui s'y connaît en matière de différends ouvriers, et dont le ministère du Travail s'est souvent servi comme médiateur, même quand je détenais ce portefeuille. On le considère comme une personne ayant l'expérience nécessaire pour rendre des avis judicieux et parvenir à concilier les par-

ties en cause. Pourtant, lorsqu'il présente son rapport, du moins la partie la plus importante de son rapport—un scrutin de grève ayant été tenu et une date ayant été arrêtée—le gouvernement rejette sa recommandation, l'écarte totalement. Alors, que le gouvernement motive son attitude.

L'hon. M. Pickersgill: Le député nous dirait-il s'il a lu le décret du conseil portant nomination du juge? Ce décret fut déposé à la Chambre.

L'hon. M. Starr: J'ai entendu ce que le président du Conseil du Trésor nous a déclaré hier.

Le très hon. M. Diefenbaker: A la page 28 du rapport le juge affirme qu'il avait l'autorité nécessaire; voilà qui répond à toutes ces inepties.

L'hon. M. Turner: Il a élargi lui-même son mandat.

L'hon. M. Starr: Le ministre d'État (M. Turner) met-il en doute l'intégrité ou la compétence du savant juge, qui a bien plus d'expérience en la matière que le ministre d'État? Dans son rapport, le juge déclare qu'il avait tous les pouvoirs voulus. Je suis persuadé que ce juge n'irait jamais au-delà de ses attributions, que ce soit au tribunal ou dans le domaine des négociations patronales-ouvrières. On n'a jamais eu lieu de le critiquer, mais voici que soudainement et pour quelque raison inconnue, mystérieuse, le gouvernement rejette le rapport de ce juge, se montre prêt à ternir sa réputation et à soutenir qu'il se trompe.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le juge donne son interprétation de l'état de choses à la page 28.

• (4.50 p.m.)

L'hon. M. Starr: On a même laissé entendre hier qu'il n'était pas urgent que le Parlement examine la question, et que la date de la grève ne serait peut-être pas fixée avant le jour de l'an. C'est ce qu'on a indiqué. Toutefois, qu'a apporté le vote de grève? La fixation de la date à mardi prochain. A présent nous aurons une mesure législative comme partie de la méthode précédant les négociations collectives, derrière laquelle le gouvernement se cache, et comme moyen de contraindre les gens à retourner au travail. Ce n'est pas de la faute des employés, mais celle d'un gouvernement autocratique et arrogant qui n'est pas disposé à leur donner ce qu'a recommandé un juge éminent.

Voici un extrait de la page 28 du rapport du juge en question:

> Dans les directives du ministre des Transports en date du 14 juillet 1966 établissant une commission et nommant le commissaire soussigné, nous trouvons les termes suivants à l'alinéa 4:
>
> «4. ...faire rapport au ministre des Transports et lui soumettre les recommandations qu'il jugera pertinentes, *y compris des recommandations visant la date d'entrée en vigueur de tout changement proposé*».

M. Nielsen: Toutes les recommandations qu'il jugeait utiles.

L'hon. M. Starr: Je poursuis:

> A mon sens, les termes en question permettent l'interprétation suivant laquelle le mandat porte aussi sur les taux de salaires, puisqu'il autoriserait le commissaire à recommander des changements rétroactifs et, de façon générale, la rétroactivité s'applique aux taux de rémunération, indépendamment des autres progrès dans les conditions de travail.

Voilà pourquoi il a présenté un premier rapport. Je poursuis:

> Je pourrais aussi parler d'un autre point. Si, après une enquête complète et minutieuse, le commissaire en venait à conclure que les salaires actuels pour ce service particulier n'avaient pas été établis de façon appropriée car on avait négligé de tenir compte des facteurs et des circonstances requis, toute l'affaire serait futile si le commissaire n'avait alors aucun pouvoir de recommander les changements appropriés et destinés à redresser la situation.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permet-il une question?

L'hon. M. Starr: Laissez-moi finir ce passage du rapport du président de la Commission:

> Si les choses devaient en venir là, à mon avis, l'enquête n'atteindrait sans doute pas son but, ce qui aurait pour effet d'aggraver la situation assez délicate qui a motivé l'enquête.
>
> J'en ai donc conclu qu'aux termes du mandat de la Commission, le président est bel et bien autorisé à formuler des recommandations précises quant aux taux de salaire des contrôleurs de la circulation aérienne, si, à la suite de l'enquête, l'on constate que les échelles de rémunération actuelles ne tiennent pas suffisamment compte des facteurs et des éléments qu'il importe de considérer en fixant ces taux de salaire.

Est-ce assez clair? Le ministre des Transports dit qu'il n'est pas d'accord là-dessus. D'après lui, le juge a eu tort d'inclure ces mots dans le rapport.

L'hon. M. Pickersgill: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

L'hon. M. Starr: C'est ce qu'il a donné à entendre. Après avoir lu le rapport, le gouver-

nement dit-il maintenant: «Jetons-le par la fenêtre; nous sommes plus avisés. Nous n'en voulons pas, car le juge n'a pas recommandé ce que nous espérions». Ce juge, je le signale, a l'expérience des questions ouvrières et a participé à des pourparlers dans une foule de cas de ce genre. Le rapport qu'il a présenté se fonde sur son expérience.

L'hon. M. Turner: Le député me permet-il une question? Voudrait-il indiquer à la Chambre où, dans les attributions, le président de la Commission est autorisé à fixer les taux de salaire? (*Exclamations*)

L'hon. M. Starr: Monsieur l'Orateur, j'ai entendu la lecture des attributions hier. Je ne suis pas avocat et je ne cherche pas à me protéger sous ce rapport. Croyez-moi, si la manière de définir les attributions rappelle la façon qu'a le gouvernement de diriger le pays, il n'y a rien alors à y comprendre. Je suis certain que même un juge n'a pu les comprendre. Il a pris connaissance du mandat et il a cru pouvoir faire ces recommandations.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, je me demande si l'honorable député, qui est toujours très raisonnable et juste, voudrait bien lire le paragraphe 3 du décret ministériel qui désigne le juge. Il se trouve au début du rapport.

L'hon. M. Starr: En me demandant de le lire, je crois que le ministre des Transports fait injure au juge.

Une voix: Non.

L'hon. M. Starr: Le ministre prétend que le juge n'a pas compris ses attributions, qu'il a dépassé le mandat accordé par le gouvernement. Je me fie au juge Robinson, comme je l'ai toujours fait, à l'instar de bien d'autres. J'adopterais son interprétation du mandat, plutôt que celle du ministre des Transports ou celle du président du Conseil du Trésor.

M. Woolliams: Ou l'interprétation du ministre d'État.

L'hon. M. Starr: Il n'y a pas de doute là-dessus. Le gouvernement a nommé un enquêteur spécial, le juge Robinson, et lui a demandé de faire certaines choses. Des termes de son mandat, il a dégagé son rôle qu'il a rempli. Le 7 novembre, il présentait la première partie de sa recommandation sur laquelle repose le problème actuel. Cette partie de la recommandation a fait l'objet du vote, pris parce que le gouvernement ne voulait par l'accepter. La date a été fixée au mardi 20 décembre.

[L'hon. M. Starr.]

J'exhorte le gouvernement à se raviser. A moins qu'il ne joue franc jeu avec nous et nous donne des raisons justes et valables pour expliquer pourquoi il n'a pas donné suite à la partie du rapport présentée par le juge Robinson le 7 novembre, de graves conséquences s'ensuivront. Le gouvernement tente-t-il de faire croire aux députés, qui représentent la population canadienne, que son jugement dans cette affaire est meilleur que celui du juge Robinson? Je ne crois pas que le gouvernement puisse le soutenir. Dans l'intérêt de l'économie canadienne et de la population, j'exhorte le gouvernement à revenir à la raison et à se montrer juste envers ses employés. Je l'exhorte à accepter les recommandations du juge Robinson et à éviter ainsi l'interruption que l'on craint tant à travers le pays. Chaque semaine, les gens des différentes parties du pays apprennent par la voie de leurs journaux l'imminence de grèves dans des industries relevant de la compétence fédérale. Cela n'aide pas le moral. Je demande au gouvernement de changer d'attitude et de réfléchir à la situation. Qu'il ne présente pas cette mesure répulsive qui obligera des employés du gouvernement à retourner au travail. Plutôt, que le gouvernement écoute la voix de la raison et accepte le rapport et les recommandations de Son Honneur le juge Robinson.

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Monsieur l'Orateur, l'attitude traditionnelle des fonctionnaires dans leurs pourparlers avec le gouvernement du Canada, c'est que leur salaire est déterminé de façon arbitraire par le gouvernement, qu'il est établi sur une base arbitraire par une délibération du Conseil du Trésor et qu'il est ensuite imposé aux fonctionnaires.

Cette façon de procéder a été modifiée depuis que nous sommes arrivés au pouvoir et des changements plus importants seront effectués à l'avenir lorsque nous nous engagerons dans la voie de la négociation collective en vertu des trois projets de loi dont est saisi un comité mixte de la Chambre et de l'autre endroit.

Le député d'Ontario (M. Starr) m'a accusé de petitesse d'esprit et de mesquinerie. Une des choses les plus intéressantes que j'ai apprises en discutant avec les fonctionnaires, ces dernières années, est la suivante. Si leurs traitements accusent un si grand retard, c'est que le gouvernement précédent, dirigé par le très honorable chef de l'opposition (M. Diefenbaker), n'a accordé aucune augmentation de

salaire aux fonctionnaires, alors que ces derniers en méritaient.

• (5.00 p.m.)

M. Woolliams: Est-ce là votre argument?

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, si les députés qui avaient tellement hâte de connaître le point de vue du gouvernement veulent bien me laisser parler au nom du gouvernement, je continuerai à traiter de cette question importante.

Notre attitude en ce qui concerne les contrôleurs de la circulation aérienne est la suivante. Les salaires des intéressés ont été établis, de même que les salaires d'un groupe important d'autres employés, à compter du 1er juillet 1965. A l'époque, on leur a accordé une augmentation de 12 p. 100, à laquelle devait s'ajouter une majoration de 3 p. 100 à compter du 1er juillet 1966, soit une hausse globale de 15 p. 100. Le chiffre qu'a donné le député d'Ontario (M. Starr) quant aux conséquences de l'augmentation recommandée par le juge Robinson, y compris les primes à l'ancienneté, n'atteignait pas 15 p. 100, mais 23 p. 100, me dit-on. Il s'agirait donc d'une augmentation de près de 40 p. 100 pour les contrôleurs de la circulation aérienne sur une période de deux ans. Voilà les faits. Consultez le rapport.

M. Lewis: Le ministre prétend-il que, si le rapport du juge Robinson était mis en œuvre demain, il en résulterait une augmentation immédiate de 23 p. 100? Ne sait-il pas que la recommandation porte sur le versement d'une prime pour les états de service, prime qui s'échelonnerait sur un certain nombre d'années?

L'hon. M. Benson: Le député ne semble pas se rendre compte que, d'après le juge Robinson, il y a lieu de reconnaître les états de services jusqu'à ce jour et que la plupart des contrôleurs des opérations font partie de la catégorie de l'exploitation, soit le groupe cinq, et qu'ils ont déjà de sept à dix années de service et auraient droit à une prime à l'ancienneté. Mes fonctionnaires m'ont déclaré qu'une majoration de point en point, si elle était accordée en plus des 15 p. 100 déjà consentis, représenterait plus de 40 p. 100 en deux ans. Je devine, monsieur l'Orateur, combien les vis-à-vis se récrieraient si nous accordions une augmentation de traitement de 40 p. 100 pour une période de deux ans. (*Applaudissements*)

Je suis heureux que le député d'Ontario se soit rangé de notre côté et demande au gouvernement d'accorder des hauses de salaires importantes. Il se plaignait l'autre jour d'une hausse de 30 p. 100 pour une péride de deux ans, accordée aux employés de la voie maritime. Maintenant, il propose une hausse de 40 p. 100 à des fonctionnaires.

L'hon. M. Starr: Je pose la question de privilège. Le hansard prouvera que je n'ai rien dit de tel. Le ministre essaie de formuler un argument en se fondant sur une fausse interprétation de mes paroles.

L'hon. M. Benson: J'ai dit que le chiffre de 15 p. 100 qu'il a cité était absolument inexact. La hausse accordée s'inspirait d'un contrat expirant le 1er juillet 1967, date après laquelle les pourparlers se tiendront dans le cadre de la négociation collective qui déterminera dorénavant les traitements.

M. Lewis: Êtes-vous certain que ces fonctionnaires ne seront pas exclus?

L'hon. M. Benson: Nous espérons qu'aucun fonctionnaire, à l'exception des membres de la direction, ne sera exclus de la négociation collective.

M. Lewis: Le ministre assure-t-il au Parlement que le gouvernement n'exclura pas ces contrôleurs de la circulation aérienne des unités de négociation?

L'hon. M. Benson: J'ai répondu à la question. Personne ne sera exclu des unités de négociation sauf ceux qui font partie de la direction.

M. Byrne: Même pas leurs avocats.

L'hon. M. Benson: Pour ce qui est du rapport du juge Robinson, nous n'avons pas accepté le rapport, mais nous avons fait nôtre le concept le plus important qu'il renferme, à mon avis.

Le très hon. M. Diefenbaker: Tout, sauf les hausses de traitements.

L'hon. M. Benson: Le chef de l'opposition pourra parler de nouveau pourvu qu'il me permette de continuer.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le ministre a fait une déclaration. Je lui demande quelles tranches du rapport sont acceptables au gouvernement.

L'hon. M. Benson: Si le chef de l'opposition veut bien m'en donner la chance, je traiterai de cette question. J'allais dire qu'une des recommandations importantes du rapport veut que les contrôleurs de la circulation aérienne soient mis sur le même pied que les répartiteurs d'avions. Nous sommes d'accord en principe: leurs traitements devraient être compa-

rables à ceux des répartiteurs d'avions. Le rapport, toutefois, renferme une erreur. Je ne dis pas cela pour le critiquer, mais le juge Robinson s'est trompé en supposant qu'une personne peut devenir répartiteur d'avions après deux ans de formation. C'est peut-être possible en théorie, mais nous nous sommes renseignés auprès d'Air Canada et nous avons appris qu'au cours des dix dernières années, personne n'est devenu répartiteur après moins de cinq ans. La période la plus courante est de neuf ans. Si l'on tient compte de cette période plus longue, les échelles de traitement calculées par le juge Robinson et figurant dans son rapport doivent être rejetées sur-le-champ.

Je le répète, nous acceptons le principe en vertu duquel on devrait accorder à service égal, dans ce domaine particulier, des taux de rémunération équivalents à tous les intéressés, depuis les répartiteurs adjoints jusqu'aux répartiteurs de plein droit, et à toutes les classes de contrôleurs de la circulation aérienne. Ce que nous ne pouvons pas accepter toutefois, c'est la proposition fondée sur des taux de rémunération établis d'après l'hypothèse qu'on peut devenir répartiteur en deux ans. Ce n'est pas le cas à Air Canada.

M. l'Orateur: Peut-être serait-il opportun de signaler aux députés qu'il ne nous reste plus que quelque 35 minutes cet après-midi pour le débat. Sans songer à personne en particulier, je demanderais aux orateurs de faire preuve de discipline en donnant le plus de concision possible à leurs exposés, de manière qu'un plus grand nombre de députés puisse prendre la parole. Le ministre a la parole.

L'hon. M. Benson: C'est là le point du rapport du juge Robinson qui nous a causé des difficultés.

M. Nielsen: Puis-je poser une question au ministre?

Des voix: Asseyez-vous.

M. Nielsen: Je suis sûr que le ministre se ferait un plaisir de répondre à ma question.

M. l'Orateur: Le ministre autorise-t-il le député du Yukon à poser une question à ce moment-ci?

L'hon. M. Benson: Si les vis-à-vis me permettaient de terminer—je serai bref—je serais heureux de répondre à toutes les questions auxquelles il me sera possible de répondre.

Pour la raison déjà énoncée, le gouvernement n'a pu accepter intégralement le rapport du juge Robinson. C'est ce qui a fait l'objet de nos discussions avec les contrôleurs de la circulation aérienne depuis deux semaines au moins.

[L'hon. M. Benson.]

Quant aux réunions avec les contrôleurs, on m'a dit que nous les avons rencontrés chaque fois qu'ils en ont manifesté le désir. Par ailleurs, nous avons consenti à discuter la première partie du rapport sans attendre la seconde. En outre, c'est à la demande des contrôleurs que l'ajournement des discussions a eu lieu la semaine dernière, du jeudi au lundi. Nous avons toujours été prêts à les rencontrer et à discuter de la question avec eux.

Lundi soir, nous avons estimé ne pas pouvoir accepter tout le rapport du juge Robinson. Voici quelle était leur attitude: nous voulons tout le rapport ou nous ne serons pas satisfaits. L'Association canadienne des contrôleurs de la circulation aérienne à ce moment-là a rappelé ses négociateurs.

Nous avons eu une autre réunion ce matin. Je l'ai déjà dit, je me suis entretenu personnellement avec les membres des trois associations. Une des difficultés en l'occurrence, qui ne se présente pas en régime de convention collective—je rappellerais aux députés qu'il n'y a vraiment pas lieu de négocier en vue d'une convention collective au sein de la fonction publique à l'heure actuelle—c'est que les contrôleurs de la circulation sont représentés par trois associations et qu'il faut s'entretenir avec chacune d'elles séparément.

• (5.10 p.m.)

Je leur ai demandé malgré tout ce matin de venir ensemble s'entretenir avec moi.

M. Woolliams: De quelles associations s'agit-il?

L'hon. M. Benson: Je les ai déjà citées: l'Alliance de la Fonction publique, l'Institut professionnel, et l'Association canadienne des contrôleurs de la circulation aérienne.

M. Lewis: La dernière représente la majorité.

L'hon. M. Benson: Je ne vais pas entamer maintenant une discussion quant à la compétence relative des diverses associations car, à l'heure actuelle, on ne dispose d'aucune méthode visant à en accréditer une comme agent de négociation. J'espère qu'avec l'aide de la Chambre et du comité nous y parviendrons sans tarder après le jour de l'an.

Ce matin, comme je l'ai dit...

Une voix: Qu'avez-vous offert?

L'hon. M. Benson: Je n'indiquerai pas à la Chambre quelle offre nous avons faite aux contrôleurs de la circulation aérienne.

Une voix: Parce que c'est embarrassant pour vous.

L'hon. M. Benson: Je ne suis pas embarrassé, mais je pense vraiment que cela n'aiderait aucunement aux négociations à l'heure actuelle. En ce moment, les offres ont déjà été faites. Les contrôleurs nous ont parlé et il est entendu entre nous que les délibérations seront confidentielles. Personnellement, j'ai l'intention d'observer le secret pendant les négociations.

J'aimerais aborder deux autres points. Après la réunion de ce matin, il y a espoir, je pense, que nous pourrons résoudre ensemble le problème en question sans qu'il soit nécessaire de légiférer. C'est bien ce que j'espère. Ce matin, j'ai expliqué assez en détail aux trois associations l'attitude du gouvernement, notamment que le gouvernement ne peut permettre que les lignes aériennes du Canada cessent leur service.

Nous ressentons beaucoup de sollicitude pour les employés du gouvernement du Canada, mais notre préoccupation primordiale doit être la population du pays. Croyez-m'en, monsieur l'Orateur, au cours des négociations en étudiant le rapport du juge Robinson et en déterminant quels montants nous pouvions accepter, nous avions en vue les intérêts des Canadiens. Il faut toujours se rappeler, lorsqu'un accord intervient avec un groupe particulier de fonctionnaires, que cet accord ne touche pas uniquement cette catégorie de fonctionnaires. Tout accord dans la fonction publique entraîne un redressement des cadres, c'est-à-dire un supplément aussi pour les surveillants. Les députés se rappelleront qu'en réglant la grève des Postes, il y a plus d'un an, j'ai dit qu'il nous en coûterait probablement plus de 100 millions en deçà d'un an, et c'est ce qui est arrivé. C'est le déferlement de la vague. Nous tentons d'en arriver à un traitement juste et équitable pour les contrôleurs de la circulation aérienne compte tenu du travail particulièrement difficile qu'ils accomplissent, si on les compare, comme ils le désirent, aux répartiteurs des lignes aériennes.

J'aimerais signaler un dernier point au sujet de la nomination du juge Robinson, même s'il serait peu utile de chercher à savoir si on lui avait demandé de faire rapport sur les salaires. Qu'on le lui ait demandé ou non, il l'a fait. Nous prétendons qu'on ne le lui a pas demandé; il prétend le contraire. Il a fait rapport et formulé des recommandations sur les salaires.

J'ai déjà fait part à la Chambre de l'élément que nous n'approuvons pas dans son analyse, où il établit une comparaison avec les répartiteurs. Toutefois, je voudrais préciser ce qui distingue le juge Robinson d'un médiateur ou d'un arbitre.

Nous, en tant que gouvernement, avons cru devoir faire quelque chose pour les contrôleurs de la circulation aérienne, sans doute à cause de la grande tension à laquelle ils sont soumis dans l'exécution de leurs tâches. Le contrôleur de la circulation aérienne qui n'entend plus assez bien, par exemple, ne peut plus accomplir ce genre de travail. C'est surtout pour cette raison que nous avons demandé au juge Robinson d'agir à titre de commissaire.

A ce stade-ci, je rappelle aux députés que les taux de salaires ont été établis par le Conseil du Trésor et le gouvernement, comme le prévoit la loi actuelle, à compter du 1er juillet 1965, un autre redressement étant prévu pour le 1er juillet 1966. En somme, la question des salaires est réglée. Les contrôleurs de la circulation aérienne ont soutenu que leur cas était particulier à cause de la tension à laquelle ils étaient soumis dans l'exercice de leurs fonctions. J'admets, bien entendu, qu'ils n'ont pas la tâche facile, et l'unique mission du commissaire enquêteur était d'examiner les conditions de travail et l'opportunité d'effectuer certains changements à cause justement de cette tension.

Si nous avions nommé un médiateur, comme dans le cas du différend postier, toutes les parties en cause auraient été priées d'accepter le choix du médiateur. Lors du premier différend des Postes, le juge Anderson faisait fonction de médiateur, et il était convenu que ni l'une ni l'autre des parties ne serait liée par ses recommandations. Lors du dernier différend postier, nous avons recouru aux bons offices du juge Montpetit comme médiateur. Dans les deux cas, toutes les parties avaient accepté les nominations et ni l'une ni l'autre n'était obligée de s'en tenir aux recommandations du médiateur.

Le juge Montpetit a réussi à présenter une recommandation acceptable aux deux parties et elles l'ont acceptée. Mais dans le cas actuel, nous, du gouvernement, avons chargé le juge Robinson de mener l'enquête en notre nom. Qu'il ait outrepassé son mandat, la question n'exige vraiment pas un débat d'envergure, car son rapport est effectivement ici et ce qu'il contient y demeure. Je dis simplement que nous ne sommes pas disposés à accepter entièrement son rapport, parce qu'il renferme selon nous certaines erreurs, quant au calcul fondamental des montants en cause. Mais nous acceptons effectivement le principe que parmi les employés ayant des états de service équivalents, il devrait y avoir une égalité de traitement raisonnable entre les répartiteurs aériens et les contrôleurs de la circulation aérienne.

Je ne puis rien ajouter à cela, monsieur l'Orateur. J'ai essayé de donner une explica-

tion aussi détaillée que possible. Je voudrais assurer aux députés que nous nous proposons de poursuivre les négociations de notre mieux et j'espère que nous ne serons pas obligés de recourir à la mesure législative figurant au *Feuilleton*. Il nous a fallu donner un préavis de 48 heures en raison de ce qui s'est passé à la Chambre la semaine dernière.

J'ai signalé ce matin aux parties en cause que, comme les négociations prenaient meilleure tournure, il y aurait peut-être lieu de reculer la date de la grève. J'ai ajouté que le temps faisait défaut et que j'inscrirais l'avis de motion au *Feuilleton*, pourvu que les négociations se poursuivent en toute bonne foi. Les parties se sont mises d'accord là-dessus et je puis assurer aux députés qu'au besoin je présenterai la mesure législative, mais j'espère bien que nous n'en viendrons pas là.

M. MacDonald: Je voudrais poser une question au ministre.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je tiens à rappeler aux députés ce que j'ai dit tout à l'heure. Il ne nous reste que 25 minutes environ, en raison de la sanction royale, et il me semble que la présidence devrait pouvoir donner la parole aux représentants des partis les moins nombreux. Sauf erreur, le député d'York-Sud (M. Lewis) desire prendre la parole et, comme le chef de l'opposition (M. Diefenbaker) me semble avoir pris quantité de notes, il voudra peut-être poser une question.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je termine, monsieur l'Orateur. Le ministre nous a fourni beaucoup de détails, preuve que la discussion de cet après-midi a été fructueuse.

Est-il bien entendu que, exception faite d'une partie du rapport, dans laquelle le juge en est arrivé à une conclusion erronée, au dire du ministre, le reste du rapport est acceptable au gcuvernement et que le Conseil du Trésor est d'accord là-dessus?

L'hon. M. Benson: Il y a un autre aspect —bien qu'il puisse y avoir des rectifications sous d'autres formes—que nous, du gouvernement, n'avons pas accepté à l'heure actuelle, c'est le principe de la prime à l'ancienneté. La situation est difficile ici, étant donné que l'on disait dans le rapport du juge Montpetit sur les Postes que la prime à l'ancienneté de devait pas être instituée, tandis que le rapport du juge Robinson, que nous avons ici, en recommande l'institution. Je pense qu'il y aura moyen de surmonter les difficultés sans se préoccuper de la prime à l'ancienneté. Il nous faudra en fin de compte l'envisager, et bientôt, je l'espère, quand nous en serons aux modes de négociations collectives. Je tiens à répéter que le règlement en cause ne restera en vigueur que jusqu'au 31 juillet prochain, date à laquelle les intéressés, en vertu de la loi, participeront à des négociations collectives appropriées avec le gouvernement.

• (5.20 p.m.)

M. MacDonald: Je voudrais faire une mise au point. Dans ses remarques le président du Conseil du Trésor a affirmé qu'il fallait faire une comparaison—raisonnable, à son avis —avec les répartiteurs d'avions. Pourrait-il répondre à deux questions qui s'y rapportent?

D'abord, croit-il que les responsabilités de ces répartiteurs soient aussi grandes que celles des contrôleurs de la circulation aérienne quant à la navigation et, deuxièmement, connaît-il des contrôleurs âgés de plus de 50 ans et, sinon, pourquoi pas?

L'hon. M. Benson: Je devrais peut-être commencer par répondre à la deuxième partie de la question. Je ne connais pas beaucoup de contrôleurs de la circulation aérienne. Il y en a des milliers disséminés à travers le pays et je ne connais pas leur âge par cœur. Pour ce qui est de la première partie de la question, je crois que les responsabilités des contrôleurs et des répartiteurs sont comparables. J'ignore si elles le sont sur toute la ligne, mais je sais très bien que, dans les deux cas, elles sont très lourdes. A la lumière des renseignements fournis par les contrôleurs et des recommandations du juge Robinson, nous estimons qu'il existe une base de comparaison.

M. MacDonald (Prince): N'est-il pas vrai qu'à l'heure actuelle le répartiteur ne donne que des conseils, et non des ordres, au pilote, tandis que le contrôleur a l'ultime responsabilité quant aux vols?

L'hon. M. Benson: On me dit que cela varie selon les lignes aériennes. Dans certaines lignes, c'est le répartiteur qui décide si l'avion décollera ou non. Je ne sais pas s'il en est ainsi pour Air Canada mais, sauf erreur, c'est le pilote qui décide dans le cas des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien. Cela varie selon les lignes.

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, si vous le permettez, j'aimerais dire au ministre qui vient de se rasseoir et aux autres députés que la question n'est pas du tout ce que le ministre a tenté de nous faire croire. Il ne s'agit pas de savoir si le ministre a accepté un calcul du juge Robinson, ni de savoir si le gouvernement était d'avis que le juge Ro-

binson avait l'autorité voulue. La question dont la Chambre est saisie et, à mon humble avis, à l'égard de laquelle le gouvernement a fait erreur, ce qui a sapé toute la question des négociations collectives, c'est de savoir si le gouvernement comme employeur a le devoir moral d'accepter la décision d'un tiers comme n'importe quel autre employeur dans notre pays. Voilà la question.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question au député? Est-ce à dire qu'avant cette nomination les employés étaient également obligés d'accepter? Dans ce cas, le juge Robinson aurait été un médiateur, ce qu'il n'était sûrement pas censé être.

M. Lewis: Monsieur l'Orateur, le ministre des Transports (M. Pickersgill) et moi sommes amis depuis des années, mais ce n'est pas une raison pour qu'il me rappelle des choses élémentaires. Je connais la différence entre un commissaire, un arbitre et un médiateur. Je sais que le ministre aime interrompre, mais je prétends connaître aussi bien que lui la différence qui existe entre ces fonctions. Je lui signale que le grand principe dont s'inspire toutes les négociations collectives reconnues par la loi tient à ceci: lorsque les deux parties en cause ne peuvent tomber d'accord, on demande à une tierce partie d'intervenir, d'étudier la question et de faire des recommandations. Pour régler les différends ouvriers, il faut essentiellement qu'employeur et employés soient disposés à accepter la décision d'une tierce partie. Cela ne veut pas dire qu'ils sont tenus de l'accepter, si la tierce partie n'est pas un arbitre. Mais cela suppose que, si le gouvernement qui applique la législation ouvrière veut mériter le respect du secteur privé de l'économie et s'il veut conserver l'espoir qu'un employeur ou qu'un syndicat de l'entreprise privée acceptera la recommandation d'une tierce partie, il a en tant qu'employeur l'obligation morale d'accepter la recommandation présentée. Voilà le principe en cause.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question? Le député pense-t-il qu'il s'agissait de négociations collectives et, s'il en était ainsi, pourquoi serions-nous saisis de trois projets de loi pour accorder à ces fonctionnaires le droit d'entamer des négociations collectives?

M. Lewis: Ce que le ministre des Transports laisse entendre par sa question définit son attitude et celle du gouvernement beaucoup mieux que je ne pourrais le faire. Il dit, en fait, que les contrôleurs de la circulation aérienne n'ont pas le droit d'entamer de négociations collectives et que lui, généreux à l'extrême, s'est assis à la table de négociations avec eux, non parce qu'ils ont des droits quelconques, mais parce qu'il voulait se montrer généreux à leur endroit, à condition qu'ils obéissent aux ordres. Voilà précisément ce que le ministre a laissé entendre dans ses observations.

Le ministre des Transports et le ministre d'État (M. Turner) se sont demandé si le juge Robinson avait le pouvoir d'agir en cette matière. S'ils veulent bien examiner le rapport —et je suis sûr qu'ils l'ont étudié beaucoup plus attentivement que moi qui l'ai vu pour la première fois il y a quelque temps à peine—ils constateront que cette même question avait été soulevée par M. Love, je crois, représentant du Conseil du Trésor. Le juge a examiné ses responsabilités et son mandat. Il a étudié les documents soumis et en est venu à une décision. Dans ce cas, l'employeur a-t-il le droit de dire qu'il n'accepte pas la décision du juge?

L'hon. M. Benson: Le député me permettrait-il une question? Je reconnais qu'il a acquis beaucoup d'expérience en matière de négociations. Ne voudrait-il pas admettre qu'il y a divers cas où, une tierce partie de telle ou telle catégorie ayant été nommée, les deux autres sont d'accord sur le principe, mais où l'une ou l'autre, ou même les deux, n'acceptent pas les conclusions.

M. Lewis: C'est le genre de difficulté que nous éprouvons en ce moment. Permettez-moi de revenir à ce que je disais, ensuite je répondrai à la question. Je le répète, il n'appartient pas au gouvernement, en tant qu'employeur, de rejeter la décision du juge sous prétexte qu'elle n'était pas de son ressort. Le juge a examiné la question, il a rendu son jugement et il faut s'en accommoder. Quant à savoir qui devrait être nommé, les représentants de l'Association m'ont chargé...

L'hon. M. Pickersgill: Chargé?

M. Lewis: Fait savoir, je vous prie de m'excuser; on m'a fait savoir. J'ai ce renseignement sur un bout du papier, si le ministre des Transports veut vérifier. Les représentants de l'Association des contrôleurs de la circulation aérienne m'ont fait savoir qu'elle avait eu son mot à dire dans le choix d'un commissaire. Les deux parties ont soumis des noms. Le nom du juge Robinson était troisième sur la liste et,

pour qu'il soit nommé, on me dit qu'il fallait le consentement de l'Association.

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur...

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député qui a la parole accepte-t-il que le ministre lui pose une question?

M. Lewis: Avec plaisir, monsieur l'Orateur, mais je crains que ces interruptions ne me forcent à accaparer le temps de parole d'autres députés.

L'hon. M. Benson: Je devrais peut-être poser la question de privilège au lieu d'une question ordinaire. Je ne voulais pas induire la Chambre en erreur à propos de cette rencontre. Mes fonctionnaires en ont parlé avec l'Association des contrôleurs, mais deux autres associations également en cause n'ont rien eu à y voir.

M. Lewis: Voilà qui est fort regrettable. Si le ministre avait mentionné, au début, que l'on avait consulté la principale organisation par ordre d'importance numérique, ou l'une d'entre elles, au sujet de la recommandation du juge Robinson, cela aurait aidé les choses. Mais il m'a donné l'impression qu'il s'agissait d'un accord unilatéral. C'est l'expression qu'il a lui-même utilisée. Le gouvernement a une terrible responsabilité dans ce domaine. Ces négociations se poursuivent depuis dix-huit mois. Le gouvernement a essuyé, en mai dernier, la menace d'une grève. Par conséquent, et pour éviter celle-ci, le gouvernement a convenu de cette rencontre et l'a discutée avec l'Association.

• (5.30 p.m.)

Dans une lettre à l'Association le gouvernement a déclaré—j'ai oublié les termes exacts —qu'il examinerait attentivement les conclusions du commissaire. Il a déclaré qu'il les étudierait immédiatement. Le président du Conseil du Trésor ne pourrait pas prétendre, devant la Chambre, que ces gens sont terribles, qu'ils ont mis le gouvernement au pied du mur en décidant de faire grève mardi prochain, alors qu'il a en mains, depuis cinq semaines, un rapport du commissaire. Le ministre a également affirmé: «Nous avons vu ces personnes toutes les fois qu'elles l'ont voulu». Il a peut-être raison. Je ne mets pas en doute ses paroles, je ne les ai jamais contestées.

Il avait le devoir de leur demander de le rencontrer, et non pas d'attendre qu'ils viennent à lui. Certes, il savait déjà, en mai ou juin dernier, que ces travailleurs allaient se mettre en grève s'ils n'obtenaient pas satisfaction, rien ne justifiait son incurie. Ce n'était pas à eux de proposer une réunion. Dans l'intérêt du Canada et des Canadiens, il aurait dû agir promptement, les inviter dans son bureau le lendemain de la présentation du rapport et leur dire: «Messieurs, nous ne pouvons admettre ceci.»

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question à l'honorable député. Il a dit qu'il épuiserait son temps de parole, et je suis donc certain qu'en toute équité, il permettra qu'on lui pose une question.

M. MacDonald: Monsieur l'Orateur, j'en appelle au Règlement. Pendant le discours du président du Conseil du Trésor, nous avons essayé de poser des questions. Le ministre se lève maintenant pour la troisième fois en vue d'interrompre le député. A mon avis, c'est absolument irrégulier. Si on le permet, on aurait dû m'accorder le privilège de poser une question semblable au président du Conseil du Trésor.

M. l'Orateur: Le représentant de Prince (M. MacDonald) avait été autorisé à poser une question.

M. Lewis: Monsieur l'Orateur, j'ai le droit, je le sais, de poser cette question, mais j'ai l'impression que vous me le déconseillez.

M. l'Orateur: La tâche de la présidence en serait peut-être facilitée si le député refusait de répondre aux questions.

M. Lewis: C'est ce que de ma place j'avais cru lire dans vos yeux, monsieur l'Orateur, et j'ai l'intention de suivre ce conseil.

Je suis assuré que c'est bien là le principe qui entre en jeu dans cette question. Si le ministre des Transports et le président du Conseil du Trésor ont trouvé des erreurs dans les calculs ou dans le principe de l'égalité d'âge, ils avaient l'autorité, en vertu d'un décret du conseil qu'ils peuvent rendre en cinq minutes, de remettre ce rapport au juge Robinson, lui dire que, selon eux, il avait omis quelque chose et le prier de bien vouloir l'examiner à nouveau et d'entendre d'autres observations là-dessus.

Je rejette la déclaration du président du Conseil du Trésor. Je m'occupe depuis trop longtemps de ce genre de négociations pour considérer comme parole d'évangile l'opinion de l'une ou l'autre des parties à un différend. Les représentants des contrôleurs de la circulation aérienne ont, bien sûr, leur opinion des

événements. Je pourrais presque la deviner d'après le coup d'œil que j'ai jeté au rapport. Bref, d'après les règlements d'Air Canada, le répartiteur d'avions peut être nommé après deux ans. Les règlements sont ainsi faits, si je les interprète correctement. Le fait qu'ils ne l'ont pas été pendant quatre, cinq ou six ans, ne peut influer sur les règlements qui permettent à cet état de choses d'exister.

Les règlements du ministère des Transports ne permettent pas à un contrôleur de la circulation aérienne d'être classé dans la catégorie 5 avant cinq ans de service. C'est ainsi. Les représentants des contrôleurs de la circulation aérienne diraient sans doute qu'ils doivent s'en tenir aux règles et non pas à l'opinion de quelqu'un qui ne les suit pas. Voilà, j'en suis sûr, l'idée du juge Robinson. Si le gouvernement n'était pas de cet avis et soutenait qu'il y avait eu, en fait, une erreur, il aurait dû renvoyer le rapport au juge Robinson. Voilà le sujet de la discussion. Le gouvernement accepte le principe mais soutient qu'il y a une erreur en fait. S'il lui fallait une journée pour étudier le rapport et se mettre en contact avec le juge Robinson, il avait l'autorité voulue le 8 ou le 9 novembre 1966, il y a cinq semaines, de dire: D'après nous le rapport renferme une erreur en fait. Veuillez convoquer à nouveau les parties et la discuter avec elles.

Cet homme était la tierce personne, la partie neutre. Comme l'a dit le député d'Ontario (M. Starr), c'est un homme qui a des années d'expérience des différends du travail. J'ai comparu devant lui probablement une centaine de fois au cours des années où je m'occupais des travailleurs. J'ai comparu devant lui lorsqu'il était président des commissions de conciliation et lorsqu'il était un des arbitres. En fait, si je puis le dire sans offenser le juge Robinson, je ne l'ai jamais considéré comme un homme particulièrement généreux en ce qui concerne les salaires. Il a toujours fait très attention de ne pas prendre de décision au sujet des salaires qui ne soit entièrement appuyée par les témoignages présentés devant lui. On n'a pas besoin d'être le représentant d'un syndicat ou le porte-parole des ouvriers pour savoir qu'il s'agit d'un de ces juges qui ne se prononcent pas à la légère. D'ailleurs, il suffit de jeter un coup d'œil sur ce rapport pour constater qu'il a étudié la question le plus soigneusement du monde.

Le juge Robinson fait une étude comparative détaillée du contrôleur de la circulation aérienne et du répartiteur d'avions au Canada. Il compare les salaires du contrôleur de la circulation aérienne aux États-Unis et au Canada. Il étudie minutieusement ses fonctions. Il cite longuement des articles écrits à ce propos. Évidemment, comme en fait foi la première partie du rapport, il a tenu plusieurs réunions où chaque partie pouvait plaider sa cause. Il a procédé de façon très consciencieuse. Il joint plusieurs annexes à son rapport. Il fouille l'organisation du contrôle de la circulation aérienne. Quiconque jette un coup d'œil sur ce rapport ne peut croire un seul instant qu'il a tiré des conclusions à la légère, ou avant d'avoir étudié très soigneusement chacun des documents qui lui ont été soumis.

Dans une telle situation, le gouvernement a-t-il le droit, en tant qu'employeur, de n'en tenir aucun compte? Qu'il me soit permis de dire à la Chambre que même si j'ignore tout des négociations secrètes, je sais pertinemment que si le gouvernement avait, au cours des deux dernières semaines, donné à entendre aux gens du contrôle de la circulation aérienne ce que le ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor nous a révélé aujourd'hui, ils n'auraient vraisemblablement pas voté en faveur d'une grève. D'après ce qu'on me dit, ce n'est que ces jours derniers qu'on a fait savoir à ces gens qu'on acceptait le principe de la comparaison. Bien entendu, je ne connais pas les détails de l'offre du gouvernement, mais d'après la réaction dédaigneuse des gens avec qui j'ai discuté la chose, cette offre était tellement inférieure à ce que recommande le juge Robinson dans son rapport que le personnel de contrôle, perdant tout espoir, a décidé d'en finir.

C'est l'impression que j'ai eue, pas des représentants syndicaux, car tous les intéressés sont aussi honorables que le ministre du Revenu national et ils ne mettent personne au courant de négociations confidentielles; mais on peut se faire une bonne idée de ce qui s'est passé d'après leur ton et leur attitude. Il m'apparaît bien clairement, d'après ceux avec qui j'en ai parlé, que l'offre du gouvernement était loin de donner suite aux recommandations du juge Robinson.

M. Douglas: Ce n'était même pas une offre sérieuse.

M. Lewis: Elle était telle que les contrôleurs de la circulation aérienne ne pouvaient la considérer comme sérieuse. Le ministre du Revenu national a dit ce matin qu'un fait nouveau lui fait espérer une solution. J'espère sincèrement qu'il a raison. Voilà le principal point que je voulais faire ressortir.

Pendant que j'ai la parole, monsieur l'Orateur, permettez-moi de prendre encore une minute pour exprimer mon vif chagrin de voir quelques députés profiter même de cette situation pour se mettre à parler de toutes les grèves que nous avons eues et de la nécessité de mesures législatives et autres, pour les

prévenir. J'entends presque sonner la cloche de l'arbitrage obligatoire. C'est absolument injuste dans ce cas. Il n'y a pas de syndicat au véritable sens du mot, car il n'y a pas de négociations collectives au véritable sens du mot; le ministre des Transports l'a admis en réponse à une question.

• (5.40 p.m.)

Strictement parlant, je suppose, les préposés au contrôle du trafic aérien sont des fonctionnaires qui ne possèdent pas le droit de grève en vertu de la loi sur le service civil. Je n'en suis pas certain et je n'oserai pas donner un avis juridique sur cette question. Toutefois, il s'agit dans ce cas-ci d'une décision irréfléchie, impardonnable et indéfendable du gouvernement qui a nommé quelqu'un pour enquêter sur les traitements et a obtenu un rapport de ce dernier et a dit ensuite aux intéressés: «Malgré l'enquête, puisque vous avez menacé de faire la grève si nous n'agissons pas ainsi, malgré le nombre d'audiences qui ont été tenues et la justification de toutes les thèses que nous avons sérieusement examinées, nous, vu que nous sommes le gouvernement, vous dirons ainsi qu'au juge d'aller vous promener». Il s'agit dans ce cas-ci d'un gouvernement, en principe un employeur modèle, qui devrait montrer clairement à chaque employeur et à chaque syndicat que, lorsqu'une tierce personne est chargée d'enquêter sur une situation, ses conclusions doivent mériter le plus grand respect, et qui a fait fi des conclusions du juge Robinson, des conséquences de sa propre décision, de la condition des contrôleurs du trafic aérien et des intérêts du peuple canadien qui est maintenant exposé à de graves inconvénients.

Si le gouvernement, après tout ce qu'il a fait, s'abstient de faire la recommandation dont il a le devoir moral, on demandera alors au Parlement d'empêcher ces hommes de déclencher la grève, bien qu'ils considèrent avoir certains droits qu'ils veulent défendre. Honte au gouvernement de s'être mis, ainsi que le Parlement et le peuple canadien, dans cette terrible situation. Son comportement n'a aucune excuse. Il avait le devoir moral de s'en tenir aux recommandations d'une tierce personne.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur je sais qu'il ne me reste que quelques minutes, mais je vais tâcher de ne pas m'emporter, contrairement au député qui, évidemment, sait jouer la comédie beaucoup mieux que moi.

Je veux répondre tout d'abord au dernier point soulevé par le député d'York-Sud. Il n'en finissait pas de dire que nous avons le rapport. Aux termes de la Partie 2 de la loi sur les enquêtes, c'est moi qui étais chargé de nommer le juge Robinson. Je lui ai demandé de faire pour le gouvernement certaines choses convenues d'avance avec les trois associations. Il s'agissait de prévoir, au besoin, une disposition spéciale, indépendamment des taux de salaire déjà établis, pour dédommager les contrôleurs de la circulation aérienne pour leurs fonctions, responsabilités et exigences particulières. Il fallait tout d'abord étudier les facteurs et considérations dont il importe de tenir compte dans l'établissement des taux de salaire des contrôleurs de la circulation aérienne, sans perdre de vue les fonctions, responsabilités et exigences propres à leur emploi.

Je n'ai pas demandé au juge Robinson de présenter deux rapports; je lui en ai demandé un. Il a jugé bon, sans me consulter ni, autant que je le sache, personne au service du gouvernement, de présenter un rapport partiel.

M. MacDonald: Pourquoi?

L'hon. M. Pickersgill: Le gouvernement l'avait désigné pour résoudre tous les problèmes. Pour ma part, je croyais que nous avions le droit d'obtenir une réponse à toutes les questions que les représentants des contrôleurs de la circulation aérienne avaient consenti à déférer au juge Robinson et que nous ne devrions pas tenter d'en régler certaines avant d'avoir obtenu son avis sur chacune d'elles.

M. MacDonald: Pourquoi n'a-t-il présenté que la première partie de son rapport?

L'hon. M. Pickersgill: Vous devrez le demander au juge Robinson. Ce n'est pas ce que j'avais demandé, ni ce que je voulais. La chose ne me semblait pas souhaitable. Je ne veux pas me montrer irrespectueux envers le juge qui, j'en suis convaincu, s'est acquitté de sa tâche consciencieusement et de son mieux. Comme mon collègue le ministre du Revenu national (M. Benson) l'a signalé, le gouvernement est disposé à accepter sa recommandation fondamentale, selon laquelle les préposés à la circulation aérienne formeraient une classe comparable en dehors de la fonction publique aux répartiteurs d'avions, et nous sommes parfaitement disposés à présenter une recommandation fondée en général sur ce point de vue.

Par ailleurs, je dois faire remarquer —car le député d'Yord-Sud nous a fait une longue dissertation sur les négociations collectives—qu'il n'était pas question de négociations collectives dans ce cas, ce que le député d'Yord-Sud a eu l'honnêteté de reconnaître à la fin de son exposé. C'est le gouvernement actuel qui a demandé au Parlement de donner

aux employés de la fonction publique le droit de négocier collectivement. Nous n'en avons pas honte.

M. MacDonald: Et la grève?

L'hon. M. Pickersgill: Si le député de Prince, dont l'expérience des affaires publiques est légèrement moins étendue que la mienne, me laissait dire ce que j'ai à dire, je l'écouterais ensuite avec autant de courtoisie que lui.

M. Barnett: Le ministre voudrait-il commenter le quatrième point du mandat?

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais ajouter, dans le peu de temps qui me reste, qu'au moment où est survenu l'incident l'été dernier, les contrôleurs de la circulation aérienne ont déclaré qu'ils estimaient que le calcul de leur rémunération par la Commission du service civil et le Conseil du Trésor n'était pas équitable du fait qu'ils avaient été classés dans une catégorie inexacte. Ils ont demandé à me voir, mais je leur ai répondu que le gouvernement ne m'avait pas confié la tâche de calculer leur rémunération, et que celle-ci incombait au Conseil du Trésor et à la Commission du service civil.

Je leur ai dit que le gouvernement n'avait pas encore autorisé le recours aux négociations collectives mais que, comme leur activité relevait de ma compétence et que je tenais à m'acquitter de mes fonctions convenablement et à assumer les responsabilités que le gouvernement et la population du Canada m'avaient provisoirement conférées, il m'importait que leur moral soit bon. Je savais qu'il ne le serait pas, s'ils pressentaient l'injustice. Bien entendu, j'écouterais volontiers leurs propos, j'étudierais attentivement la question et, si j'estimais devoir présenter des instances au Conseil du Trésor, je le ferais. Au cours de l'entretien, j'ai dit qu'il me serait sans doute impossible, comme ministre et député conscient de ses responsabilités envers le Parlement, de recommander au Conseil du Trésor de déranger, pour accommoder un groupe, les catégories d'emplois établies par la Commission du service civil en vertu d'une méthode entérinée par la loi et dont la Commission s'était inspirée pour fixer le traitement d'un groupe considérable de fonctionnaires. Si pareille recommandation de ma part se révélait fructueuse, leur ai-je dit, cela créerait du mécontentement chez tous les autres fonctionnaires du ministère se trouvant dans des catégories connexes et non visées par ce genre de traitement spécial.

J'étais d'avis qu'il fallait définir de nouveau les traitements de tout le groupe, sans quoi les fonctions d'aucun de ses éléments ne pouvait l'être. C'est pourquoi j'ai rédigé ce document avec tant de circonspection. Le président du Conseil du Trésor était même encore plus soucieux de préciser sans équivoque que nous voulions des recommandations sur des aspects uniques ou spéciaux; aussi avons-nous inséré les mots: «non rattachées aux taux de rémunération établis». Nous ne demandions pas au juge de se substituer à la Commission du service civil pour déterminer le rapport entre toutes les classes en cause; nous tenions simplement à ce qu'aucune injustice ne soit commise à l'endroit des contrôleurs de la circulation aérienne, parce que ces employés accomplissent un travail qui, à mon avis, engendre plus de tension que les tâches qui incombent à la plupart des autres fonctionnaires. Nous savons que ce genre de travail ne peut être confié qu'à des hommes relativement jeunes, et j'estime qu'il faut en tenir compte. Je songe ici à la fatigue et au risque d'une baisse de l'acuité auditive—trouble dont je sais quelque chose—ou de l'acuité visuelle. J'ai affirmé que si nous pouvions déterminer la moindre caractéristique unique ou spéciale dans les fonctions du groupe en cause, je n'épargnerais rien pour qu'elle soit reconnue et traitée comme il se doit. Mais, monsieur l'Orateur, comme nous sommes à la veille des négociations collectives et que le traitement de ce groupe d'employés a été fixé, je ne peux, en toute conscience, appuyer une exemption des règles ordinaires pour un groupe, à moins qu'elle ne soit accordée à tous.

• (5.50 p.m.)

Tous les députés qui savent combien ces choses sont difficiles à déterminer de toute façon se rendent compte, je crois, qu'il est très difficile d'adopter une autre attitude à l'égard des fonctionnaires de l'État. Ce que nous cherchons à faire—et c'est là une chose que le juge Robinson a recommandée et qu'il a très bien exposée, à mon avis—c'est de reconnaître que ces personnes ont des tâches comparables à celles d'autres groupes d'employés—non pas exactement pareilles mais assez semblables pour que la comparaison puisse être une juste norme. Nous étions tout disposés à adopter cette attitude et l'avons dit très franchement.

Nous sommes aussi disposés à accepter l'opinion selon laquelle ces hommes ne peuvent s'attendre de continuer à être contrôleurs de la circulation aérienne, surtout à l'échelon de la classe 5, pendant toute leur vie active, à cause des tensions et des pressions spéciales qu'exige ce travail très astreignant, travail sur

lequel, à un moment ou à un autre, la vie de presque tous les membres de cette Chambre et d'un grand nombre de Canadiens peut dépendre.

Personne en cette Chambre ne saurait être plus préoccupé que je le suis comme ministre des Transports—même si je me souciais mesquinement de ma propre vie et de ma réputation—de l'importance d'un bon moral chez les contrôleurs de la circulation aérienne et tous les autres fonctionnaires du ministère des Transports qui doivent veiller à la sécurité de la vie humaine dans notre collectivité. Si un député, de quelque parti qu'il soit, estime qu'un membre du gouvernement se réjouit à la pensée que tous les aéroports civils de notre pays pourraient être fermés cinq jours avant Noël, il a tort. Bien sûr, les vis-à-vis ne seraient pas à blâmer pour cela; ceux qui occupent les banquettes ministérielles savent parfaitement bien qui sera blâmer en l'occurrence, et nous sommes aussi conscients qu'on puisse l'être, de nos responsabilités à cet égard.

Par ailleurs, monsieur l'Orateur, nous savons parfaitement bien que si nous prenions une initiative qui créerait un sentiment d'injustice dans l'esprit de milliers d'autres fonctionnaires du fait que nous modifierions un régime fondamental, qui existe dans une forme comparable depuis longtemps, si nous le faisions maintenant que la période de deux ans pendant laquelle ces traitements devaient être en vigueur est à demi expirée, nous créerions une situation qui, bien que n'étant pas aussi dramatique que celle-ci semble l'être en ce moment, serait probablement bien plus grave. Voilà le problème, et il est très grave et très épineux.

M. Douglas: Puis-je poser une question au ministre afin de bien le comprendre? Il dit que cela dérangerait le régime quant à des catégories comparables dans la fonction publique. Quelle est la catégorie comparable, dans la fonction publique, qui se rattacherait d'une façon ou d'une autre à ce groupe de contrôleurs de la circulation aérienne?

L'hon. M. Pickersgill: Je dirais au député qu'il est aussi expert que moi au sujet de la Commission du service civil. Le Bureau d'étude des traitements de la Commission du service civil a comparé ce groupe à un certain nombre d'autres. Le juge Robinson en a mentionné certains. Ils sont bien connus et représentent plusieurs centaines d'employés. Un groupe est comparé à d'autres.

Le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) sait sûrement—et le député de Carleton (M. Bell) comprend certainement ce genre de chose—que dès qu'on touche aux formes établies cela produit ce que mon honorable ami le président du Conseil du Trésor (M. Benson) appelle une réaction en chaîne dans toute la structure; cela est indéniable.

Voilà le problème, monsieur l'Orateur. Si nous avions affaire simplement aux contrôleurs de la circulation aérienne et si nous pouvions les isoler, s'il ne s'agissait pas de fonctionnaires liés au cours des ans à d'autres groupes, il ne serait peut-être pas très difficile de résoudre le problème.

M. Lewis: Il s'agit toutefois de liens artificiels.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que le député s'est occupé de conciliation surtout dans ce qu'on appelle le secteur privé. Il n'a pas encore réussi à faire entrer toute l'activité au pays dans le secteur public, malgré ses efforts depuis des années.

M. Lewis: Monsieur l'Orateur, je ne sais pas si je devrais m'expliquer sur un fait personnel et informer le ministre que j'ai également participé à des arbitrages ayant trait à l'Association du service civil de l'Ontario.

L'hon. M. Pickersgill: Oui, monsieur l'Orateur, l'honorable député a évidemment fait son apprentissage. Il commence à s'y connaître. Mais sérieusement, le secteur privé où la tâche de l'employeur se résume à répondre aux actionnaires est une chose; le secteur public en est une autre, où, pour établir certaines normes convenables dans le corps des fonctionnaires, il faut que les rapports entre les différents groupes soient adéquats.

Nous avons créé la Commission du service civil comme organisme parlementaire et non pas gouvernemental, afin que le gouvernement ne puisse exercer de favoritisme quant aux nominations, ou aux relations diverses; il serait fort dangereux que le gouvernement, un ministre ou même le Parlement essaie de déranger ces rapports de façon arbitraire pour la seule raison qu'autrement une crise risquerait d'éclater. Si nous sommes ici et si nous avons un gouvernement et un Parlement, c'est pour tâcher de résoudre ces problèmes difficiles; et nous devons les régler de notre mieux, comme le dit mon honorable ami, dans l'intérêt du peuple canadien.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

LA SANCTION ROYALE

Le major C.-R. Lamoureux, gentilhomme huissier de la verge noire, apporte le message suivant:

Monsieur l'Orateur, c'est le désir de l'honorable Député de Son Excellence le Gouverneur général que cette honorable Chambre se rende immédiatement auprès de lui dans la salle de l'honorable Sénat.

• (6.10 p.m.)

En conséquence, M. l'Orateur et les membres de la Chambre se rendent dans la salle du Sénat.

Et de retour,

M. l'Orateur fait rapport qu'il a plu à Son Honneur le Député du Gouverneur général de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

Loi concernant la *General Mortgage Service Corporation of Canada.*

Loi constituant en corporation l'*Income Life Insurance Company of Canada.*

Loi constituant en corporation l'*Income Disability and Reinsurance Company of Canada.*

Loi concernant la *Canada Health and Accident Assurance Corporation.*

Loi concernant la frontière entre les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan.

Loi concernant la frontière entre la province de la Saskatchewan et les Territoires du Nord-Ouest.

Loi modifiant la loi sur l'arpentage des terres du Canada.

Loi modifiant le Code criminel du travail (Normes).

Loi constituant en corporation la *Bank of British Columbia.*

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'année financière expirant le 31 mars 1967.

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. Churchill: Monsieur l'Orateur, quel est l'ordre des travaux de demain?

L'hon. M. Pennell: Monsieur l'Orateur, l'on se propose de revenir à l'article nº 111, la Chambre de nouveau en comité plénier pour l'étude du bill nº C-251, modifiant la loi sur la sécurité de la vieillesse et, si cette mesure est adoptée, nous passerons alors à l'article nº 92, la Chambre en comité plénier pour l'étude du bill nº C-231, le bill des transports.

(A 6 h. 16, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 15 décembre 1966

La séance est ouverte à deux heures et demie.

LES RELATIONS OUVRIÈRES

LE DIFFÉREND DES DÉBARDEURS DE LA CÔTE DU PACIFIQUE—COMPOSITION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE INDUSTRIELLE

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, j'ai annoncé à la Chambre, la semaine dernière, qu'à la suite de l'entente qui a abouti à la reprise du travail dans les ports de la Colombie-Britannique, une commission d'enquête industrielle serait chargée d'enquêter sur les causes de cet arrêt du travail qui a paralysé si longtemps et si néfastement les ports, et de soumettre des recommandations visant à éviter la répétition de situations analogues et donnant suite à notre promesse de nous occuper des griefs des contremaîtres.

J'ai le plaisir d'annoncer la nomination du juge C. Rhodes Smith, de la Cour d'appel du Manitoba, qui constituera la commission d'enquête industrielle. Le juge Smith, comme tous les députés le savent, a été ministre du Travail du Manitoba et a présidé avec distinction, pendant de nombreuses années, le Conseil canadien des relations ouvrières.

Je suis également heureux d'annoncer la nomination de deux assesseurs qui aideront le juge Smith dans ses fonctions: le capitaine H. J. C. Terry, retraité, de Vancouver, ancien président de la *Northland Navigation Company Limited*, qui, depuis sa retraite, s'est si bien acquitté de ses fonctions de président de l'Exposition nationale du Pacifique ces dernières années, et M. Joseph Morris, vice-président exécutif du Congrès du Travail du Canada, qui est bien connu et fort respecté partout au Canada, surtout sur la côte de l'Ouest où il s'est acquitté avec tant de distinction de la charge de président de l'Union internationale des bûcherons avant de venir à Ottawa.

J'ai également le plaisir d'annoncer que, conformément aux modifications du Code canadien du travail (Normes), qui a reçu la sanction royale hier soir, un décret du conseil adopté aujourd'hui édicte des règlements visant la rémunération du travail des débardeurs les huit fêtes légales. On s'attend que les règlements visant le congé annuel des débardeurs soient promulgués sous peu.

• (2.40 p.m.)

LES TRANSPORTS AÉRIENS

LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE —L'ÉTAT DES NÉGOCIATIONS

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Le président du Conseil du Trésor pourrait-il donner plus de détails sur la déclaration déjà circonstanciée qu'il nous a faite hier au sujet du différend des contrôleurs de la circulation aérienne? Serait-il en mesure de nous donner quelque espoir que l'application d'une loi de dernière heure sera évitée et qu'en sa qualité de représentant du gouvernement il ne se permettra pas de prendre, en refusant toute concession, une attitude intransigeante, qui nuirait à un règlement juste et équitable de la situation?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Je tiens à nier tout de suite que notre attitude ait jamais été intransigeante.

Le très hon. M. Diefenbaker: Vous l'avez dit hier.

L'hon. M. Benson: Si nous étions immobilistes, nous n'aurions pas de pourparlers avec les parties en cause.

Le très hon. M. Diefenbaker: Elles vous ont assouplis.

L'hon. M. Benson: Une réunion a lieu cet après-midi. Nous avons aussi décidé d'en tenir une autre ce soir, et, s'il le faut, de la prolonger toute la nuit afin d'essayer de résoudre ce problème tout en restant en deçà de la formule Diefenbaker-Douglas de 40 p. 100. (*Exclamations*)

Le très hon. M. Diefenbaker: La dernière partie des observations du ministre est complètement déplacée. (*Exclamations*) Je lui demande s'il a oublié la formule Pearson.

Le très hon. M. Pearson: Ce n'était que 30 p. 100.

Le très hon. M. Diefenbaker: Que 30 p. 100...

Le très hon. M. Pearson: 10 p. 100 de moins que la vôtre.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): J'ai une question à poser au premier ministre sur

un autre sujet, mais je pose, maintenant, la question de privilège pour dire que je n'ai jamais préconisé 40 p. 100. C'est une interprétation du ministre.

L'hon. M. Benson: Je pose la question de privilège...

M. l'Orateur: A l'ordre. Je signalerai aux députés que nous devrions essayer de commencer la journée sur le bon pied. Je doute que le député ait posé vraiment la question de privilège, mais il a certainement le droit de poser une question.

M. Douglas: Le ministre a invoqué un argument dans sa réponse et, à mon avis, j'ai le droit de dire que les contrôleurs de la circulation aérienne ont estimé que la formule proposée par le juge Robinson leur accordait une augmentation de 14 à 17 p. 100.

Une voix: Plus 15 p. 100.

L'hon. M. Benson: Combien font 24 plus 15?

Le très hon. M. Pearson: 39.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

L'OTAN—LA PARTICIPATION DU CANADA À LA STRATÉGIE NUCLÉAIRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): J'aimerais poser une question au premier ministre. On a annoncé que le Canada fera parti du comité des sept qui sera chargé d'élaborer la stratégie militaire de l'OTAN. L'acceptation de cette responsabilité signifie-t-elle la répudiation de l'engagement que le premier ministre a pris il y a trois ans de libérer le Canada de tout rôle nucléaire par voie de négociations?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Non, monsieur l'Orateur. Jusqu'à la création de ce comité, la planification dans le domaine nucléaire relevait de l'ensemble du Conseil de l'OTAN. Il est vrai qu'hier un groupe de planification nucléaire a été ajouté à la structure de l'OTAN. Il comprendra sept membres, y compris le Canada, qui serviront pour une période initiale de 18 mois, après quoi certains membres du groupe seront remplacés.

Le groupe s'occupera de planifier la défense nucléaire de l'Alliance. Les pays membres prendront désormais une part plus active à la préparation des instances soumises au Conseil sur ces questions.

L'idée d'une participation accrue des membres de l'Alliance est importante pour nombre de raisons; l'espoir que cela contribuera à faire progresser les efforts internationaux vers une entente mondiale efficace sur la non-prolifération n'est pas la moindre de ces raisons. Je tiens à souligner, monsieur l'Orateur, que le fait d'être membre de ce groupe n'engage pas le Canada davantage dans les questions nucléaires. La création d'un mécanisme de planification nucléaire n'est qu'une façon plus efficace d'aborder un problème dont, de toute façon, le Conseil serait saisi.

M. Douglas: Une question supplémentaire. Comme le premier ministre a déclaré que le Canada a accepté de siéger au comité de planification nucléaire, puis-je demander où en sont les négociations quant à l'abandon du rôle nucléaire du Canada?

Le très hon. M. Pearson: Eh bien, monsieur l'Orateur, notre division de l'air outre-mer a déjà fait l'objet d'un changement à cet égard. Le ministre de la Défense nationale (M. Hellyer) pourra peut-être faire rapport sur la question à son retour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Comme question supplémentaire, monsieur l'Orateur, j'aimerais demander au premier ministre si on lui a signalé qu'un vieil ami à moi, ancien secrétaire d'État aux Affaires extérieures, aurait déclaré que le Canada fait un excès de zèle en tentant d'aider à l'administration de l'Europe et devrait songer à se retirer de l'OTAN à l'expiration du traité en 1969?

[*Français*]

L'IMPÔT SUR LE REVENU

A PROPOS DE MODIFICATION À L'ARTICLE 79 (C)

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Réal Caouette (Villeneuve): Monsieur l'Orateur, je voulais poser une question à l'honorable ministre des Finances, mais en son absence, je crois que l'honorable ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor peut y répondre.

Au début de novembre, j'inscrivais une question au *Feuilleton*, afin de savoir si l'article 79(C) de la loi de l'impôt sur le revenu serait modifié. L'honorable ministre des Finances me répondait alors que des modifications tendant à donner suite aux changements proposés seraient incluses dans un projet d'amendement à la loi de l'impôt sur le revenu, avant la fin de l'année. Or comme nous arrivons à la fin de l'année 1966, l'honorable ministre du Revenu national est-il en mesure de nous dire si ces amendements à l'article 79(C) seront soumis au Parlement très bientôt?

[*Traduction*]

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Monsieur l'Orateur, un projet de loi sera présenté sous peu à la Chambre et il englobera

les modifications comprises dans le budget du printemps dernier, mais qui n'avaient pas alors été adoptées à cause de difficultés techniques signalées par le secteur des affaires. J'espère que le projet de loi sera présenté bientôt, mais je devrai consulter le ministre des Finances (M. Sharp) pour savoir quand.

M. Raymond Langlois (Mégantic): A titre de question supplémentaire, le nouveau projet de loi inclura-t-il les recommandations et les changements éventuels que le ministre des Finances a l'intention de proposer dans son budget miniature?

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

HAL BANKS—LA POSSIBILITÉ D'UNE ACCUSATION DE PARJURE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, le premier ministre (M. Pearson) m'a chargé de répondre à la question du chef de l'opposition (M. Diefenbaker) au sujet d'Hal Banks. De façon générale, on ne divulgue pas les recommandations que peut faire la GRC, pour la raison manifeste qu'il appartient aux légistes appropriés de prendre une décision définitive.

Les résultats de l'enquête à ce jour sur les allégations de parjure contre Banks ont été communiqués aux autorités provinciales en cause et le procureur provincial de la Couronne à Ottawa étudie maintenant la possibilité de porter une accusation. Il a demandé à la GRC d'obtenir certains renseignements supplémentaires.

Les deux gouvernements collaborent étroitement dans cette affaire, et dès qu'on en sera arrivé à une décision, tous les renseignements qu'il conviendra de dévoiler seront alors communiqués à la Chambre.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je conviens de façon générale avec le ministre que ce qui se passe entre les gouvernements fédéral et provinciaux au sujet des enquêtes, des accusations et autres initiatives en matière de procédure ne doit pas être révélé. Toutefois, j'aimerais lui demander ceci: les légistes de la Couronne du ministère de la Justice n'ont-ils pas conclu que, d'après les renseignements obtenus, l'accusation portée contre Banks non seulement paraissait fondée au premier abord, mais qu'il y avait effectivement de nombreux faits à son appui?

L'hon. M. Pennell: Le très honorable chef de l'opposition a parlé de légistes au pluriel. J'aimerais dire que, dans ce cas, le légiste a décidé que les résultats de l'enquête étaient de nature à prouver la nécessité de soumettre la question au procureur de la Couronne pour étude.

LA POLLUTION DE L'AIR

LA DISPONIBILITÉ AU CANADA DE DISPOSITIFS D'ÉPURATION DE GAZ D'ÉCHAPPEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, je voudrais citer très brièvement la déclaration faite hier par un dirigeant de l'industrie automobile canadienne: «On pourra probablement se procurer au Canada en 1968 ces dispositifs de contrôle des gaz d'échappement destinés à restreindre la pollution de l'air, mais seulement en payant un montant supplémentaire, puisque notre législation n'impose pas ces normes, contrairement à celle des États-Unis. Je voudrais demander au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social si, en 1968, les normes destinées à protéger la santé des Canadiens seront semblables à celles qui sont actuellement obligatoires aux États-Unis.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Je doute simplement que cette question soit urgente. Je conçois l'importance du problème, mais le député fait allusion à la protection des Canadiens en 1968. Je crois que cette question serait à sa place au *Feuilleton*.

M. Grafftey: Monsieur l'Orateur, l'industrie a déjà annoncé ses intentions. Nous n'avons pas de temps à perdre. Étant donné la déclaration faite par l'industrie, le ministre de l'Industrie est-il maintenant certain qu'à cause de l'accord sur l'automobile, les Canadiens peuvent compter pour leur protection sur les lois et les règlements des États-Unis?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Monsieur l'Orateur, à mon avis, les Canadiens s'intéressent plus aux résultats qu'aux méthodes ou aux techniques employées pour y arriver. Comme le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social l'a signalé, il ne semble pas avoir encore été établi que la santé des Canadiens, dans un grand nombre de collectivités, serait menacée si ce dispositif d'échappement n'est pas adopté. J'imagine que là où on en aura constaté la nécessité, le dispositif sera employé au Canada.

M. Grafftey: Le ministre de l'Industrie ou le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ont-ils communiqué avec de hauts fonctionnaires, à Toronto ou à Montréal, là où le problème est le plus aigu?

M. l'Orateur: La parole est au député d'Oxford.

L'ASSISTANCE-VIEILLESSE

LES NORMES D'APPLICATION DU RÉGIME

A l'appel de l'ordre du jour.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Monsieur l'Orateur, je veux poser une question au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Comme Noël approche, pourrait-il nous dire quand les règlements du régime d'assistance publique du Canada seront promulgués afin que les nombreux invalides nécessiteux sachent quelles conditions il faut remplir pour recevoir une assistance?

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, la question a été débattue ici même l'autre soir. J'espère que le gouverneur en conseil approuvera les règlements le plus tôt possible, après quoi nous pourrons conclure une entente avec les provinces. Je rappelle toutefois à mon honorable ami qu'aux termes du Régime d'assistance publique du Canada le gouvernement fédéral partagera le coût avec les provinces rétroactivement au 1er avril 1966.

LES TRANSPORTS AÉRIENS

LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE —LE RAPPORT DU JUGE ROBINSON: L'APPLICATION DES RECOMMANDATIONS SUR LES TRAITEMENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au président du Conseil du Trésor. Afin de dissiper tout doute au sujet de ce différend, pourrait-il nous dire si le gouvernement est prêt à donner suite à la recommandation sur les salaires inscrite dans le rapport du juge Robinson, qui a été nommé par le gouvernement?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Monsieur l'Orateur, le peuple canadien n'a pas les moyens de permettre une augmentation de salaire de 40 p. 100 répartie sur une période de deux ans, dans ce cas-ci.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, bien entendu, le ministre se sert de ces 40 p. 100 comme d'un rideau de fumée. Le taux réel est de 17 p. 100.

Des voix: A l'ordre.

Le très hon. M. Diefenbaker: Est-ce à dire, selon le ministre, que le juge Robinson, homme de grande expérience, a été nommé tout simplement pour jouer un peu avec le problème en attendant que le gouvernement rejette ses recommandations?

[M. l'Orateur.]

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, ce n'est pas le gouvernement, mais plutôt l'opposition qui joue avec le rapport. Pour sa part, le gouvernement l'a étudié minutieusement. *(Applaudissements)*

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question complémentaire au ministre, sans aucunement me reporter à la prétendue augmentation de 40 p. 100. Est-ce vrai que les demandes reçues des associations d'employés renfermaient, de fait, une concession au Conseil du Trésor? Ces gens n'ont-ils pas manifesté leur intention d'accepter un montant moindre que celui qu'avait recommendé le juge Robinson à ce sujet?

L'hon. M. Benson: Comme je l'ai dit, monsieur l'Orateur, tout ce qui se passe au cours des négociations doit, d'un commun accord, rester secret. Je n'ai pas l'intention de divulguer ce qui s'est passé au cours de ces négociations entre les représentants des employeurs et des employés. Peut-être le député a-t-il reçu des renseignements, mais je me suis engagé à ne pas révéler cette information.

M. Eldon M. Woolliams (Bow-River): Monsieur l'Orateur, eu égard aux circonstances actuelles et aux négociations de cet après-midi, j'aimerais poser une question complémentaire au ministre. La date prévue pour la grève a-t-elle été rapprochée ou retardée?

L'hon. M. Benson: Je pense que rien n'est changé.

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser au ministre une question complémentaire, car, d'après lui, les Canadiens n'ont pas les moyens de financer l'augmentation recommandée. Mais ont-ils les moyens de dépenser 11 millions de dollars pour cet amas de ferraille qu'est le *Bonaventure*?

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, le président du Conseil du Trésor voudrait-il nous dire si, lorsqu'il parle d'une augmentation de 40 p. 100, il entend par là une augmentation qui a déjà été approuvée? Ne dit-on pas que le juge Robinson ait recommandé une augmentation variant entre 14 et 17 p. 100? Lorsque le ministre parle de 40 p. 100, il s'agit donc en fait d'une augmentation qui s'est échelonnée sur une certaine période?

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, pour éclaircir la question, je voudrais signaler qu'il s'agit d'une période de deux ans et d'un contrat signé le 1er juillet 1965 qui est en vigueur jusqu'au 1er juillet 1967. Il y a une augmentation de 15 p. 100 prévue au cours de cette période de deux ans. Compte tenu de la somme supplémentaire, sauf erreur, l'augmentation totale sera d'environ 40 p. 100 si l'on accepte les recommandations du juge Robinson.

M. Lewis: Question supplémentaire. Je m'excuse de donner l'impression de harceler le ministre, mais a-t-il proposé aux associations d'employés une prolongation de la durée du contrat ou leur a-t-il demandé d'accepter les recommandations du juge Robinson à compter du 1er juillet prochain? Le ministre dira-t-il la vérité au Parlement?

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, je suis très franc à l'égard du Parlement, sauf que je ne...

Le très hon. M. Diefenbaker: «Sauf».

L'hon. M. Benson: ...dévoilerai pas ce qui s'est passé au cours des négociations; là-dessus, je demeure ferme. (*Applaudissements*)

M. Lewis: Vous médisez des négociations sans exposer les faits.

QUESTIONS OUVRIÈRES

NOUVELLE-ÉCOSSE—LE CHÔMAGE DANS L'INDUSTRIE SIDÉRURGIQUE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert C. Coates (Cumberland): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au premier ministre. Est-il en mesure de nous dire quelle initiative le gouvernement entend prendre au sujet du chômage croissant qui se fait sentir dans l'industrie sidérurgique de la Nouvelle-Écosse? Au Cap-Breton et à Amherst, 200 employés ont maintenant été licenciés.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Une réunion a eu lieu hier pour traiter de cette question d'importance pressante.

M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud): J'ai une question complémentaire, monsieur l'Orateur. La semaine dernière, le premier ministre a dit qu'on avait formulé des propositions visant à atténuer les effets du chômage chez les travailleurs de l'acier au Cap-Breton. A-t-il une annonce à faire à ce propos, sinon, en fera-t-il une avant le congé de Noël?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, dès que nous le pourrons, nous ferons l'annonce en question.

[*Français*]

LES SPORTS

REFUS DE LA CAHA D'AUTORISER DEUX CLUBS DE HOCKEY PEE-WEE DE FAIRE UNE TOURNÉE EN EUROPE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Joseph-Alfred Mongrain (Trois-Rivières): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au premier ministre.

Le premier ministre sait-il que deux clubs de hockey, de la classe Pee-Wee, un du Cap-de-la-Madeleine et l'autre de Ville LaSalle, ont été choisis pour faire une tournée d'exhibition en Europe pour défendre les couleurs de l'Expo '67, et que les autorités de la *Canadian Amateur Hockey Association* (CAHA) refusent d'autoriser cette tournée? Le premier ministre est-il disposé à user de son influence pour obtenir cette autorisation?

M. l'Orateur: A l'ordre. L'honorable premier ministre a, sans doute, noté les suggestions faites par l'honorable député.

M. Mongrain: Puis-je poser ma question à dix heures, monsieur l'Orateur?

[*Traduction*]

LA CHAMBRE DES COMMUNES

L'ÉTUDE DE LA PROCÉDURE PAR UN COMITÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, puis-je poser cette question soit au premier ministre, soit au leader de la Chambre. Étant donné que la présente session prendra fin un jour ou l'autre et que le Règlement provisoire actuellement en vigueur sera périmé, le gouvernement songe-t-il à établir bientôt un comité multipartite pour examiner notre procédure en vue de la prochaine session du Parlement?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Oui, monsieur l'Orateur, cette question fait déjà l'objet d'une étude très sérieuse et j'espère qu'il sera possible de discuter sans tarder de cette affaire très importante avec les représentants des autres partis.

M. Eldon M. Woolliams (Bow-River): Monsieur l'Orateur, j'ai une question complémentaire. Le premier ministre ne croit-il pas que les nouvelles dispositions n'ont pas amélioré notre procédure, retardant parfois l'expédition de nos travaux?

Le très hon. M. Pearson: Le présent Règlement a été une amélioration mais je pense que nous pouvons améliorer davantage le Règlement.

LA PÊCHE

LES NÉGOCIATIONS RELATIVES À LA ZONE DE 12 MILLES—L'ÉTABLISSEMENT DE LIGNES DE BASE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lloyd R. Crouse (Queens-Lunenburg): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Pêcheries. Comme le président Johnson a ratifié récemment le projet de loi relatif à la zone de pêche contiguë donnant aux États-Unis une zone de pêche exclusive jusqu'à 12 milles au large de leurs côtes, le gouvernement réalise-t-il des progrès en vue de conclure les négociations concernant la zone canadienne de pêche de 12 milles qui devait s'étendre à partir de lignes de base droites établies de cap en cap sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique, comme il a été convenu en juillet 1964?

L'hon. H. J. Robichaud (ministre des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, je rappelle au député que le projet de loi ratifié par le président Johnson renferme une disposition reconnaissant les droits de pêche traditionnels, à peu près comme le fait la politique adoptée par le gouvernement canadien.

En ce qui concerne l'établissement de lignes de base droites, une réunion a eu lieu la semaine dernière avec les fonctionnaires américains. Je crois comprendre également que le secrétaire d'État aux Affaires extérieures doit s'entretenir aujourd'hui à ce sujet avec le secrétaire d'État, M. Rusk.

M. Crouse: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Étant donné que les États-Unis ont maintenant établi leur propre limite de 12 milles, le ministre peut-il dire à la Chambre pourquoi ils s'opposent à ce que le Canada établisse une zone de pêche analogue et contiguë au large de son littoral?

L'hon. M. Robichaud: Monsieur l'Orateur, je croyais que le député savait que le Canada fait observer sa limite de 12 milles. J'ajouterai, pour sa gouverne, que la semaine dernière encore, 60 navires de pêche soviétiques se trouvaient au large de la côte du Pacifique et que tous étaient en dehors de la zone de pêche de 12 milles, respectant ainsi les règlements canadiens.

M. Crouse: Autre question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Je sais fort bien que le gouvernement canadien fait observer la zone de pêche de 12 milles, mais le ministre pourrait-il me dire quand le gouvernement a l'intention de mettre en vigueur la mesure législative concernant la zone de pêche de 12 milles qui découle de la loi adoptée en 1964 et selon laquelle la zone de 12 milles s'étendrait de lignes de base droites établies de cap en cap?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Crouse: Monsieur l'Orateur, la question me paraît très importante et le ministre devrait y répondre.

M. l'Orateur: Je n'ai jamais dit que le ministre ne pouvait y répondre. J'ai pris la parole pour signaler au député qu'il devrait poser une question. Apparemment, il l'a maintenant fait et le ministre semble vouloir y répondre.

L'hon. M. Robichaud: Monsieur l'Orateur, si vous me permettez de répondre à la question, je dirai qu'on avait donné clairement à entendre à l'époque que des lignes de base droites seraient établies à la suite de négociations avec les pays intéressés. Les négociations sont en cours depuis l'adoption de la loi par le Parlement et nous espérons les mener à bonne fin très bientôt.

QUESTIONS OUVRIÈRES

L'ANALYSE DU MARCHÉ DE LA MAIN-D'ŒUVRE —L'ÉLIMINATION DU DOUBLE EMPLOI

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser au président du Conseil du Trésor une question fondée sur les réponses fournies cette semaine, en deux occasions différentes, par le ministre du Travail et le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, au sujet de l'analyse du marché du travail entreprise par ces deux ministères. Ses subordonnés voudraient-ils faire enquête sur ce double emploi afin que soient évitées les dépenses inutiles?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, je pose la question de privilège. Il y a quelques jours, dans ma réponse à la question du député à ce sujet, j'ai déclaré que le ministère du Travail fait quelque chose dans ce domaine, auquel contribue

également le Bureau fédéral de la statistique. Pour faire suite à cette question, ainsi qu'à une autre, posée hier ou avant-hier, j'ai demandé qu'on examine l'ensemble du problème. Or, c'est le ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration qui s'occupe de la question et non le ministère du Travail. Il n'y a pas de double emploi et je m'excuse auprès de la Chambre pour les malentendus qui ont pu surgir à la suite de ma déclaration antérieure.

LES TRAVAUX PUBLICS

LES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE PEMBROKE (ONT.)

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Leonard Hopkins (Renfrew-Nord): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre des Travaux publics. Comme le vieux quai de Pembroke n'offre que très peu de sécurité et comme il est urgent de construire des installations portuaires pour les petites embarcations, le ministre peut-il nous dire où en sont les programmes d'amélioration présentés le 13 août dernier?

M. l'Orateur: A l'ordre. La question devrait être inscrite au *Feuilleton*, ou le député pourrait la poser lors du débat sur la motion d'ajournement.

M. Hopkins: A dix heures, monsieur l'Orateur.

LES NATIONS UNIES

LA RHODÉSIE—L'OFFRE D'UNE FORCE DE PAIX AU GOUVERNEMENT SMITH

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, lundi dernier, j'ai posé une question au premier ministre, mais je n'ai pu saisir sa réponse. Au lieu de la reposer, j'ai lu la réponse dans le hansard. J'aurais pu la poser à nouveau au premier ministre, hier, mais je vais le faire aujourd'hui. Il s'agit de la proposition du premier ministre Wilson au premier ministre Smith, concernant l'établissement d'une petite force composée de blancs et chargée du maintien de la paix, qui serait levée dans les pays du Commonwealth. En réponse à ma question, le premier ministre a dit que M. Smith avait rejeté toutes les propositions. Je voulais savoir si M. Wilson avait mis le Canada au courant de cette proposition, avant son entretien avec M. Smith.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'ignore si M. Wilson, premier ministre de Grande-Bretagne, a fait ou non cette proposition dans les termes indiqués par le député. Selon les journaux, cela faisait partie de l'échange de vues entre les deux chefs de gouvernement. Le sujet est néanmoins venu sur le tapis à la conférence des premiers ministres, tenue il y a un an et demi ou deux, au cours de laquelle la question rhodésienne fut étudiée et la proposition en cause fut ébauchée. A l'époque, elle n'avait pas suscité beaucoup d'enthousiasme.

LA CONFÉDÉRATION

LA RECONNAISSANCE OFFICIELLE DE L'ANNIVERSAIRE DE NAISSANCE DE SIR JOHN A. MACDONALD

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. M. Forrestall (Halifax): Monsieur l'Orateur, j'aimerais demander au premier ministre si, en l'absence de toute reconnaissance officielle par notre Parlement d'un des grands architectes de la Confédération, il songerait ou demanderait au gouvernement de songer à faire du 11 janvier, date de naissance de sir John A. Macdonald, une fête nationale.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, la question est si importante qu'elle devrait être inscrite au *Feuilleton*.

L'INSTRUCTION PUBLIQUE

L'OBTENTION DE PERMIS POUR DES APPAREILS DE LABORATOIRE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Le solliciteur général nous dirait-il si, considérant la récente saisie chez un instituteur de Toronto, par la Gendarmerie royale du Canada, d'un petit appareil de distillation semblable à ceux qu'on utilise dans les classes de sciences de la 7e année, le gouvernement a pour politique d'obliger toutes les écoles à détenir des permis pour les appareils de distillation installés dans leurs laboratoires et leur classes.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Je ne suis pas sûr que la question soit urgente, mais il me semble que, comme la précédente, elle devrait être inscrite au *Feuilleton*.

L'hon. M. Fulton: A mon avis, il peut y avoir une certaine urgence car les écoles aimeraient sans doute être fixées à cet égard.

LA «BANK OF WESTERN CANADA»

LA DIVERSITÉ DES ACTIONNAIRES

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, en l'absence

du ministre des Finances, puis-je appeler l'attention du premier ministre sur le fait que la *Wellington Finance Corporation Limited* est en train de prendre en main quelque 46 p. 100 de l'actif de la *Bank of Western Canada*, qui a pourtant obtenu sa charte à la condition expresse qu'elle soit financée par des sources diverses. Voici maintenant que, par suite de cette transaction, le groupe *Sinclair Stevens-British International Finance*, vu l'importance de ses intérêts, pourra devenir maître d'une banque vraisemblablement établie pour aider les provinces des Prairies. Le premier ministre pourrait-il se renseigner sur cette affaire qui, de prime abord, semble devoir nuire à l'intérêt public?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, sans accepter les prémisses sur lesquelles repose la question. je serai heureux de discuter la chose avec le ministre des Finances et de la faire examiner.

LES NATIONS UNIES

L'AFRIQUE DU SUD—L'ABSTENTION DU CANADA SUR LA POLITIQUE D'APARTHEID

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. Russell MacEwan (Pictou): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au premier ministre. Peut-il aujourd'hui répondre à celle que je lui ai adressée mardi et que son secrétaire parlementaire a tenue comme préavis? Il s'agit de l'abstention du Canada lors du vote aux Nations Unies sur la résolution concernant l'Afrique du Sud.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Je serai heureux de me renseigner à ce sujet, monsieur l'Orateur.

LES FINANCES

LES DIRECTIVES DES ÉTATS-UNIS À LEURS FILIALES CANADIENNES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Colin Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Monsieur l'Orateur, étant donné l'absence du ministre des Finances, j'adresse ma question au premier ministre. D'après une nouvelle reçue hier de Washington, le gouvernement américain est en train de publier, s'il ne l'a pas déjà fait, à l'intention des filiales canadiennes de sociétés américaines, de nouvelles directives qui, mises en œuvre, nuiraient gravement à la balance des paiements du Canada. Je demande donc au premier ministre si le gouvernement étudie les moyens d'empêcher que cette mesure du gouvernement américain ne nuise à notre balance des paiements?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'espère que mon honorable ami me permettra de tenir cette importante question pour préavis.

LES TRANSPORTS

ENTENTES FINANCIÈRES CONNEXES À LA LÉGISLATION FÉDÉRALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Albert): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au ministre des Transports. Des dispositions financières seront-elles prévues dans le nouveau bill des transports à l'intention des chemins de fer? Si oui, le gouvernement négociera-t-il des prolongations si ce bill des transports reste à l'étude cette année civile et si la Chambre ne l'adopte pas?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, cette question, me semble-t-il, porte sur un point que nous débattrons plus tard dans la journée, j'espère, et il conviendrait mieux de la poser au cours de ce débat que de l'inscrire au *Feuilleton*.

L'ÉDUCATION

L'UNIVERSITÉ McGILL—DEMANDE D'AIDE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. A. D. Alkenbrack (Prince-Edward-Lennox): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au premier ministre. Nous dirait-il si son gouvernement a pris des mesures pour aider l'Université McGill dans la grave crise financière qu'elle traverse actuellement?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, l'Université McGill reçoit indubitablement de l'aide du gouvernement fédéral, de la façon prévue dans les arrangements que nous avons faits avec les provinces. On n'a pas pris de mesures spéciales à ce sujet.

M. Alkenbrack: Une question complémentaire. Le premier ministre n'estime-t-il pas qu'il y a discrimination contre cette très importante institution nationale d'enseignement?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LE VIETNAM—LA PROLONGATION DE LA TRÊVE DE NOËL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser au premier ministre une question dont je lui ai donné préavis. Le gouvernement du Canada a-t-il présenté des instances aux gouvernements à Washington et à Hanoï au sujet de l'extension de la trêve au Vietnam à l'occasion de Noël dans le sens proposé par Sa Sainteté le Pape et par le secrétaire général des Nations Unies?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je remercie mon honorable ami de m'avoir donné préavis de sa question. Le gouvernement s'est réjoui comme, j'en suis sûr, tous les députés, de la décision d'instituer des trêves au Vietman pour Noël et le jour de l'an, ainsi qu'à la nouvelle année lunaire en février. Nous espérons vivement que les parties impliquées dans le différend considéreront très sérieusement la possibilité de prolonger ces trêves et, partant de là, la réduction et la suspension des hostilités, car ce serait un premier pas important vers la paix. C'est en songeant à cette possibilité que nous avons accueilli avec joie, de même, j'en suis sûr, que la Chambre, l'esprit dans lequel Sa Sainteté le Pape et le secrétaire général ont émis leurs appels.

A l'instar, peut-être, de mon honorable ami, j'ai vu des nouvelles en provenance de Washington ce matin selon lesquelles le gouvernement des États-Unis serait prêt à discuter, si je puis citer un passage d'un des rapports, «d'un cessez-le-feu prolongé ou de toute autre réduction des hostilités au Vietnam lors de pourparlers directs avec les communistes». Voilà la fin du passage du rapport que j'ai cité.

Je suis sûr que je parle au nom de tous les députés en exprimant l'espoir que l'autre côté manifestera un désir semblable. Les capitales intéressées, monsieur l'Orateur, sont au courant de l'opinion du Canada à cet égard. On a également discuté de ces opinions avec le Pape et le secrétaire général des Nations Unies.

J'ajoute pour conclure que si jamais nous pouvons jouer un rôle positif en ce qui concerne la possibilité d'un cessez-le-feu, soit indépendamment soit à titre de membre de la Commission internationale, nous serons très heureux d'avoir ce privilège.

CHYPRE—LES EXPÉDITIONS D'ARMES EN PROVENANCE DE LA TCHÉCOSLOVAQUIE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Howard Johnston (Okanagan-Revelstoke): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au premier ministre. Le Canada a-t-il fait des instances aux gouvernements de la Tchécoslovaquie et de Chypre à propos des expéditions d'armes à Chypre qui menacent la sécurité des forces canadiennes là-bas?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le gouvernement du président Makarios a conclu cette année une entente avec la Tchécoslovaquie portant sur la vente d'armes destinées à la force de police de Chypre, ce qui a probablement motivé la question de mon honorable ami. Le premier envoi est arrivé à Chypre vers la fin de novembre et on s'attend sous peu à un second envoi. Le gouvernement Makarios a promis toutefois de ne pas distribuer ces armes pour le moment et de les entreposer sous la surveillance de la Grèce continentale.

Le gouvernement canadien regrette naturellement toute décision concernant de nouvelles importations d'armes à Chypre, ce qui accroîtra forcément la tension entre les communautés turque et grecque de l'île. L'importation de ces armes est d'autant plus regrettable que les gouvernements grec et turc tiennent présentement des pourparlers dans le but de faciliter une solution aux problèmes chypriotes.

Monsieur l'Orateur, nous observons attentivement la situation à Chypre par l'entremise de notre haut-commissaire à Nicosie et de nos représentants dans les autres pays en cause, y compris notre représentant à Prague.

[*Français*]

LES TRANSPORTS

ON SUGGÈRE UNE RÉUNION DES MINISTRES DES TRANSPORTS AU SUJET D'UNE POLITIQUE NATIONALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre des Transports.

Étant donné que le Québec et plusieurs autres provinces refusent toute régie fédérale des transports, selon une déclaration récente du Dr Lizotte, ministre québécois des Transports, l'honorable ministre songe-t-il à amender le bill C-231 ou à convoquer les ministres provinciaux des Transports pour trouver un terrain d'entente?

[*Traduction*]

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, il me semble évident que le transport routier interprovincial et international est de la compétence exclusive du Parlement fédéral, de par une décision explicite des tribunaux, mais je ne pense pas qu'il faille se lancer dans un débat sur la question en ce moment, une heure environ avant que nous abordions l'étude du bill.

LE PACIFIQUE-CANADIEN

L'ABANDON DE L'EMBRANCHEMENT ROCKGLEN-KILLDEER (SASKATCHEWAN)

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lawrence Watson (Assiniboïa): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Transports relativement à une demande du Pacifique-Canadien visant l'abandon d'une ligne de 24.6 milles, située entre Rockglen et Killdeer (Saskatchewan). La compagnie déclarait dans sa demande que la ligne entre dans la catégorie de celles «dont l'abandon est admissible» sans attendre l'adoption du bill n° C-231 et que la Commission est disposée à donner suite à cette demande. Vu les demandes d'abandon d'embranchements que la Commission des transports examine en ce moment, le ministre nous assurera-t-il que sa promesse au comité des chemins de fer en juin 1964 est toujours valable?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Il serait très approprié d'en parler lorsque nous serons saisis du bill.

L'AGRICULTURE

LA DISPONIBILITÉ DE CÉRÉALES DE PROVENDE EN ONTARIO

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. E. Madill (Dufferin-Simcoe): Ma question s'adresse au ministre de l'Agriculture. Son ministère a-t-il pu aider les courtiers de céréales de provende de l'Ontario à se procurer, à des fins commerciales, du blé de l'Ouest des classes n°s 5 et 6 aux élévateurs de Collingwood et de Midland qui desservent les distributeurs de céréales de provende et les éleveurs du centre de l'Ontario. La question est urgente car la fin de la saison de navigation approche et l'Ontario a toujours été un débouché pour les céréales de l'Ouest.

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Pour la gouverne du député, il y a pénurie de blé pour nourrir le bétail car la qualité de la récolte a été très élevée cette année. Cette question relève du ministre des Forêts et du nouvel organisme des aliments du bétail. J'en parlerai à mon collègue pour voir si cet organisme peut remédier à la situation.

[*Français*]

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

AMENDEMENTS AU CODE CRIMINEL ET À LA LOI DE LA PREUVE, RELATIVEMENT AUX CONFESSIONS DE DÉTENUS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre de la Justice et Procureur général, un parlementaire de stature qui a terrassé plus d'une fois les lions de l'opposition.

La question est la suivante: En marge des rapports de brutalité policière exercée au Québec, ce qui a conduit d'ailleurs le Barreau de la province de Québec à réclamer une enquête royale, le gouvernement songe-t-il à amender le Code criminel et la loi de la preuve, en s'inspirant d'une décision rendue par la Cour suprême des États-Unis, afin que les tribunaux soient tenus de refuser la validité d'une confession d'un détenu, lorsque ladite confession relative à un délit majeur est faite en l'absence de l'avocat du détenu?

M. l'Orateur: J'hésite à signaler à l'honorable député que la question n'est peut-être pas tellement urgente. Il voudra peut-être en discuter à 10 heures?

M. Choquette: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. A mon avis, ma question est suffisamment importante. Au fait, j'envoie au ministre provincial de la Justice, M. Bertrand, un rapport à l'effet qu'un de mes clients a été brutalisé par la police. Or, je voudrais savoir si le ministre fédéral de la Justice a quelque chose à dire à ce sujet?

• (3.30 p.m.)

[*Traduction*]

MODIFICATION DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

SUPPLÉMENT DE REVENU GARANTI ET DÉTERMINATION DU REVENU DES PENSIONNÉS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen interrompu le mardi 13 décembre du bill n° C-251, tendant à modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse, présenté par l'honorable M. MacEachen.

Sur l'article 1—*Définitions.*

M. le président: A l'ordre. Avant de lever la dernière séance du comité, nous discutions l'article 1. L'article 1 est-il adopté?

M. Simpson: Avant d'adopter l'article 1, le ministre voudrait-il nous dire s'il a pu toucher un mot à son collègue, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, des questions que je lui ai posées lors de la dernière séance?

L'hon. M. MacEachen: Oui, j'ai parlé à mon collègue, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Les fonctionnaires de mon ministère ont eux aussi eu l'occasion de débattre la question avec leurs collègues de l'autre ministère. Il semblerait que le nombre des Indiens touchant un supplément de pension de sécurité de la vieillesse sous forme d'une allocation du ministère, n'est pas élevé et nous estimons qu'en général pour la grande majorité des pensionnés, dans la population indienne, les suppléments de pension seront un bien.

Dans les cas où le montant de $105 sera insuffisant pour répondre aux besoins des pensionnés indiens le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien versera une allocation supplémentaire. Nous estimons que le nombre de ces cas sera minime et qu'il s'agira le plus souvent d'Indiens vivant en dehors des reserves, qui nécessitent des soins spéciaux.

M. Simpson: Selon le ministre, la grande majorité des Indiens touchant des pensions de vieillesse, les $105 par mois, bénéficieront de cette mesure législative. C'est possible. Quoi qu'il en soit, $105 par mois sont, à mon avis, insuffisants pour subvenir aux besoins d'un pensionné de la vieillesse qui vit dans une région isolée, compte tenu du coût de la vie extrêmement élevé dans ces régions. Or, ceux à qui je songe en ce moment vivent surtout dans des régions isolées. Je sais que la plupart des Indiens pensionnés ne reçoivent guère plus que leurs $75 par mois. Le ministère estime sans aucun doute que cette somme est suffisante. Je soutiens qu'elle ne l'est pas.

En tout cas le ministre ne peut, semble-t-il, nous assurer que les pensionnés auxquels le ministère des Affaires indiennes alloue un supplément à leur pension de $75 par mois continueront à bénéficier de cette assistance parallèlement au supplément éventuel de $30 par mois.

Je comprends l'embarras de l'honorable représentant lorsqu'il s'agit de donner pareille assurance. Il doit se rappeler cependant, que si le gouvernement fédéral, qui dirige le ministère en cause, est incapable d'assurer au comité que les versements supplémentaires continueront, il crée par le fait même un précédent en ce qui touche les provinces; devant un tel exemple celles-ci vont songer très sérieusement à la possibilité de réduire leurs propres versements supplémentaires à l'endroit des pensionnés. Je crains fort que les provinces n'en décident ainsi. Il n'y a guère d'espoir qu'elles continuent de verser des suppléments, à moins que le gouvernement fédéral lui-même n'assure au comité qu'il se propose de prendre l'initiative et de continuer à distribuer cette catégorie de versements aux Indiens qui touchent la pension de vieillesse.

M. Chatterton: J'ai deux brèves observations à formuler. Lorsque nous en viendrons aux articles concernant l'application de la mesure, nous aurons quelques questions à poser au sujet des modalités de cette application.

Je crois comprendre qu'on a préparé un projet de formule de demande. Le ministre aurait-il l'obligeance de nous en fournir des exemplaires? Ce ne serait qu'un point de départ, nous le comprenons, mais nous saurions ainsi quel genre de formule de demande serait nécessaire pour se prévaloir des dispositions de ce projet de loi.

Deuxièmement, le ministre a-t-il discuté avec le ministre des Affaires des anciens combattants de la possibilité suivante: le supplément versé à la suite de cette modification ne serait pas considéré comme revenu dans l'évaluation des allocations aux anciens combattants? J'admets que ces allocations ne sont pas considérées comme des revenus aux fins du projet de loi, mais on peut inverser le raisonnement. Le fait de recevoir $30 en vertu de ce bill peut porter préjudice à l'admissibilité à l'allocation d'ancien combattant.

M. Baldwin: Monsieur le président, lundi dernier, j'ai entamé une discussion très intéressante avec le ministre au sujet de certaines contestations qu'on pourrait faire sur la légalité de cette mesure législative, suivant les dispositions que certaines provinces pourraient prendre. Depuis, j'ai relu le hansard, y compris la discussion amorcée par l'honorable député de Brome-Missisquoi, le discours de l'honorable représentant de Sherbrooke et la réponse du ministre à mes questions.

J'estime trop le ministre comme parlementaire pour ne pas savoir qu'il a énoncé cette réponse de manière à éviter des questions très importantes et, à mon avis, le projet de loi ne

devrait pas être adopté tant que nous n'aurons pas reçu de meilleures réponses.

Depuis le début, monsieur le président, j'ai soutenu que le gouvernement fédéral doit user de son autorité pour que le pouvoir central soit fort et viable. J'ai toujours appuyé le gouvernement dans ses efforts à cet égard, mais ici la situation est complètement différente. Nous sommes dans une zone indéterminée, une zone incertaine entre les pouvoirs des gouvernements fédéral et provinciaux.

Le ministre peut fort bien me dire, et avec raison, que, dans les circonstances actuelles, le gouvernement a reçu une opinion juridique confirmant qu'il a le droit d'édicter une loi de ce genre. J'accepte ce fait, et il n'y a pas à en douter; mais je songe à ce que sera la situation concernant cette mesure législative, si une province en édicte une semblable, comme une d'entre elles l'a déjà donné à entendre.

Je ne puis mieux faire, pour mémoire, que de donner lecture de la courte disposition de l'article 94A de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique:

> Il est déclaré, par les présentes, que le Parlement du Canada peut, à l'occasion légiférer sur les pensions de vieillesse au Canada, mais aucune loi édictée par le Parlement du Canada à l'égard des pensions de vieillesse ne doit atteindre l'application de quelque loi présente ou future, d'une législature provinciale relativement aux pensions de vieillesse.

On sait que cet article a été adopté en 1951, après plusieurs vaines tentatives pour donner au gouvernement fédéral la juridiction exclusive en cette matière. En 1964, lorsque le gouvernement s'est assuré, grâce à des modifications constitutionnelles, le droit d'accorder des prestations supplémentaires aux survivants et aux invalides, j'ai soulevé la question à la Chambre. J'ai posé une question au premier ministre, en juin 1964. Je lui ai demandé pourquoi, lors de l'adoption d'une modification constitutionnelle, le gouvernement n'avait pas alors tenté de se réserver le droit exclusif, de légiférer en matière de pension de vieillesse et autres questions de ce genre.

Je n'ai pas obtenu de réponse, mais au cours du débat qui s'ensuivit, lorsque le premier ministre a présenté l'adresse, j'ai encore une fois signalé cette question au gouvernement et au premier ministre. J'ai rappelé qu'en 1951, lorsque la première modification a été présentée par l'honorable M. Garson, alors ministre de la Justice, le texte était très simple. Il stipulait que nonobstant toute disposition de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, le Parlement du Canada avait le pouvoir de légiférer en matière de pensions de vieillesse.

[M. Baldwin.]

Telle était, à l'origine, la proposition du gouvernement fédéral, mais la province avait des raisons de n'en pas vouloir. Ainsi, les discussions et la correspondance entre les premiers ministres et le gouvernement fédéral ont abouti à la condition supplémentaire que je viens de lire, à savoir qu'aucune loi adoptée par le gouvernement du Canada à l'égard des pensions de vieillesse ne doit atteindre l'application de quelque loi présente ou future d'une législature provinciale...

Les événements actuels ont rendu la situation explosive. Nous savons que l'Assemblée législative de la province de Québec a décidé d'adopter des lois sur la pension de vieillesse. Qu'en sera-t-il, alors, de cette mesure législative? Supposons—ce qui pourrait fort bien arriver—que les projets de loi du Québec ou de toute autre province comportent certaines limites d'âge différentes de celles qu'à fixées cette mesure législative. Dans la loi provinciale, les montants stipulés, ainsi que les conditions de paiement et l'origine des fonds pourraient être différents.

Dans ces conditions, on ne peut certes pas prétendre qu'en essayant toujours d'appliquer ces dispositions et la première loi sur laquelle elles s'appuient, on ne gênera pas l'application d'une loi provinciale sur les pensions de vieillesse. Je ne vais pas invoquer cet argument, et ce n'est d'ailleurs pas ici qu'il convient de l'épuiser. Cependant, monsieur le président, cette possibilité existe bel et bien. C'est pourquoi, tout en approuvant sans réserves le ministre qui, dans la réponse qu'il m'a faite lundi, a déclaré que le gouvernement a tout à fait le droit, légalement parlant, d'appliquer cette mesure législative—encore une fois, je suis tout à fait d'accord avec ces paroles—il n'en sera pas nécessairement ainsi au cas où le gouvernement du Québec ou de toute autre province assumerait ses responsabilités constitutionnelles dans ce domaine. C'est pourquoi, il est plus que probable que cette mesure fédérale gênera l'application de la législation provinciale.

• (3.40 p.m.)

Que fera alors le gouvernement? Quelle sera la situation des pensionnés? D'où proviendront les fonds? Qu'adviendra-t-il de la Caisse de la sécurité de la vieillesse? Voilà des questions qui doivent préoccuper le gouvernement et le ministre ne doit pas tromper le comité comme il l'a fait lundi avec sa déclaration désinvolte. Il s'agit d'un problème des plus difficiles.

Le ministre pourra dire en réponse, que tout cela est théorique, hypothétique, mais à en juger par la déclaration faite dans le discours du trône à l'Assemblée législative de Québec, cela devient plus que théorique, et les membres du comité ont droit, je pense, à quelques explications sur les intentions du gouvernement à l'égard non des conditions qui existent présentement mais de celles qui pourraient bien survenir advenant qu'une telle situation se présente.

Avant de terminer, je recommanderais au ministre de bien prendre en considération la loi sur la Cour suprême. L'article 55 offre une solution peu compliquée et efficace, je pense. Il donne au gouverneur en conseil le droit de saisir la Cour suprême non seulement des mesures législatives existantes mais aussi des pouvoirs d'une Assemblée législative provinciale ou du gouvernement fédéral, que ces pouvoirs aient été exercés dans le passé ou qu'ils soient susceptibles de l'être.

S'il devient évident qu'une loi précise sera présentée au Québec, il incombera au gouvernement d'invoquer la loi sur la Cour suprême pour demander à ce tribunal une opinion sur la situation. J'en fais la proposition au ministre en toute sincérité. A mon avis, le gouvernement ne devrait pas attendre à la dernière minute, attendre l'adoption d'une loi provinciale qui entrerait en conflit direct avec la loi fédérale. On se demande très sérieusement si oui ou non la mesure que les députés sont invités à adopter est valide en raison de l'application possible de la loi provinciale.

M. Simpson: Je me demande si le ministre éclairerait un peu ma lanterne relativement à certains versements qui ne seront pas considérés comme revenu. Il a donné des explications complètes à la Chambre et au réseau national de télévision, je le sais, mais je pourrais peut-être poser la question de cette façon-ci: le ministre a dit que l'aide des parents, la propriété immobilière, les fonds en banque, et, sauf erreur, l'assistance sociale, ne seront pas considérés comme revenu quand on calculera le revenu du vieillard pensionné. Le ministre songe-t-il à autre chose? Nous dirait-il très brièvement ce qu'il laisserait encore dans cette catégorie?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, dans la mesure législative proposée, nous définissons le revenu suivant la loi de l'impôt sur le revenu. Outre les articles mentionnés par le député de Churchill, nous ne considérerions pas comme revenu, dans la perspective de ce supplément, les prestations d'assurance-chômage, par exemple, ni les prestations accordées aux termes de la loi sur les accidents du travail, ni l'assistance sociale sous une forme quelconque, sans exclure les allocations aux anciens combattants, ni les pensions d'invalidité pour service de guerre des anciens combattants, en un mot, aucune pension accordée comme dommages-intérêts.

Voilà des éléments additionnels qui me viennent présentement à l'esprit comme n'étant pas comptés. Nous ne comptons pas les dons ou les cadeaux de parents ou d'amis. Par exemple, nous ne prévoyons pas que les vieillards pensionnés recevant des cadeaux de leurs enfants, devraient considérer ces cadeaux comme revenu. Vous vous en souvenez sans doute, le comité du Sénat sur la gérontologie a recommandé que tout revenu en espèces soit considéré comme revenu aux fins du programme, mais nous n'avons pas accepté cette définition. Nous avons accepté la définition du revenu énoncée dans la loi de l'impôt sur le revenu et nous avons éliminé ainsi bon nombre d'éléments dont l'incorporation avait été recommandée par le Sénat.

M. Simpson: Le ministre ne pourra peut-être me répondre—c'est une chose que j'ignore moi-même—mais je me demandais si les versements faits aux Indiens en vertu des traités, sont, aux termes de la loi de l'impôt sur le revenu, classifiés comme revenu. Le ministre assurerait peut-être à la Chambre que ces versements ne seront pas pris en considération quand on calculera le revenu des Indiens dans l'application de l'aide supplémentaire additionnelle?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, on a déjà soulevé cette question. Je l'étudierai, et j'essaierai d'y répondre.

M. Simpson: Lorsque le ministre se renseignera, songera-t-il à insérer une disposition dans le projet de loi? Il a parlé de dommages-intérêts. A mon avis, les sommes versées aux Indiens, aux termes des traités, compensent dans une certaine mesure, la perte de certains de leurs biens. Le ministre devrait examiner cette question avec soin, et insérer une des positions dans le projet de loi.

L'hon. M. MacLean: Monsieur le président, je voudrais poser une question au ministre pour faire suite à celles qu'on lui a déjà posées. Sauf erreur, il est essentiel de considérer

la pension de vieillesse comme un revenu. Qu'en est-il des bénéficiaires de la pension de la sécurité de la vieillesse dans les provinces où le gouvernement provincial accorde un supplément à la pension qui a été porté à $100 par mois, comme à l'Île du Prince-Édouard par exemple? Est-ce que le supplément sera considéré comme un revenu? En d'autres termes, est-ce que les bénéficiaires de la pension de vieillesse de l'Île du Prince-Édouard n'auront droit qu'à $5 accordés par le gouvernement fédéral, ou les provinces pourront-elles abolir le supplément? Dans ce cas, les bénéficiaires de la pension bénéficieront-ils de ce projet de loi?

L'hon. M. MacEachen: La question de la pension dans l'Île du Prince-Édouard a été examinée. Le nouvel article 9, dont il est question à l'article 3, renferme une disposition prévoyant que le montant de toute pension ou supplément et le montant de tout paiement semblable en vertu d'une loi d'une législature provinciale ne seront pas considérés comme revenus. Par conséquent, un habitant de l'Île du Prince-Édouard qui réclamerait le supplément de revenu garanti, ne serait pas tenu d'inscrire dans la formule, à titre de revenu, la pension de $25 reçue de sa province. C'est à la province de prendre une décision à ce sujet. Mais aucun pensionné ne sera privé par nous de cet avantage, du fait qu'il reçoit un supplément de la province.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président, la proposition formulée cet après-midi au sujet de la mesure législative de la pension de vieillesse se rattachant au domaine constitutionnel doit recevoir une réponse du gouvernement. Un gouvernement renfermé dans sa tour d'ivoire et jouant les simples spectateurs devant une question d'une telle importance, voilà une situation que le Chambre ne saurait accepter. Je m'étonne en effet chaque jour, en lisant ma correspondance quotidienne, du nombre de gens qui m'écrivent pour me dire «Et maintenant, de quel œil voit-on une pension universelle, puisque chaque Canadien qui paie l'impôt sur le revenu, l'impôt sur les corporations et ainsi de suite, a apporté une contribution lui donnant droit à une pension».

Il n'est plus jamais question, dans des mesures législatives de ce genre, d'octroyer quelque chose sous forme d'indemnité ou de prestation; il s'agit de nos jours d'un revenu du travail, découlant de l'apport de tous les Canadiens. Je tiens à bien faire comprendre encore une fois que notre opinion là-dessus est toujours la même; l'attitude actuelle du gouvernement est injuste et inéquitable, à nos yeux, et tous les Canadiens qui ont droit à la pension de vieillesse devraient recevoir l'augmentation portant la pension au chiffre de $100 par mois, que nous avons constamment et régulièrement préconisé.

[L'hon. M. MacLean.]

• (3.50 p.m.)

La mesure législative déroge à un principe établi et reconnu par l'ensemble des Canadiens et selon lequel, quelle que soit sa situation matérielle, toute personne doit pouvoir bénéficier du même régime de pension. Une évaluation des moyens n'est pas acceptable. C'est une mesure rétrograde, on l'a dit à maintes reprises dans les débats, et qui porte atteinte à la dignité humaine. Le gouvernement a beau faire et beau dire, il s'agit bien en pratique d'une évaluation des moyens. Le gouvernement essaie en vain de l'ennoblir en la désignant autrement, mais ce que nous appelons une rose embaumerait autant sous un autre nom, et une épine, de quelque nom qu'on la désigne, risque de nous «écharper». Il s'agit sans aucun doute d'une manœuvre économique et politique car nous répudions un principe reconnu depuis des années.

Je n'insisterai pas sur cette question, que d'autres députés ont longuement débattue, mais je soulignerai de nouveau que l'opposition a tenté de s'assurer l'appui des députés ministériels en proposant constamment des amendements tendant à porter la pension à $100 par mois. Nous avons été jusqu'à dire que voter en faveur d'un tel amendement ne serait pas considéré comme vote de défiance, mais le gouvernement a ligué tous les libéraux pour faire front contre cette augmentation de $25 par mois.

Je ne citerai aucun nom mais je pourrais nommer tout de suite un ou deux députés qui dans leurs circonscriptions s'efforcent de faire croire à leurs commettants qu'ils sont en faveur d'une augmentation uniforme. Toutes les vociférations des libéraux à la Chambre ou ailleurs n'empêchent pas qu'ils appuient toujours le gouvernement, que celui-ci ait tort ou raison.

Cela dit, j'aimerais aborder maintenant une question d'importance capitale. Nous ne devrions pas adopter cette mesure législative avant d'avoir obtenu une réponse à la question suivante: quelle attitude prendra le gouvernement fédéral lorsqu'une province ou une autre adoptera une mesure législative autorisant la province à accorder des pensions de vieillesse? Ce n'est pas par pur hasard que la mesure législative à l'étude a été remise à plus tard pendant des semaines et des mois, puis tout à coup présentée à la Chambre quand le

gouvernement du Québec a décidé de faire valoir sa compétence en matière de pension de vieillesse.

On a parlé de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique et de l'article qui porte particulièrement sur les pensions de vieillesse, soit l'article 94A. J'aimerais le citer à mon tour. Il n'exige aucune interprétation. Quiconque sait lire l'anglais ou le français peut en saisir le sens. Je cite:

Il est déclaré, par les présentes, que le Parlement du Canada peut, à l'occasion, légiférer sur les pensions de vieillesse au Canada, mais aucune loi édictée par le Parlement du Canada à l'égard des pensions de vieillesse ne doit atteindre l'application de quelque loi présente ou future d'une législation provinciale relativement aux pensions de vieillesse.

En avril 1963, le premier ministre a énoncé un principe, que j'ai mis en doute à l'époque et que je mets en doute encore aujourd'hui. Il faisait valoir le concept de deux Canadas, qui porte atteinte à l'unité canadienne. Aujourd'hui, le gouvernement s'éloigne de ce concept et l'abandonne. Le gouvernement a montré par ses actes qu'il ne croit pas à l'idée d'un seul Canada. En 1963, 1964 et 1965, le gouvernement actuel a déclaré partout au pays que nous bâtirions une nation fondée sur la dualité—et il ne s'agissait pas d'une dualité de citoyenneté reposant sur les droits des Canadiens français ou des Canadiens anglais —mais d'une scission du Canada en deux parties. Ces droits remontent à 1775, 1791 et 1865, de même que les modifications apportées par la suite.

Malgré tous les moyens de propagande dont il dispose, le gouvernement a renoncé aujourd'hui à ce principe. On n'entend plus parler de fédéralisme coopératif, l'une des grandes doctrines, avait-on dit, élaborée par le gouvernement actuel. Aujourd'hui, le fédéralisme coopératif est mort et enterré. Le gouvernement actuel, père de l'idée, en est aussi le meurtrier.

Le ministre avait élaboré la mesure depuis longtemps; il y a consacré des heures et des jours de travail, j'en suis sûr. Nous n'avons cessé de revendiquer une mesure de ce genre, et nous sommes prêts à l'accepter, car une demi-mesure vaut mieux que rien. Le gouvernement l'a couvée tant que le gouvernement Johnson du Québec n'a pas déclaré son intention de présenter un bill sur la pension de vieillesse, conférant à la province de Québec autorité en la matière.

Le ministre est bien capable, d'une part, de reconnaître la promesse faite par le gouvernement, au cours de la dernière campagne électorale, d'accroître les pensions de vieillesse de $25 par mois, et, d'autre part, de l'oublier après 13 ou 14 mois. Le ministre s'y connaît en matière de souplesse et d'astuce politiques.

M. Byrne: Bravo.

Le très hon. M. Diefenbaker: En matière de souplesse, le député de Kootenay-Est s'y connaît peut-être plus que quiconque à la Chambre.

J'aimerais demander au ministre ce que le gouvernement entend faire au sujet de la mesure à l'étude. Ce n'est sûrement pas par son silence et son inertie que le gouvernement espère polir la mesure et la faire adopter. Nous tenons à savoir ce qui va se produire et ce que le gouvernement entend faire.

Par suite de la modification de 1951 à l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, les provinces ont, d'un commun accord, accepté le principe selon lequel le gouvernement fédéral pourrait légiférer en matière de pensions de vieillesse, mais la modification ne prévoyait aucun pouvoir fédéral exclusif. Le libellé même de l'article reflétait l'intention de conserver aux provinces le droit exclusif en matière de pensions de vieillesse.

• (4.00 p.m.)

Je vais lire cet article une fois de plus pour qu'il n'y ait pas d'erreur:

...mais aucune loi édictée par le Parlement du Canada à l'égard des pensions de vieillesse ne doit atteindre l'application de quelque loi présente ou future d'une législature provinciale relativement aux pensions de vieillesse.

Lorsque l'Assemblée législative du Québec adoptera la mesure mentionnée dans le discours du trône et, selon la déclaration déjà faite, s'appropriera le droit exclusif de légiférer en matière de sécurité de la vieillesse dans sa province, quelle sera l'attitude du gouvernement fédéral? Du temps où M. Lesage était premier ministre, il n'avait qu'à demander pour habituellement recevoir, car le gouvernement fédéral ne voulait pas discuter avec une province qui s'accorderait si bien avec lui dans le domaine du libéralisme. Cependant, ce gouvernement formule soudain un nouveau concept et le fédéralisme coopératif meurt de causes non naturelles. Je suis persuadé que le ministre a étudié cette question avec minutie et que ses conseillers auront réfléchi à toutes les éventualités, advenant l'adoption de la présente mesure par le Québec.

Le ministre dira-t-il à la province de Québec que l'article 94A donne le droit au gouvernement fédéral d'adopter sa mesure législative sur les pensions de vieillesse? L'article 94A ne nous donne absolument aucun droit exclusif; il ne s'agit que d'une permission. Si la province de Québec adopte une

mesure prévoyant une pension de $100 par mois, le gouvernement du Canada songera-t-il à nous présenter quelque montruosité comme celle qu'il nous a servie relativement à l'assurance-maladie? Dans ce dernier cas, le gouvernement a accepté le principe de la dualité des régimes d'assurance. Le gouvernement du Canada a-t-il l'intention de remettre à la province de Québec—sous forme d'avances ou par toute autre méthode suivie en pareils cas —un montant suffisant pour couvrir les sommes totales qu'elle affectera aux pensions de vieillesse? Le gouvernement est désespéré, et je comprends bien le silence inaccoutumé du ministre à cet égard.

Le gouvernement se trouve aujourd'hui dans une situation terrible en ce qui a trait à l'enseignement universitaire, comme l'a mentionné le député de Prince-Edward-Lennox, qui demande quelles sont les intentions du gouvernement au sujet de l'Université McGill. On a répondu qu'il ne se mêlerait pas de ce problème, qui relève de la province.

Cependant, lorsque nous étions au pouvoir, nous avions conçu une formule, acceptable de part et d'autre, selon laquelle la province de Québec—au moment où le colonel Sauvé en était premier ministre—acceptait les 27 millions de dollars destinés aux études universitaires. Toutefois, selon cette formule, les sommes qui devaient être versées à la province de Québec pour l'éducation ne pouvaient l'être qu'aux institutions qui répondaient aux exigences. En d'autres termes, les institutions avaient droit aux subventions selon le nombre d'étudiants, aux mêmes conditions que les autres provinces.

Lorsque le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, il a décidé, en dénonçant carrément tous les principes acceptés depuis des années, d'adopter le fédéralisme coopératif, selon lequel les sommes versées aux provinces pour l'éducation pouvaient servir à toute autre fin. Autrement dit, les sommes versées aux provinces comme subventions aux universités pouvaient servir à d'autres fins. L'argent était tout simplement placé dans un fonds consolidé et c'est l'assemblée législative provinciale qui décidait à quelle fin il serait utilisé.

Le gouvernement se trouve maintenant dans de beaux draps. Il m'intéresse de savoir comment il va s'en sortir. Si l'Assemblée législative de Québec adopte cette mesure—et, si je saisis bien la pensée de M. Lesage dans les journaux, il ne s'opposera certainement pas à l'adoption de ce projet de loi—que fera le gouvernement canadien? Il peut répondre que cette question surviendra plus tard. Nous voulons savoir maintenant ce qu'il va faire.

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

Lorsqu'on a posé une question d'ordre général il y a un instant et qu'on a parlé de déférer le cas à la Cour suprême du Canada, le ministre a écouté avec grande attention mais n'a donné ni de réponse ni d'indice quant à l'attitude du gouvernement. J'aimerais connaître maintenant son opinion en sa qualité d'autorité en la matière, car il doit en être une si l'on considère l'énorme montant d'argent qui se dépense présentement pour toutes les mesures de sécurité sociale, qui relèvent en grande partie de la juridiction des provinces. Il sera naturellement en mesure de répondre clairement et brièvement aux questions suivantes. La première est celle-ci: le gouvernement a-t-il renoncé à l'attitude qu'il avait adoptée sur le plan constitutionnel au sujet du concept du fédéralisme coopératif, maintenant devenu le fédéralisme non coopératif?

Deuxièmement, le gouvernement va-t-il forcer une province à accepter une mesure anticonstitutionnelle? Bien entendu, ni le gouvernement actuel ni aucun gouvernement n'oserait le faire; donc la réponse est négative. Alors que fera le gouvernement? Que compte faire le gouvernement lorsque la mesure adoptée par l'Assemblée législative de Québec aura reçu la sanction royale? Les Canadiens ont le droit de connaître cette décision. Nous avons trop vu, depuis trois ans et demi, nos droits constitutionnels grignotés pour ne pas demander de comptes maintenant en cette matière à l'étude. J'attends avec le plus vif intérêt l'explication que le ministre nous donnera au nom du gouvernement du Canada. Lorsque la question a été posée en 1964, comme l'a signalé tantôt le député de Peace-River, personne n'y a répondu. A ce moment-là, la question pouvait sembler théorique, mais aujourd'hui l'heure de la vérité approche. L'Assemblée législative de Québec a l'intention de légiférer en cette matière qui relève exclusivement de sa juridiction en vertu de l'amendement constitutionnel apporté à l'article 94A. Si le ministre ne peut répondre à la question sans l'aide du ministre de la Justice ou du solliciteur général qui, à toutes fins pratiques, est devenu le vrai légiste de la Couronne, je prétends que cet article devrait être réservé. Sinon, le ministre devrait expliquer au comité d'une manière détaillée, complète et intelligente ce que le gouvernement entend faire. Si l'article est réservé, le gouvernement pourra faire entendre la voix des dirigeants du ministère de la Justice; ainsi, les Canadiens sauront une fois pour toutes de quel côté le gouvernement actuel les entraîne.

• (4.10 p.m.)

Pendant trois ans, le gouvernement a suivi une politique à l'encontre de laquelle il veut maintenant aller. Nous tenons à savoir ce qu'il se propose de faire dans le cas qui nous occupe ici; c'est notre droit de connaître ses intentions avant de nous prononcer.

Je remarque la présense du ministre des Postes. C'est un homme pour qui j'ai toujours eu le plus grand respect; aussi aimerais-je qu'il nous fasse connaître sa pensée sur le sujet. Va-t-il s'écarter des principes de la constitution? J'aimerais également connaître la façon de voir du ministre associé de la Défense. Sauf erreur, ce sont les deux seuls ministres québécois à la Chambre et, s'il en est ainsi, je tiens à ce qu'ils expriment leur point de vue. Je désire qu'ils nous fassent connaître leur attitude, non pas celle qu'ils prendront devant les électeurs du Québec ou d'ailleurs, mais bien celle qu'ils entendent prendre en cette enceinte.

[*Français*]

M. Caouette: Monsieur le président, le très honorable chef de l'opposition (M. Diefenbaker) avait certainement raison de poser les questions qu'il vient de poser à l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) en ce qui concerne la légalité du bill C-251. Est-ce que l'amendement à la loi sur la sécurité de la vieillesse diminuera, de quelque façon que ce soit, les droits acquis des provinces canadiennes, non seulement ceux de la province de Québec mais aussi ceux de toutes les provinces?

Au fait, l'article 94(a) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique stipule bien clairement:

> Il est déclaré, par les présentes, que le Parlement du Canada peut, à l'occasion, légiférer sur les pensions de vieillesse au Canada, mais aucune loi édictée par le Parlement du Canada à l'égard des pensions de vieillesse ne doit atteindre l'application de quelque loi présente ou future d'une législature provinciale relativement aux pensions de vieillesse.

Monsieur le président, la province de Québec a déclaré bien fermement et bien carrément son intention de récupérer tous ses droits en ce qui concerne la sécurité de la vieillesse. A mon sens, selon l'esprit et la lettre de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, il est clair que la question des pensions de vieillesse relève des provinces plutôt que du gouvernement canadien.

Il faut toutefois reconnaître que le gouvernement canadien prenait, il y a une trentaine d'années, l'initiative de présenter au peuple canadien la mesure législative établissant les premières pensions de vieillesse, les premières lois de l'assistance-vieillesse au Canada. On a demandé, à ce moment-là, l'avis de toutes les provinces à l'exception de la province de Québec qui, à l'époque, était dirigée par une administration libérale, acceptait de laisser Ottawa entrer dans ce champ législatif que constituaient les allocations et la sécurité de la vieillesse. M. Taschereau, alors premier ministre du Québec, disait que la pension de vieillesse constituerait un encouragement à la paresse, que la pension de vieillesse empêcherait les enfants d'aider leurs parents, bref, que les enfants deviendraient des fils ou des filles dénaturés, qui refuseraient d'aider les vieillards. Un an après, les pensions de vieillesse étaient acceptées dans la province de Québec, comme dans toutes les autres provinces canadiennes.

Il faut bien, monsieur le président, être juste à l'endroit de ceux qui, à ce moment-là, administraient le pays, au niveau fédéral; en définitive, ils ont tracé la voie pour que les provinces acceptent les pensions de vieillesse. Rien n'empêchait, à ce moment-là, les provinces,—la province de Québec comme les autres —d'adopter une mesure établissant la pension de vieillesse; mais l'initiative est venue d'Ottawa, et non pas des provinces. Qu'on dise aujourd'hui qu'Ottawa empiète sur les droits des provinces, quand les provinces elles-mêmes étaient engourdies, paralysées ou ne voulaient pas agir, je crois qu'on est malvenu de blâmer le gouvernement fédéral de tout ce qu'il a fait dans le domaine de la sécurité de la vieillesse, depuis une trentaine d'années.

Monsieur le président, ceci ne nous empêche pas, je crois, de voir bien en face les données du bill C-251 que nous étudions et qui vise à augmenter les pensions jusqu'à concurrence de $30 par mois, après des enquêtes. Des amendements tendant à abolir la question des enquêtes furent déclarés irrecevables ou rejetés, de sorte que nous connaîtrons des enquêtes au sujet de toute personne qui recevra un supplément quelconque à la pension actuelle. Même si un pensionné est âgé de plus de soixante-dix ans, pour avoir droit à un supplément quelconque de sécurité de vieillesse, il devra souffrir des enquêtes.

• (4.20 p.m.)

Et je crois, monsieur le président, que les enquêteurs et les enquêtes coûteront plus cher aux contribuables canadiens que si nous payions à toutes les personnes âgées de 65 ans et plus le supplément de $30 que la loi suggère présentement.

Nous connaîtrons une bureaucratie plus puissante que celle qui existe présentement; il faudra établir des bureaux ici et là à travers le Canada, ce qui coûtera des millions pour décider qui a droit à un supplément et qui n'y a pas droit. Et nous savons tous qu'à la suite de ces enquêtes il se produit des injustices flagrantes. Nous en avons des preuves aujourd'hui lorsqu'il s'agit de verser une pension à quelqu'un qui n'a pas atteint l'âge de 68 ans.

Je crois que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) aurait dû s'enquérir un peu plus, lui-même, sur ce que coûteront les enquêtes au Canada pour établir qui a le droit à un supplément et qui n'y a pas droit. Quel sera le critère à ce moment-là, qui décidera si l'on doit accorder un supplément de $10 au lieu de $30, de $15 au lieu de $25? Le ministre aurait dû établir des critères afin que les membres du Parlement sachent au moins où ils vont avec ce nouveau projet de loi.

Je comprends que le but du gouvernement est de réaliser son objectif, soit un revenu garanti, un revenu minimum garanti, pour tout citoyen canadien. Je ne crois pas que les pensions lui aideront à atteindre cet objectif car même à $100 par mois cela ne représente que $1,200 par année. Or, avec $1,200 par année, le ministre sait fort bien qu'on ne peut pas, étant donné le coût actuel de la vie, vivre convenablement dans notre pays. Il me semble que cela n'est un secret pour personne.

Monsieur le président, mon collègue, le député de Chapleau (M. Laprise), a soulevé, l'autre jour, un point intéressant. Il a parlé d'un pensionné de l'État qui serait âgé de 65, 67 ou 68 ans, alors que son épouse ne serait âgée, que de 55, 57 ou 58 ans. Celle-ci, à cause de son âge, n'est pas admissible à la pension. Or, je demande: Deux personnes, vivant ensemble dans une maison, peuvent-elles vivre avec $105 par mois pour les deux? Alors, pourquoi, dans le bill, ne stipule-t-on pas que dès que le mari est admissible à la pension, son épouse l'est aussi?

Actuellement, on oblige les mères de famille âgées de 55, 57, 58 ans à laver les planchers ou à nettoyer des bureaux, et ce la nuit dans bien des cas, parce qu'ils, l'époux et l'épouse, ne peuvent pas vivre avec $105 par mois et encore moins avec $75 comme c'est le cas présentement.

Monsieur le président, il me semble que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social aurait dû inviter ses collègues du cabinet à être aussi généreux à l'endroit des personnes âgées du Canada que le cabinet l'est, par exemple, à l'endroit de la défense nationale, de l'industrie et du commerce, des pays étrangers. Nous ne sommes pas opposés, je le répète, à aider les pays sous-développés, mais on ne me dira tout de même pas que nos vieillards, qui reçoivent $75 ou $80 par mois, vivent dans l'opulence. Il y a des gens dans d'autres pays qui gagnent à peu près cette somme-là et où le coût de la vie est bien moins élevé que celui que nous connaissons au Canada.

S'il y a des personnes ou des familles qui vivent dans l'abjection ou dans la misère, dans plusieurs pays, nous en avons également au Canada, et les personnes âgées, dans bien des cas, sont de ce groupe.

[M. Caouette.]

Maintenant, monsieur le président, je comprends que ce bill est sujet à être amendé, à être amélioré à n'importe quel moment, lorsque le gouvernement actuel ou celui qui le remplacera le décidera, mais rien n'empêche qu'il faut tenir compte des faits qui se produisent dans notre pays et qui sont étalés à la grandeur du monde entier, à l'effet que le Canada est un des plus riches pays du monde entier. S'il en est ainsi, nous n'avons pas le droit de refuser à nos Canadiens, à nos personnes âgées qui ont donné toute leur vie à leur pays, le Canada, qui ont travaillé à son développement et à son édification, le droit strict au minimum vital, le droit de vivre convenablement et raisonnablement dans n'importe quelle province, tout en respectant le vœu de quelque province que ce soit, car selon l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, chaque province a des droits véritables, des droits indéniables et des droits prioritaires dans ce domaine.

Même si Ottawa a pris l'initiative, il y a trente ans, il doit quand même respecter l'esprit et la lettre de la constitution canadienne. Il ne s'agit pas d'amender la Constitution mais seulement de la respecter, et, à compter du moment où elle sera respectée, Ottawa aura rendu service aux provinces. Nous pourrons même dire qu'Ottawa traçait la voie aux provinces, il y a trente ans, et que, après avoir constaté qu'elles avaient atteint une certaine maturité, nous revenons à l'esprit et à la lettre de la Constitution, nous leur permettons de se développer ou d'adopter les mesures législatives qu'elles ont le droit d'adopter, dans le meilleur intérêt de leur population et, en même temps, de tout le Canada.

L'hon. M. Asselin: Monsieur le président, avant hier, j'ai également fait allusion au problème qu'ont soulevé aujourd'hui le chef de l'opposition (M. Diefenbaker) et le député de Peace-River (M. Baldwin). Je demandais au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) de nous dire, au cas où une province se prévaudrait de sa "juridiction» exclusive en matière de sécurité de la vieillesse, s'il était prêt à recommander au gouvernement fédéral d'accorder à cette province l'équivalence fiscale pour financer et administrer un fonds de sécurité de la vieillesse, sur le plan provincial.

• (4.30 p.m.)

Le ministre, évidemment, a réaffirmé ce que le premier ministre (M. Pearson) a dit à la Chambre au cours de cette semaine, soit que le gouvernement fédéral est rassuré, par le présent bill, au sujet de la constitutionnalité de la loi, en un mot, que le gouvernement fédéral occupe le champ et entend y demeurer.

Évidemment, cette réflexion, prise dans le contexte d'aujourd'hui, a un certain sens, puisque tant et aussi longtemps qu'une ou toutes les provinces n'ont pas adopté de mesure législative concernant la sécurité de la vieillesse, le gouvernement fédéral n'a pas l'obligation de se prononcer sur ce sujet.

Mais depuis que le gouvernement du Québec, dans son discours du trône, a manifesté l'intention bien arrêtée d'adopter une mesure en vertu de laquelle il occupera tout le champ de la sécurité de la vieillesse, je crois qu'à ce moment-là le gouvernement fédéral actuel est placé devant un fait accompli. Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) et le cabinet devraient, afin de dissiper toute confusion qui peut exister présentement dans l'esprit des contribuables de la province de Québec, donner les réponses aux questions que nous avons posées, plus particulièrement à celles des députés de Sherbrooke (M. Allard), de Peace-River et, aujourd'hui, du chef de l'opposition (M. Diefenbaker).

Il est évident, comme l'a dit le chef de l'opposition cet après-midi, que si une province entend exercer, en vertu de l'article 94a, sa juridiction en ce qui a trait à la sécurité de la vieillesse, le gouvernement fédéral doit se retirer de ce domaine.

Si l'on considère l'esprit qui a présidé à l'amendement qui a été adopté en 1951, nous y voyons, surtout de la part des représentants de la province de Québec, une déclaration de principe à l'effet que la province de Québec, à cette époque, consentait à ce que le gouvernement fédéral exerce cette juridiction en matière de sécurité de vieillesse, mais, par ailleurs, que la province conservait son droit d'exercer sa propre juridiction dans ce domaine lorsqu'elle jugerait opportun de le faire.

Or, présentement dans la province de Québec, les contribuables se posent les questions suivantes: Dans le cas où le gouvernement provincial établirait son propre plan de sécurité de vieillesse, le gouvernement fédéral continuera-t-il à exercer également sa juridiction dans le domaine de la sécurité de vieillesse en même temps que le gouvernement provincial? Dans le cas où le gouvernement fédéral refuserait de se retirer de ce domaine, est-ce que, pour administrer ce fonds provincial de la sécurité de vieillesse, les contribuables de la province de Québec devront subir la double taxation? Est-ce que le gouvernement fédéral agira, comme dans le cas des programmes conjoints? Lorsque j'ai posé la question au ministre, j'avais en tête, évidemment, les programmes conjoints. Nous savons que le gouvernement fédéral, dans le cas des provinces qui se sont retirées de certains programmes conjoints, en vertu de ce système de fédéralisme coopératif, dont le premier ministre a parlé si souvent, a décidé de leur donner une équivalence fiscale en retour des montants qu'elles ne percevaient pas en vertu de ces programmes conjoints.

Le député de Peace-River, cet après-midi, a demandé au ministre s'il se pourrait que cette question constitutionnelle, qui n'est évidemment pas difficile à comprendre, soit référée à la Cour suprême par le cabinet afin que celui-ci ait une directive en ce qui a trait à l'exclusivité de sa juridiction dans ce domaine.

Je dois signaler au député de Peace-River que le premier ministre de la province de Québec a déclaré devant l'Assemblée législative que la province de Québec ne reconnaîtrait pas la compétence de la Cour suprême en cette matière et qu'un jugement que cette Cour pourrait rendre sur cette question de la sécurité de vieillesse serait invalide. Et ceci m'amène à dire que, de fait, dans la province de Québec, la compétence de la Cour suprême ne serait pas reconnue par les autorités provinciales, ni par la majorité de la population, pour décider si telle compétence ou telle juridiction constitutionnelle, dans un domaine quelconque, est du ressort de la province de Québec ou du gouvernement fédéral.

Je pense bien qu'il ne servirait à rien pour le cabinet de soumettre cette question à la Cour suprême parce que le premier ministre actuel du Québec, et même M. Lesage, lorsqu'il était premier ministre, ont souvent mis en doute la compétence de la Cour suprême, et la validité de ses jugements dans le domaine de la constitutionnalité de nos lois. A mon avis, il ne sert à rien au cabinet de demander l'avis de la Cour suprême.

Nous demandons au cabinet fédéral de rassurer les contribuables de la province de Québec, avant que ce bill ne soit adopté, quant à son attitude éventuelle relativement au régime de la sécurité de vieillesse.

Le gouvernement central s'entêtera-t-il à garder ce champ de taxation, et les contribuables de la province de Québec devront-ils subir la double taxation, puisqu'ils seront appelés à defrayer le coût d'un régime provincial de la sécurité de vieillesse?

Il est évident que le gouvernement fédéral, d'après les déclarations du très honorable premier ministre et du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, entend garder ce champ de taxation.

Dans la réponse à la question que j'ai posée avant-hier, l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social m'a répondu qu'en vertu de la loi, de la constitution, toutes les provinces avaient la liberté d'établir leur propre plan de sécurité de vieillesse.

Évidemment, l'honorable ministre laisse entendre, par là, que la province de Québec peut

établir son régime de sécurité de vieillesse, mais cela ne veut pas dire que le gouvernement fédéral se retirera de ce champ qu'il occupe présentement.

Je suis d'avis qu'en vertu de l'article 94a, si une province désire exercer sa juridiction dans le domaine de la sécurité de vieillesse, le gouvernement fédéral doit se retirer. Je pense que c'est l'esprit de l'article 94a.

Je crois bien qu'il n'est pas nécessaire que le cabinet obtienne l'avis de la Cour suprême sur cette question. On n'a qu'à lire attentivement, comme le disait cet après-midi le très honorable chef de l'opposition, l'article 94a pour être convaincus que si une province désire exercer pleinement sa juridiction en matière de sécurité de vieillesse elle en a tous les droits. A mon avis, le gouvernement fédéral devrait se retirer de ce champ qu'il occupe présentement.

La seule solution que le gouvernement fédéral devrait envisager, à mon avis, et je pense bien que l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social pourra nous donner une réponse à ce sujet avant que cette loi ne soit adoptée, serait de dire aux provinces: Si vous décidez d'établir votre régime de la sécurité de vieillesse et de l'administrer vous-mêmes, le gouvernement fédéral sera disposé à agir envers vous de la même manière qu'il a agi dans le cas des programmes conjoints.

Je fais un appel sérieux à l'honorable ministre. C'est une question extrêmement importante et qui, actuellement, prête à confusion dans l'esprit des québécois. Il est juste et raisonnable que nous ayons une réponse ferme, positive et définitive concernant sa juridiction en matière de sécurité de vieillesse, si la province de Québec décide, comme elle en a déjà signifié son intention, d'occuper, elle seule, le domaine de la sécurité de vieillesse.

• (4.40 p.m.)

M. Valade: Monsieur le président, il est évident, à en juger par les propos que nous avons entendus depuis le début de la discussion de ce projet de loi, que toutes les objections semblent être d'ordre constitutionnel et que l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen), malgré les nombreuses demandes qui lui ont été faites en ce sens, s'obstine carrément à refuser de répondre à cette question importante et primordiale que les représentants de tous les partis, de même que l'honorable député indépendant de Sherbrooke (M. Allard), lui posent depuis quelques jours, à savoir si l'article 94 (a) de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique s'applique à l'encontre du bill que le gouvernement propose actuellement à la Chambre.

[L'hon. M. Asselin.]

Je pense que l'honorable ministre nous aiderait énormément à raccourcir les débats et à diriger le sens de la discussion s'il avait la courtoisie de nous dire, de façon claire et précise, sans ambiguïté ni détournement, à titre de ministre responsable de la présentation de cette mesure à la Chambre, comment il définit la responsabilité du gouvernement fédéral, relativement à l'application de cette loi, en vertu de l'article 94 (a). Il ne faut pas être tellement éveillé aux questions constitutionnelles, monsieur le président, pour lire, en blanc et en noir, ce que stipule l'article 94 (a), que l'on retrouve à la page 495 de la 4e édition du Précis de procédure parlementaire de Beauchesne, et je cite en partie:

...mais aucune loi édictée par le Parlement du Canada...ne doit atteindre l'application de quelque loi présente ou future...

Il me semble que cette protection que les législateurs ont mise dans cet Acte de l'Amérique du Nord britannique est claire, afin de protéger les législatures provinciales contre l'intrusion ou la centralisation du gouvernement fédéral. Étant donné que j'ai d'autres observations à faire, je me demande si le ministre n'est pas injuste, s'il n'est pas mal intentionné en refusant de se prononcer et de définir sa compréhension de cet article 94 (a), puisque c'est là la seule, mais la plus importante objection que nous avons à poser au sujet de cette mesure.

Je vois que l'honorable ministre est intéressé à lire les journaux. Peut-être lit-il justement les rapports qui ont trait aux objections faites, en cette enceinte, par les députés qui représentent le peuple de toutes les parties du Canada. En ce qui me concerne, je représente une circonscription de la province de Québec, et je dois donc manifester les intérêts de ma province. Des députés venant d'autres provinces canadiennes ont également manifesté leur opposition à cette mesure justement en vertu des objections prévues par l'article 94 (a), qui est clair, sans ambages et ne prête certes pas à quiproquos ni même à une interprétation technique ou juridique.

Entre-temps, monsieur le président, l'honorable ministre fait la sourde oreille. Pourquoi refuse-t-il obstinément d'expliquer sa position? Qu'est-ce qu'il entend par l'article 94(a), relativement à son application dans le domaine des pensions de vieillesse? C'est clair. C'est précis. Il me semble que l'honorable ministre devrait nous donner une réponse. S'il consent à nous dire que son projet de loi ne va pas à l'encontre de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, qu'il ne constitue pas un défi à l'égard de la constitution canadienne, bref, s'il peut nous assurer que la mesure ne va pas à l'encontre de tout l'esprit, de toutes les opinions juridiques qui ont contribué à apporter, en 1951, cette modification à l'Acte

de l'Amérique du Nord britannique, je dis qu'il fait fausse route et qu'il oriente la politique de ce pays vers des difficultés constitutionnelles—pour ne pas dire plus—assez graves pour l'avenir de notre pays.

Monsieur le président, si nous ne respectons pas les pactes conclus entre le gouvernement central et les provinces, qu'allons-nous respecter à l'avenir? L'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social voudrait-il se faire l'instrument sérieux, l'instrument conscient d'un désaccord très profond entre les provinces et le gouvernement central? Est-ce là l'esprit du fédéralisme coopératif dont on a tellement et si souvent entendu parler, depuis que son gouvernement est au pouvoir? Si le ministre nous répondait, au lieu d'afficher cette arrogance du silence, cette indifférence et cette irresponsabilité à l'égard du Parlement,—attitude que nous connaissons depuis déjà quelques années—je pense que nous éviterions des problèmes sérieux, qui deviendront d'ailleurs plus sérieux, si le gouvernement ne s'acquitte pas de son obligation de préciser sa compréhension des problèmes constitutionnels de ce pays.

Des députés ont réclamé des comités constitutionnels et préconisé des mesures afin qu'il y ait un dialogue plus profond entre les provinces et le gouvernement central. Toujours, le gouvernement actuel a remis la question. Il a étudié, il va étudier; il a considéré et va reconsidérer ces problèmes, mais jamais il n'a pris une décision positive, catégorique et sans équivoque au sujet de ces problèmes fondamentaux du respect des articles de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, pacte qui nous a permis de vivre en ce pays, dans une harmonie assez relative, mais quand même assez positive. Par l'imposition majoritaire qu'il veut faire, puisque le gouvernement recevra probablement l'appui du Nouveau parti démocratique, et se servant d'une puissance numérique, le ministre veut aller à l'encontre de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique et de l'esprit qui l'a institué. Alors, je demande au ministre...

Une voix: C'est de la dictature!

M. Valade: Monsieur le président, j'entends un honorable député dire que c'est de la dictature. C'est plus que de la dictature; c'est de l'ostracisme, c'est une hégémonie politique que le ministre entend imposer à ce Parlement, parce qu'il sait très bien qu'il a entre les mains non pas une norme de législation sociale, mais une norme de «partisanerie» politique.

Si le ministre était conscient que son silence peut être sérieux, il réaliserait qu'aucun des députés libéraux de la province de Québec n'a eu le courage de se lever, depuis le début de la discussion de ce projet de loi, pour nous dire son opinion sur cette question qui va à l'encontre d'un des articles de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Pourquoi ce silence de tous les députés libéraux du Québec qui, pendant la dernière campagne électorale, se promenaient et promettaient une pension de $125 par mois à nos vieux et à nos vieilles? Pourquoi ce silence de la part de ces pseudo-intellectuels, de ces députés libéraux du Québec, dont l'honorable député d'Hochelaga (M. Pelletier), celui de Mont-Royal (M. Trudeau) et d'autres à consonnance sensationnelle dans le Québec? Pourquoi sont-ils de parfaits silencieux, voire même muets comme des carpes, sur ce projet de loi?

Étant donné que les députés libéraux du Québec qui siègent actuellement en cette enceinte représentent la seule province qui a manifesté officiellement, par l'intermédiaire de son discours du trône, l'intention de légiférer en matière de pensions de vieillesse, ils ont l'obligation morale et politique de nous dire ce qu'ils pensent de cette question.

• (4.50 p.m.)

M. Allard: Vous leur en demandez beaucoup trop.

M. Valade: Monsieur le président, on me dit que j'en demande beaucoup trop, mais sur les quelque quarante députés libéraux, je devrais pouvoir en trouver au moins un qui aurait le courage de demander au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social de s'expliquer clairement, relativement à son interprétation de cet article. Je me demande pourquoi il faut toujours revenir à la tâche, supplier, prier le ministre de nous dire ce qu'il pense, quelle est son interprétation ou sa définition d'un article de l'Acte constitutionnel? Est-ce si difficile pour le ministre?

Le chef de l'opposition (M. Diefenbaker) a dit, cet après-midi, qu'il considérait le ministre comme un homme brillant. Moi, je le trouve brillamment silencieux, parce qu'il sait qu'il n'a pas la compétence, actuellement, pour nous faire connaître sa définition juridique, historique et constitutionnelle de l'article 94(a). Ce n'est pas compliqué et ce serait très clair. Je tiens à dire à l'honorable ministre que s'il refuse de répondre, il devra s'attendre à ce que nous le dénoncions—comme il faudra le faire—sur les tréteaux politiques de la province de Québec, de même que ses collègues qui refusent de lui demander des explications claires et nettes.

Monsieur le président, les vieillards ont des besoins pressants. Plusieurs d'entre eux se trouvent dans des situations pécuniaires excessivement déplorables. Je représente une circonscription où la majorité des électeurs sont de classe ouvrière, et lorsqu'ils arrivent à un certain âge, ils ne peuvent plus gagner leur vie en exerçant leur métier, leur profession ou

leur occupation. La plupart d'entre eux se trouvent sans ressources et ils doivent nécessairement compter sur l'aide des gouvernements. Que cette aide vienne du gouvernement provincial ou des autorités fédérales, peu importe, en tant que quelqu'un leur aide.

Or, le gouvernement du Québec a manifesté son intention de leur aider, de faire en sorte de soulager leurs besoins, et c'est pourquoi le gouvernement fédéral n'a plus à intervenir dans ce domaine. Il n'a plus de droit de préséance et n'a pas, non plus, le droit constitutionnel d'occuper le domaine des pensions de vieillesse comme il le fait actuellement ou comme il veut le faire.

Le député de Villeneuve (M. Caouette) disait, tout à l'heure, que le gouvernement fédéral avait pris l'initiative de légiférer en matière des pensions de vieillesse, il avait raison. Lorsque le gouvernement fédéral l'a fait, les provinces ne s'y étaient pas intéressées, parce qu'elles n'avaient pas les moyens de financer semblable programme législatif. Mais maintenant que la province de Québec a manifesté son intention bien arrêtée de légiférer dans ce domaine, et si le ministre persiste à ne pas nous donner une définition plus précise de l'article 94(a), je dis qu'il va à l'encontre de la loi, qu'il tue, au départ, tout ce que nous pourrons apporter, à l'avenir, sur les amendements constitutionnels, lorsque nous aurons mis sur pied un instrument de révision du pacte confédératif.

Or, monsieur le président, à titre de député, j'insiste, je demande et j'ordonne au ministre de nous donner une réponse ou son interprétation de cet article de l'Acte constitutionnel auquel plusieurs députés ont fait allusion.

Pourquoi le ministre s'obstine-t-il à nous refuser une réponse? Est-il incapable de le faire? Lui manque-t-il des conseillers juridiques? Ou, encore, est-ce parce que ses collègues du Québec, sur qui il avait basé toute sa propagande politique, lors des dernières élections, ne veulent pas se compromettre avec lui, dans ce projet de loi? Le peuple a le droit de connaître la raison de ce silence que nous réprouvons, ce silence qui indique à la population de ce pays le peu de sens de responsabilité, dont le ministre fait preuve à la Chambre des communes, vis-à-vis les représentants du peuple. Et je ne comprends pas qu'il n'y ait pas un règlement dans cette Chambre pour forcer le ministre à donner des précisions, d'établir ses positions, lorsqu'il s'agit d'un principe fondamental et immuable, de savoir si le ministre agit légalement ou illégalement. Et je soutiens, pour ma part, qu'il agit présentement illégalement, au point de vue constitutionnel, en forçant la population du Québec à se soumettre à sa loi plutôt qu'à la législation du Québec, comme le stipule la constitution.

[M. Valade.]

Monsieur le président, il est évident que les députés, et le ministre le sait, sont dans une position très difficile ou seront dans une position très difficile lorsqu'il s'agira de voter pour ou contre le bill C-251, à cause de l'aspect politique qu'il implique. Et, si les députés étaient appelés à voter sur l'article 94(a), en rapport avec le bill que nous discutons, ce vote en serait un de désapprobation à l'endroit du ministre, et il le sait. C'est pourquoi il reste coi et ne veut pas éclairer la Chambre sur les intentions de son gouvernement.

Nous ne pouvons nous permettre, nous, les députés, qui sommes responsables, de faire de la politicaillerie sur le dos de nos vieillards, parce que nous considérons que nous avons là un rôle social éminent à remplir. Par ailleurs, nous savons aussi que le gouvernement manque d'honnêteté en présentant cette législation. Sachant d'avance que le gouvernement provincial entend faire valoir ses droits constitutionnels dans ce domaine, le gouvernement actuel et les ministres placent les députés dans une situation qui ne correspond pas à la réalité et qui peut être interprétée comme étant un désaveu des avantages, que nous voulons pourtant procurer aux vieillards, si nous votons contre la loi. Et si nous votons pour la loi, ceci veut dire que nous nous rendons complices du ministre pour trahir les dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Voilà le dilemme dans lequel nous placent cette législation et le silence du ministre. Si le ministre nous donnait une définition claire, une interprétation précise de la loi, je pense que nous pourrions, d'une façon beaucoup plus honnête et objective, prendre une position. Je pense que le ministre sera responsable des actes de trahison dont se rendront coupables ses propres collègues de la province de Québec, au moment de la votation de cette loi, s'il ne précise pas ses positions.

Nous savons, monsieur le président, que les membres du NPD voteront aveuglément et sans hésitation pour cette loi. Se cachant sous le manteau de justiciers sociaux, ils ont «flirté» avec la province de Québec durant les dernières élections générales. Au fait, ils ont dit aux gens de la province de Québec: Vous savez, dans notre parti, nous comprenons le problème des Canadiens français; nous reconnaissons que le NPD est indépendant dans la province de Québec, sous la présidence de monsieur un tel, nous interviendrons contre les décisions qui seront prises.

• (5.00 p.m.)

Et, aujourd'hui, ces gens-là vont aveuglément, sans discuter, approuver le gouvernement. Et que diront-ils lors des prochaines élections dans la province de Québec? Il faudra les dénoncer comme étant des opportunistes qui viennent dans la province de Québec, comme les libéraux l'ont fait lors des dernière-

res élections générales, recueillir des votes et, le lendemain, trahir leurs engagements vis-à-vis une population qui est trop fière, trop honorable pour accepter le compromis et le dilemme malhonnêtes qui leur sont proposés aujourd'hui dans cette législation.

Et si le ministre refuse de nous donner des réponses, nous le tiendrons personnellement responsable, et son gouvernement subira les conséquences de cet acte irresponsable lors du prochain scrutin.

Monsieur le président, j'aimerais que le ministre nous dise ce que représente, pour lui, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique et l'article 94(a). S'il en est incapable, eh bien, nous n'avons plus besoin d'un ministre incapable dans ce gouvernement, et nous verrons à changer de ministre. Si le gouvernement est incapable de s'expliquer clairement, nous verrons également à changer de gouvernement.

M. Allard: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de prolonger le débat. J'ai eu l'occasion, mardi de cette semaine, au stade de la deuxième lecture, c'est-à-dire avant l'étude en comité du projet de loi, de faire des observations sur la substance du projet de loi et également au sujet de ses implications constitutionnelles.

Cet après-midi, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discours des honorables députés, particulièrement ceux des honorables députés de l'opposition officielle. Et celui qui vient de reprendre son siège, l'honorable député de Sainte-Marie (M. Valade), comme celui qui l'avait précédé, l'honorable député de Charlevoix (M. Asselin), ont posé à l'honorable ministre des questions très judicieuses, très importantes.

L'honorable député de Sainte-Marie se demande pourquoi l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen), ou le gouvernement, ne veut pas faire connaître son attitude et son opinion sur les implications constitutionnelles de ce projet de loi. Eh bien, comme l'honorable ministre ne semble pas vouloir donner de réponse, je crois qu'elle nous a été donnée de façon très solennelle et très majestueuse par l'un des autres ministres de la Couronne, l'honorable ministre associé de la Défense nationale (M. Cadieux) lorsque nous étudiions, en cette Chambre, durant cette session, un autre projet de loi. Si ma mémoire est fidèle, c'était le projet de loi relatif à la création d'un centre culturel au Canada.

L'honorable ministre associé de la Défense nationale, entendant les arguments des honorables députés, alors qu'ils signalaient les implications constitutionnelles de cet autre projet de loi, s'est levé pour dénoncer, comme étant des chinoiseries, tous ces points de vue constitutionnels que des honorables députés soulèvent souvent en cette Chambre en s'inspirant de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Eh bien, oui, c'est là l'attitude des honorables députés libéraux de la province de Québec en cette Chambre et des honorables ministres du Québec dans ce cabinet. Pour eux, comme pour le gouvernement et le cabinet tout entier, les implications constitutionnelles sont des chinoiseries. Et que les honorables députés ne s'attendent pas de recevoir une réponse, car jamais un gouvernement n'a agi avec autant d'entêtement systématique pour ne pas donner à cette Chambre et à tout le pays des déclarations précises afin d'éliminer les conflits inutiles; au contraire, il les aggrave, ces conflits.

Comme le signalait l'honorable député de Charlevoix, le gouvernement de la province de Québec, par son nouveau premier ministre, M. Daniel Johnson, a déjà déclaré publiquement qu'il n'accepterait aucune décision, aucun renvoi de ce problème à la Cour suprême du Canada. Son prédécesseur, M. Lesage, refusait également de reconnaître l'autorité de la Cour suprême, en ce qui avait trait aux droits miniers sur le plateau continental. Dans cette matière, dans cette responsabilité parallèle qu'établit l'article 94(*a*), il est clair et précis que le texte donne une «juridiction», une responsabilité prioritaire et exclusive à une province, lorsque cette dernière décide d'entrer dans ce champ d'action.

La Cour suprême, avec tout le respect que je dois à ses honorables membres, n'est aucunement un organisme pour décider des opinions et des conflits constitutionnels entre le gouvernement central et les gouvernements provinciaux au sein du système fédératif dans lequel nous vivons. Dans un système fédératif, les gouvernements, tant central que provinciaux, sont égaux et autonomes dans leurs responsabilités respectives. Il n'appartient pas à un organisme nommé par l'un des deux ordres de gouvernement de décider des conflits qui pourraient surgir entre le gouvernement central et les gouvernements provinciaux.

Je sais fort bien qu'avant 1949, nous avions une autorité constitutionnelle objective, soit le Conseil privé de Londres, telle que la chose avait été décidée en 1867. Or, lorsque deux parties intéressées, soit le gouvernement central et un gouvernement provincial, ou des gouvernements provinciaux, ne s'entendaient pas sur l'interprétation de la Constitution, le Conseil privé de Londres, par appel, rendait une décision. Avant 1949, c'était un organisme objectif pour décider des conflits surgissant entre deux ordres de gouvernements égaux et autonomes, au sein d'un système fédératif. Le gouvernement fédéral de l'époque a aboli les appels au Conseil privé, ce qui était une chose excellente, non pas sous l'aspect constitutionnel, mais dans l'optique de l'émancipation du

Canada, de la réalisation de sa souveraineté domestique et extérieure. Parmi les signes de la souveraineté, il appartenait à un pays indépendant et autonome, au sein du Commonwealth des nations, de pouvoir décider de ses litiges en dernier ressort, et c'est en vertu de ces dispositions du Statut de Westminster, du 11 décembre 1931, que le Conseil privé de Londres a été aboli comme tribunal de dernière instance en 1949. Depuis 1949, nous n'avons pas, au pays, de tribunal constitutionnel objectif, un tribunal dont les membres seraient nommés et par le gouvernement central et par les gouvernements provinciaux pour représenter justement ces différentes optiques dans le fédéralisme, en regard de l'égalité que possèdent les différents gouvernements, au point de vue de leur égalité et de leur autonomie.

C'est pour ces raisons que le gouvernement de Québec—et probablement d'autres gouvernements provinciaux, s'ils veulent s'exprimer plus ouvertement—et des millions de Canadiens considèrent que nous n'avons pas de tribunal, au pays, pour donner des opinions objectives sur les interprétations de la Constitution. Et le gouvernement actuel traîne toujours la patte, dans ce domaine comme dans bien d'autres.

• (5.10 p.m.)

Au point de vue des réformes constitutionnelles, il a constitué, me semble-t-il, un comité officieux de fonctionnaires. Imaginez-vous, monsieur le président! C'est bien là l'esprit de la bureaucratie libérale. Ce ne sont pas les législateurs de ce Parlement qui ont à décider, en 1966, des adaptations aux problèmes de l'heure et des réformes constitutionnelles nécessaires, suivant l'évolution normale de 100 ans. Non, ce ne sont pas les législateurs de ce Parlement du pays qui doivent décider et discuter de ces problèmes. Le gouvernement libéral actuel a institué un comité officieux de fonctionnaires qui conseillent le très honorable premier ministre (M. Pearson), ou d'autres membres du cabinet, sur les réformes ou les adaptations possibles. A mon sens, ceci est une grave erreur, tant au point de vue démocratique que législatif.

Combien ceci est malheureux, quelques semaines seulement avant de fêter notre centenaire, puisque dans quelques semaines, nous commencerons l'année 1967, qui marquera 100 ans d'existence pour ce magnifique pays où il y a tant de Canadiens de bonne foi, d'un océan à l'autre. Pourquoi ces Canadiens ne se comprennent-ils pas suffisamment? Pourquoi certains, dans un coin près de l'océan Pacifique, et d'autres, près de l'océan Atlantique, ont-ils parfois l'impression qu'ils ne se connaissent pas et qu'il est très difficile d'établir une harmonie et une fraternité nationales? Je dis que le gouvernement libéral actuel est grandement responsable de cet état de choses parce qu'il refuse, depuis le 18 janvier, depuis l'ouverture de la présente session, de donner à ce Parlement canadien, dont les membres viennent de différents coins du pays, l'occasion d'étudier, de préciser, d'établir les réformes fiscales, constitutionnelles de façon ouverte, grâce à un comité mixte des deux Chambres. Que le gouvernement ait confiance dans l'intelligence et la bonne foi des honorables députés!

Personnellement, je peux avoir à l'esprit et à cœur des réformes particulières, des réformes bien précises que certains Canadiens vont trouver draconiennes, mais je suis prêt au dialogue. Je veux dialoguer de façon officielle au sein d'un comité nommé à ce sujet. Je suis assuré que je pourrai faire des concessions, à l'instar d'autre députés qui feraient partie de ce comité, justement afin de permettre au Canada de s'orienter vers une fédération meilleure, beaucoup plus efficace que celle que nous avons connue jusqu'à maintenant et dont nous allons fêter le centenaire. Je ne cesserai de dire qu'en nous refusant un comité de la sorte, le gouvernement actuel manque d'établir, de réaliser, de concrétiser l'harmonie et la fraternité nationales.

Monsieur le président comment voulez-vous que les représentants provinciaux puissent s'entendre avec leurs homologues fédéraux sur chaque problème qui surgit, puisque le Parlement au sein duquel nous siégeons nous refuse la possibilité—comme des êtres intelligents—de préciser, de planifier, d'orienter, de cataloguer et de donner aux différents ordres de gouvernement un erre d'aller pour les cent autres années qui vont venir.

Monsieur le président, j'espère que l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social va exprimer son point de vue avant que ce débat se termine. Qu'il ne se gêne pas, car nous sommes prêts à l'écouter, même si son point de vue diffère du nôtre. Mais nous voulons qu'il s'exprime et qu'il n'emploie pas cette façon évasive d'administrer. Si le gouvernement actuel décide, de façon unilatérale, de se lancer dans un aspect additionnel de la sécurité de la vieillesse, il a le droit de prendre cette décision, mais il n'est pas seul au Canada; ce n'est pas un gouvernement unitaire que nous avons au Canada. Nous vivons dans un sytème fédératif. Il y aura des conflits. Le gouvernement de la province de Québec l'a exprimé clairement, et je suis assuré que des premiers ministres des gouvernements d'autres provinces le feront prochainement, et ceci arrivera encore.

Aujourd'hui, je posais une question à l'honorable ministre des Transports (M. Pickersgill) au sujet du refus, de la part du Québec et de plusieurs autres provinces, d'accepter une ré-

gie fédérale des Transports. Mais, nous obtenons des réponses évasives, qui ne veulent rien dire et qui perpétuent, multiplient l'incompréhension au pays et augmentent les tensions entre les gouvernements provinciaux et le gouvernement central.

En terminant, je demande avec instance, à la suite d'autres honorables députés qui, cet après-midi, ont participé au débat, à l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social de bien vouloir nous faire connaître son attitude précise à l'endroit des implications constitutionnelles de ce projet de loi et de bien vouloir nous dire également si son gouvernement considère que la Cour suprême est un tribunal compétent pour traiter ces conflits constitutionnels.

Nous apprécierions avoir des réponses précises de l'honorable ministre et non pas seulement une réponse à l'effet que nos interventions ne sont que des chinoiseries constitutionnelles.

M. Grafftey: Monsieur le président, comme je l'ai mentionné, il y a quelques jours, après le discours de mon honorable ami, le député de Sherbrooke (M. Allard), il est tout à fait évident que le temps est venu pour nous de discuter, alors que nous étudions ce projet de loi, et je dis nous, les députés, et je souligne les mots «les députés», des vraies réformes à apporter à notre constitution canadienne.

[*Traduction*]

Pour la troisième fois, je veux dire au ministre...

Une voix: Obstruction.

M. Grafftey: Les députés du Québec crient «Obstruction». Comment pouvons-nous faire de l'obstruction lorsque nous parlons d'unité nationale et de notre constitution?

M. Guay: Ils ne sont pas du Québec. Changez de lunettes.

M. Grafftey: Mon honorable ami a fait la même remarque. J'aimerais entendre le premier discours du député. Quoi qu'il en soit, monsieur le président, envisageons les faits et voyons ce qui se produit. La Commission B et B présentera bientôt son rapport. Le comité de la constitution de la province de Québec fera bientôt rapport de ses conclusions. Qu'arrivera-t-il si nous, à Ottawa, n'agissons pas? Avec qui dialoguons-nous? Le dialogue se fera dans le vide; notre unité nationale et nos relations fédérales-provinciales en souffriront si ces choses continuent.

Les honorables vis-à-vis disent qu'il n'y a pas assez d'unité nationale dans notre pays pour procéder à la réforme constitutionnelle. Je pense le contraire. Je soutiens que, durant notre année du centenaire, il y aura assez d'unité nationale pour que nous, parlementaires, l'utilisions comme base pour étudier notre constitution. A mon avis, nous avons besoin d'un comité formé de députés de tous les partis et de toutes les régions de notre pays pour étudier la constitution canadienne en profondeur. Réunissons-nous avec des organismes semblables dans les capitales provinciales et, comme le chef de mon parti l'a dit à maintes reprises:

[*Français*]

Après un tel dialogue avec les autres provinces, nous allons siéger ici à Ottawa avec les premiers ministres et les autres députés d'autres provinces pour obtenir une constitution moderne, adaptée à notre époque moderne.

Monsieur le président, nous allons voir, à l'avenir, que notre Constitution a peut-être été ou serait assez flexible pour nos besoins actuels. Peut-être serons-nous obligés de l'amender légèrement ou de rédiger une constitution complètement nouvelle. Quant à moi, je constate, pour la troisième, quatrième ou cinquième fois, à la Chambre des communes, qu'il faut commencer notre travail sans délai et dialoguer avec les autres provinces. D'ici quelques semaines, nous connaîtrons les décisions ou les résultats de la Commission Laurendeau-Dunton. Nous allons avoir un rapport du comité dans la province de Québec. Il faut donc qu'un dialogue s'ouvre entre le gouvernement fédéral et les autres provinces, et nous avons nos propres responsabilités à remplir, ici, à Ottawa.

[*Traduction*]

Mais, monsieur le président, que fait le gouvernement?

M. Patterson: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Auriez-vous la bonté de nous dire quelle question nous débattons actuellement? De quelle mesure le comité est-il saisi présentement?

M. Grafftey: Certains députés qui connaissent les véritables problèmes du pays considèrent que son sort dépend peut-être de la discussion actuelle, monsieur le président. L'honorable député est sans doute un de ces centralisateurs qui ne comprennent pas les problèmes, mais nous allons tâcher de les lui expliquer.

M. Patterson: Monsieur le président, je n'ai pas demandé d'éclaircissements à l'honorable député en particulier. J'ai posé une question au président. Quel est l'objet de la discussion, monsieur le président?

• (5.20 p.m.)

M. le président suppléant: Puis-je rappeler au député ainsi qu'aux membres du comité que nous étudions l'article 1 d'un bill modificateur de la loi sur la sécurité de la vieillesse. Je sais qu'on peut faire des remarques la Constitution. C'est certain, monsieur le prénel de certaines questions.

[*Français*]

...la constitutionnalité de la loi. Je crois que l'honorable député de Brome-Missisquoi (M. Grafftey) pourrait peut-être s'éloigner des termes généraux et s'en tenir au point crucial du bill, à savoir l'amendement à la loi de la sécurité de la vieillesse.

[*Traduction*]

M. Grafftey: Je m'en tiens à l'étude de l'article 1, monsieur le président. A maintes reprises, l'opposition, et je parle aussi au nom de maints députés de l'arrière-ban partisans du gouvernement, a été placée devant un fait accompli en matière législative, surtout en des domaines de juridiction conjointe prévue par la Constitution. C'est certain, monsieur le président. Quoi que dise la Constitution, les faits politiques du Canada d'aujourd'hui sont clairs. On aura beau dire et beau faire, on aura beau instituer la Commission d'enquête sur le bilinguisme et le biculturalisme, la Constitution est, en dernière analyse, un document politique et les hommes politiques doivent s'en occuper. Ils ne doivent pas faire l'autruche. Il ne se passe pas un mois sans que tel ou tel premier ministre provincial signale quelque problème. Cette fois-ci, c'est celui du Québec. Le gouvernement ne devrait pas agir unilatéralement, mais consulter les provinces. L'année du centenaire, attaquons la tâche fondamentale de réformer la Constitution. L'article 94A de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique...

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettrait-il une question?

M. Grafftey: Volontiers.

L'hon. M. Pickersgill: Le député soutient-il, dans son argument, que je regrette de ne pas avoir entendu au complet, que le Parlement n'a pas la juridiction pour légiférer en cette matière?

M. Grafftey: Le Parlement possède certainement cette juridiction car elle est conjointe.

L'hon. M. Pickersgill: C'est un fait.

M. Grafftey: Précisément. Je devrais peut-être expliquer brièvement mon argument.

L'hon. M. Pickersgill: En effet.

M. Grafftey: Ne chicanons pas sur la lettre de la loi. Nous avons cette juridiction. Nous avons une grande liberté d'action, mais agissons de manière à revaloriser les relations fédérales-provinciales et l'unité nationale à cette étape de l'évolution de notre pays. Il y a un premier ministre au Québec tout comme dans les autres provinces; pourtant, le gouvernement prend des initiatives de ce genre sans les consulter. Les ministres de l'État sont muets sur leurs idées à propos d'une réforme constitutionnelle fondamentale. Ils sont partisans de l'unité nationale...

L'hon. M. Pickersgill: Puis-je poser une autre question? Je m'efforce de comprendre l'argument et la position du représentant. Lorsqu'il admet que quelque chose relève exclusivement de la juridiction fédérale...

M. Grafftey: Non, non.

Une voix: Il ne l'a pas admis.

L'hon. M. Pickersgill: Qu'on me permette de poser ma question sans concours. C'est une question peut-être médiocre, mais le député a admis que ce projet de loi—je ne parle pas de l'ensemble de la question—relève de la compétence du Parlement.

M. Grafftey: C'est exact.

L'hon. M. Pickersgill: Il l'a admis tout à l'heure. Déclare-t-il que nous ne devrions pas proposer des mesures qui relèvent de la compétence du Parlement canadien, avant d'avoir consulté les gouvernements provinciaux? Est-ce le point de vue du parti conservateur?

M. Grafftey: Non, ce n'est pas notre point de vue, et je répondrai brièvement au ministre. Bien qu'avocat, je n'invoquerais pas des arguments juridiques, restreints, pour traiter de questions générales comme l'unité nationale et les relations fédérales-provinciales, en ce qui concerne ce pays que nous appelons le Canada. Nous sommes le premier pays occidental à avoir essayé d'établir un régime parlementaire fédéral. Sans entrer dans des arguments juridiques, tous les députés, de quelque parti qu'ils soient, se rendent compte que la situation est tendue en 1966. Je félicite le ministre de la Santé nationale et du Bien-être de ses objectifs humanitaires auxquels j'adhère et je dis au ministre des Transports que nous avons cette juridiction. Mais je dis aussi qu'il est très important pour le gouvernement d'éviter de prendre des mesures susceptibles d'envenimer la situation.

C'est à nous de dire au pays, à la veille du centenaire, comment nous envisageons les réformes fondamentales de la constitution. Selon certains vis-à-vis de l'arrière-plan, un comité chargé d'étudier la question ne doit pas

se composer de représentants de tous les partis. D'après eux, une telle réforme incombe au gouvernement. Dans ce cas, qu'il prenne ses responsabilités. Qu'il agisse de telle sorte que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et les autres ministre ne rencontrent pas d'obstacles lorsqu'ils se lanceront dans ces domaines de juridiction conjointe. Les choses étant ce qu'elles sont, je prévois que des mesures unilatérales créeraient sans raison, dans une demi-douzaine de cas, de la friction. Il y aura friction tant que nous ne nous serons pas attaqués à cette tâche essentielle qu'est la réforme de la constitution.

Le ministre veut savoir ce que je fais de l'article 94 A.

L'hon. M. Pickersgill: Jamais de la vie.

M. Grafftey: L'article dit:

> Il est déclaré, par les présentes, que le Parlement du Canada peut, à l'occasion, légiférer sur les pensions de vieillesse au Canada, mais aucune loi édictée par le Parlement du Canada à l'égard des pensions de vieillesse ne doit atteindre l'application de quelque loi présente ou future d'une législature provinciale relativement aux pensions de vieillesse.

Voilà ce que dit la constitution. Je sais comment on l'a appliquée, et il me paraît souhaitable que la législation sociale soit la même dans tout le pays. Mais, une fois pour toutes, regardons en face les réalités de 1966. Il existe des hommes politiques qui s'appellent des premiers ministres provinciaux avec qui nous devrions nous entretenir pour qu'ils sachent ce qui se passe. Ne prenons pas de dispositions unilatérales comme celle-là sans les consulter.

L'hon. M. MacEachen: Puis-je demander au député si l'opposition officielle a consulté les premiers ministres provinciaux en présentant, au cours de cette session, une modification visant à augmenter la pension de vieillesse de $25...

Une voix: Unilatéralement.

L'hon. M. MacEachen: Unilatéralement.

M. Grafftey: Je voudrais dire ceci malgré les accusations dont nous sommes l'objet. Je siège à trois ou quatre pieds d'un ancien ministre. Il s'est emparé du téléphone pour mettre les premiers ministres au courant de la situation. Quand nous étions au pouvoir, avez-vous entendu parler de pareilles difficultés avec les premiers ministres provinciaux? (*Exclamations*)

Dans ma province, vous nous avez collé une étiquette indiquant que nous étions hostiles au Québec. Avez-vous entendu parler du programme de travaux d'hiver? J'étais dans le bureau du ministre du Travail et je lui ai parlé des problèmes concernant ces travaux. J'étais dans son bureau quand il a téléphoné à des fonctionnaires: tout est alors devenu clair. Nous avons mis le programme en chantier et celui-ci a bien fonctionné, car nous avons consulté les provinces.

Je déclare à l'honorable ministre que nous désirons voir figurer une législation progressiste dans les statuts. Cependant, un grand nombre de personnes s'inquiètent de la façon dont elle sera mise en œuvre. Si le gouvernement agit unilatéralement, en fermant les yeux sur l'existence des provinces, il s'attirera des ennuis, et l'unité nationale, ainsi que les relations fédérales-provinciales en souffriront.

Je le répète pour la dixième fois...Je vois rire les honorables vis-à-vis. Certains disent «Si seulement ce raseur se taisait». Je le répète pour la dixième fois: formons un comité parlementaire multipartite pour examiner ce problème à l'occasion du centenaire et pour discuter notre constitution. De quoi aurons-nous l'air, avec toute nos commissions sur le bilinguisme et le biculturalisme, si nous autres, parlementaires, nous ne parvenons pas à discuter ce problème ensemble? Que les membres de ce comité aillent s'entretenir avec les premiers ministres, et qu'ils reviennent ensuite à Ottawa pour étudier ce qu'on peut faire.

Une voix: Revenons au projet de loi.

M. Grafftey: Faute de mieux, nous aurons au moins essayé. Les honorables vis-à-vis prennent peut-être la chose à la légère. Il leur tarde, je le sais, d'insérer des mesures progressistes dans les recueils de lois.

Une voix: Ils démarrent avant le signal.

M. Grafftey: Oui, ils vont plus vite que les violons; notre collègue a raison.

L'hon. M. Pickersgill: Le député se rappelle peut-être ce qu'a dit le représentant de Grey-Bruce au sujet des pensions.

M. Grafftey: Concertons nos efforts pour que, d'ici un an, on puisse voir l'air qu'aura un Canada doté d'une constitution réformée, solution préférable pour lui, qui facilitera l'application de nos mesures. Ce n'est pas pour rire que les députés, comme le représentant indépendant de Sherbrooke, s'expriment comme ils le font. Si la discipline de parti de l'autre côté de la Chambre n'était pas très rigide, je suis sûr que des députés ministériels de l'arrière-ban s'exprimeraient comme moi.

L'hon. M. Pickersgill: Le Ciel nous en préserve!

M. Grafftey: Pourquoi n'y a-t-il pas un seul député québécois parmi les ministériels pour le dire, quand il est bien évident que quelque chose cloche. M. Johnson a demandé à chacun d'entre vous d'y réfléchir mais vous restez amorphes et comme des robots, vous vous prononcez automatiquement en faveur du gouvernement bureaucratique actuel. Qu'est-ce qui ne va pas? Restez-vous muets parce que, d'après vous, la population du Québec votera libéral automatiquement?

• (5.30 p.m.)

Les députés de l'opposition resteront-ils vissés à leurs sièges, convaincus que les Québécois voteront libéral automatiquement jusqu'à la consommation des siècles? Ces gens vont bien étudier la présente mesure et demander pourquoi on a permis qu'ils soient les victimes des centralisateurs. Le gouvernement veut l'appui du Québec quand les choses vont mal, mais il n'en tient aucun compte dans une affaire essentielle comme celle-ci. Je préviens les honorables vis-à-vis: vous ne serez pas élus automatiquement à l'avenir. Parlez d'obstruction, de tout ce que vous voudrez, mais les gens qui s'intéressent profondément à la mesure et désirent ardemment sa réussite, préviennent le gouvernement. Je ne suis qu'un des nombreux députés qui parlent ici dans ce sens, et j'espère que le gouvernement se le tiendra pour dit.

[*Français*]

M. Mongrain: Monsieur le président, je suis un de ceux qui, cet après-midi, cherchaient de quoi on parlait dans cette Chambre, parce que j'ai entendu des dissertations sur la constitution, qui ont été lumineuses à certains moments, c'est sûr, et qui ont certainement leur raison d'être aussi à certains moments parce que si personne ne sonne la cloche d'alarme, évidemment on ne réglera pas les problèmes.

J'ai tout de même suivi le discours du député de Brome-Missisquoi (M. Grafftey) avec intérêt, et j'appuierais plusieurs choses qu'il a dites. Ce qui l'a discrédité, dans mon opinion, c'est quand, à un moment donné, le député de Lapointe (M. Grégoire) était le seul à l'applaudir; il n'y avait même pas un conservateur qui l'applaudissait. Cela m'a inquiété et je me suis dit: Il doit y avoir quelque chose de pas orthodoxe dans ce que vient de dire le député de Brome-Missisquoi. Et...

M. Grégoire: Cela prouve sa superficialité. Ce ne sont pas les applaudissements qui déterminent la qualité du discours, c'est le fond du discours même. Cela prouve votre superficialité.

M. Mongrain: Vous ne vous attendez pas, monsieur le président, à ce que je fasse des commentaires plus élaborés sur les remarques du député de Lapointe (M. Grégoire), parce qu'il vient encore de condamner des députés du parti conservateur en disant qu'il y a eu de la superficialité dans leur attitude.

Mais, monsieur le président, nous discutons d'un projet de loi qui répond à un besoin, à mon point de vue. Est-il constitutionnel ou pas? Il semble, à entendre tous les honorables députés là-dessus, qu'on n'est pas d'accord puisque ceux qui se sont opposés cet après-midi au projet de loi demandaient une interprétation de l'article de la Constitution. C'est donc dire, au départ, que le sens n'est pas clair et qu'il y a possibilité qu'on ait raison dans les deux cas.

A mon avis, j'envisage le problème d'une autre façon, et remarquez bien que je ne condamne pas ceux qui réclament actuellement un rajeunissement de la Constitution,—je ne condamne même pas ceux qui disent qu'on pourrait peut-être trouver une possibilité d'inconstitutionnalité dans le projet de loi—parce que je suis un de ceux qui croient qu'il faut tout de même que nous finissions par mettre cette Constitution à jour.

Monsieur le président, ce qui m'inquiète, c'est que si l'on devait retarder l'adoption des projets de loi qui répondent à des besoins, parce qu'il y a des paroles que nous voulons discuter ici, les personnes âgées qui ont hâte de bénéficier des avantages de ce projet de loi en souffriraient, car les problèmes constitutionnels ne les impressionnent pas beaucoup. D'ailleurs, ce qui compte pour eux, c'est d'avoir leur chèque, et je me demande s'il n'y aurait pas un moyen terme pour essayer de justifier la situation.

Par exemple, si n'importe quelle province décidait d'adopter une loi relative à la pension de vieillesse, je serais d'avis que le gouvernement fédéral accorde une compensation fiscale à cette province et lui cède cette responsabilité. Ce serait probablement un compromis qui rendrait le projet du gouvernement plus digestible à ceux qui y opposent actuellement des arguments constitutionnels.

Monsieur le président, dans mon optique, je ne peux pas m'y opposer, car il y a un besoin vital et urgent, pour les personnes âgées, de bénéficier d'un accroissement de la pension de vieillesse. Cela règle la question. A partir de là, qu'on essaie de rajeunir la Constitution, qu'on essaie de régulariser toutes ces choses-là, que les avocats s'entendent entre eux —cela ne se réalisera peut-être jamais, c'est peut-être rêver que de penser à cela—pour établir une formule de constitution acceptable.

J'écoutais tantôt mes amis de Brome-Missisquoi et de Sainte-Marie (MM. Grafftey et Valade), et même mon voisin de Sherbrooke (M. Allard) qui est un juriste et dont j'admire assez souvent les connaissances dans le domaine des questions constitutionnelles, et je

me disais: On veut presser le gouvernement d'établir une nouvelle constitution. Je pensais à ma province et je me demandais: Est-on au moins d'accord sur une formule dans ma province? Sait-on ce qu'on veut, actuellement? Ne serait-ce pas précipiter les choses dangereusement que d'exiger de repenser la constitution en tenant compte de toutes les exigences—le mot «exigence» n'est peut-être pas approprié—de la province de Québec, tant qu'on ne sera pas certains d'avoir le consensus de ceux qui ont la responsabilité de pourvoir aux destinées de la province de Québec?

Or, je n'ai pas l'impression que nous sommes d'accord, et j'ai encore à la mémoire cette réflexion d'un ancien ministre du Québec qui, lui aussi, était bien convaincu qu'il faudrait refaire la Constitution au plus vite, et qui disait: Le temps ne me semble pas mûr, parce que nous ne nous entendons pas encore.

Quand le député de Brome-Missisquoi dit, relativement à ce projet de loi, qu'on devrait saisir l'occasion pour établir tout de suite un dialogue, un comité mixte pour discuter d'une nouvelle constitution possible, je ne partage pas son point de vue, parce que je crois que lorsque nous discuterons de cette constitution, nous la laisserons discuter par des hommes politiques, comme tous nous autres, et que même les mieux intentionnés auront toujours des relents de «partisanerie» qui les empêcheront de s'entendre.

Je crois qu'on devrait plutôt choisir, dans les dix provinces, des gens dont la compétence et la droiture d'intention sont reconnues, des gens qui ne seront pas influencés par des considérations partisanes, des gens qui sont reconnus comme des autorités dans leur sphère respective, et former ce que j'ai déjà appelé une espèce de Conseil des sages qui, assis autour d'une table, établiront ce dialogue de bonne volonté qu'a suggéré le député de Brome-Missisquoi, pour ensuite présenter aux autorités provinciales compétentes et au gouvernement fédéral une formule acceptable de constitution.

Mais allons-nous attendre ces choses-là, pour donner à nos vieillards et à nos malades ce dont ils ont besoin? Je ne le crois pas, monsieur le président; je ne suis pas puriste jusqu'à ce point-là, sans condamner ceux qui croient l'être, dans leur âme et conscience, parce que je me dis qu'il y a un besoin primaire, fondamental, et que nos vieux et nos vieilles attendent après ces choses-là. Alors, je devrai voter en faveur du projet de loi.

Monsieur le président, je réitère quand même qu'il me semble que la compensation fiscale, aux provinces qui voudraient avoir leur propre régime, s'imposerait. Au fait, peut-être a-t-on oublié, dans certains secteurs, qu'il s'agit là d'un projet de loi transitoire, car d'ici quelques années, la loi des pensions administrées par les provinces va faire disparaître, petit à petit, le besoin de cette loi-là.

On va en arriver au moment où ce rôle que cette loi-là devra jouer sera presque infinitésimal. Je vois cette loi-là comme une loi intérimaire, une loi transitoire qui sera éventuellement remplacée par des lois provinciales de pensions de vieillesse qui commencent à être en vigueur, mais qui ne couvrent pas encore tout le monde.

• (5.40 p.m.)

Maintenant, monsieur le président, il y a des questions qui, évidemment, inquiètent ceux qui vont avoir droit à ces pensions. Par exemple, ceux qui ont déjà des pensions acquises ailleurs verront leur revenu diminué à cause de ces pensions. Il faudrait qu'on y pourvoie dans ce projet de loi, parce qu'il me semble qu'ayant payé ces pensions, elles sont à eux, et cela ne devrait pas être compté comme un revenu provenant de l'exploitation d'un commerce ou autre chose semblable.

Monsieur le président, je répète qu'on n'a pas le droit, à mon avis, de refuser aux vieux et aux vieilles le minimum d'aisance raisonnable dont ils ont besoin, jusqu'au temps où les autorités constitutionnelles de toutes les provinces réussiront à s'entendre sur une formule nouvelle de constitution, ce qui, à mon point de vue, va prendre plusieurs mois et, probablement, plusieurs années, dans le climat actuel.

Je suis d'avis que dans la province de Québec, on n'a pas encore fait cet accord raisonnable qui réunirait au moins une majorité pour adopter une formule acceptable. Si le gouvernement pouvait inclure dans son projet de loi—si l'on avait présenté l'amendement, j'aurais voté en faveur—le principe de la compensation fiscale pour les provinces qui veulent avoir leur propre projet de loi, ce serait probablement un compromis qui satisferait les exigences de la majorité.

M. Valade: L'honorable député de Trois-Rivières me permettrait-il de lui poser une question?

M. Mongrain: Oui, monsieur le président.

M. Valade: L'honorable député de Trois-Rivières a-t-il lu l'article 94 (a) de l'Acte constitutionnel?

M. Mongrain: Monsieur le président, je l'ai lu pour la 25e fois, probablement. Je trouve qu'il ouvre la porte sur les deux côtés; il ne la ferme pas à personne. Je suis d'avis que si le gouvernement réalise qu'il y a un besoin urgent à combler, un besoin qui n'est pas comblé actuellement par toutes les provinces, il est de son devoir d'y pourvoir, en attendant que les provinces le fassent.

J'ai noté que mon bon ami l'honorable député de Sainte-Marie disait qu'on pourra accuser de trahison ceux qui vont voter en faveur du projet de loi. Évidemment, l'accusation est très grave, mais en ce qui me concerne, je vais voter pour le projet de loi et j'aurai la conscience bien tranquille, parce que cela aura contribué à mettre un peu plus de pain sur la table des vieux et des vieilles de ma circonscription et de tout le pays. (*Applaudissements*)

M. Beaulieu: Monsieur le président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours du chef de l'opposition (M. Diefenbaker) ainsi que ceux de tous les députés qui représentent la province de Québec dans cette enceinte.

Nous discutons actuellement une loi qui intéresse non seulement les gens de Québec, mais tous les citoyens du Canada. Lors de la dernière campagne électorale,—je m'en souviens—nous promettions $100 par mois à tous et à chacun, si notre parti accédait au pouvoir, et, à ce moment-là, nous entendions nos adversaires qui disaient: Nous, nous vous apporterons $125. Nous arrivons à la Chambre, et ce n'est plus cela. Le parti au pouvoir nous présente actuellement une loi et dit: Tous ceux qui avaient $75 à 70 ans, sans enquête, auront demain $75 à 69, 68, 67 ou à 65 ans, jusqu'à ce qu'on arrive au moment où tous les gens toucheront une pension à 65 ans. La situation dans laquelle se trouvent nos compatriotes de toutes les provinces,—et là je parle en particulier pour ceux de chez nous—c'est qu'à $75 par mois, au point de vue social, ce n'est pas convenable.

Lorsqu'on vient offrir un supplément de $30 mais qu'on y pose une condition, je trouve que cela manque un peu de dignité, parce que la différence des $30 représente à peu près l'augmentation du coût de la vie, tant dans le Québec que dans le reste du pays.

On a souligné tout à l'heure, lorsque nous discutions l'aspect légal et constitutionnel, que la province de Québec n'en avait pas voulu. Je crois que c'est le chef des créditistes de la province de Québec qui a dit: «C'est Ottawa qui a pris l'initiative.» Je me souviens de cela comme si c'était hier, parce qu'à ce moment-là, j'entrais dans la politique provinciale. Il est vrai que le premier ministre qui était au pouvoir à l'époque refusait et a refusé, pendant sept années, de donner la pension de vieillesse aux gens de chez nous, mais avait-il tort ou avait-il raison? C'est une question que l'on peut se poser.

Monsieur le président, la province de Québec avait seulement un revenu annuel de 75 millions de dollars, à ce moment-là, alors qu'aujourd'hui son revenu s'élève à 2 milliards. Au point de vue revenu, la province de Québec est actuellement une des provinces les plus riches de la Confédération canadienne. Nous avons fait la lutte en 1936, en réclamant pour le peuple de Québec la pension de vieillesse, parce que nous contribuions, à ce moment-là, à des impôts au gouvernement fédéral. Aujourd'hui, nous avons le problème suivant: le gouvernement veut faire des enquêtes; il veut fouiller dans la vie des gens, inquiéter les vieillards, les gens qui ont $500 à la banque, l'ouvrier qui s'est accumulé une petite propriété pendant 30 ou 40 ans de sa vie, et lui dire: Monsieur, vous allez maintenant estimer votre revenu pour savoir si vous avez un revenu mensuel de $60 ou un revenu annuel de $720 par année; alors vous perdez vos $30 complètement.

On va placer les gens dans la situation où ils vont se demander: Est-ce que nous allons faire une fausse déclaration? Est-ce que nous allons sortir le $1,000 que nous avons à la banque et les cacher sous terre? Veut-on faire des hypocrites de tous les contribuables de notre province ou de notre pays? Cela me répugne, monsieur le président, et je pense que la suggestion qui a été faite, non seulement par notre parti mais par presque tous les partis, même par les indépendants, de donner 100 p. 100 à tout le monde, sans poser de questions, aurait été une solution.

Mais le problème qui se pose actuellement est d'ordre constitutionnel et, ayant été à Québec pendant 19 ans, je suis sensibilisé à cette question. J'attache beaucoup d'importance au respect des lois des provinces. Je sais que le gouvernement fédéral a des droits et qu'il incombe aux députés fédéraux de les défendre. Mais les députés à Ottawa représentent également une province ou une autre et, dans notre cas, représentant la province de Québec, qui compte une population de 6 millions sur une population totale de 20 millions, j'ai l'impression que nous représentons un coin de terre assez important.

L'article 92(a) est peut-être le plus clair qui soit dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Sur les articles 91, 92 il y a des discussions. On dit: «ce sont les droits exclusifs des provinces», mais dans un article plus loin, on ajoute:

...toutefois, en cas d'urgence, en cas de guerre...

guerre chaude ou guerre froide

...on pourra donner au fédéral les droits que l'on croyait exclusifs aux provinces.

Mais dans l'article 94(a), il n'y a pas de doute; que ce soit passé, présent ou futur, la province peut, à un moment donné, réclamer le droit exclusif à cela. Même si le gouvernement fédéral prétend qu'il y a droit, et je ne lui nie pas ce droit-là, je dis que si la province

le réclame, je me demande pourquoi le ministre et le gouvernement s'obstinent à provoquer les provinces.

• (5.50 p.m.)

Actuellement, au Canada, et nous le savons, nous vivons une période difficile. Nous traversons une période de trouble. Et dans la province de Québec—peut-être plus qu'ailleurs—les gens se réveillent et réclament leurs droits. Et c'est pourquoi j'entendais, avec plaisir, le chef du parti conservateur (M. Diefenbaker) dire, tout à l'heure, qu'il veut le respect des droits constitutionnels. Et j'entendais d'autres députés qui disaient: nous redoutons les jugements de la Cour suprême. Ainsi parlaient le député de Sherbrooke (M. Allard) et d'autres députés.

Et le premier ministre actuel de la province de Québec ainsi que M. Lesage sont unanimes à vous dire qu'ils n'acceptent pas, dans certains cas, les jugements de la Cour suprême sur des questions constitutionnelles. Et cela va de soi. C'est un tribunal organisé et nommé par le gouvernement fédéral; donc il ne peut pas être bon juge dans une question aussi délicate et aussi importante.

Quant aux arguments qui ont été présentés, à savoir: est-ce que le gouvernement fédéral devrait, de bonne grâce, accorder aux provinces ce qu'elles demandent? La province de Québec réclame un droit qui lui est garanti par la constitution. Il ne peut y avoir aucun doute. Et le gouvernement fédéral, au lieu de dire oui, veut provoquer la province de Québec encore une fois. Nous avons eu cette situation-là assez souvent. Il me semble que le temps est venu pour le cabinet actuel, et pour le ministre qui est là, qui veut bien faire—je l'admets—d'adopter une attitude qui favorisera de meilleures relations entre le gouvernement fédéral et les provinces. Actuellement, ce serait si simple si le ministre disait: nous allons donner aux provinces, à celles qui le demanderont, parce qu'elles y ont droit, l'équivalence fiscale. Et voilà la position, je crois, que notre parti prend: qu'on donne aux provinces l'équivalence fiscale, qu'on cesse de provoquer des débats à tout propos avec les gouvernements de nos provinces.

Le gouvernement fédéral va dépenser actuellement des sommes considérables pour faire des enquêtes. Ce serait si simple s'il disait tout simplement aux provinces: administrez; que ce soit $75 ou $100, $105 ou $125 par mois, le gouvernement provincial donnera ce qu'il voudra et le gouvernement fédéral donnera la compensation fiscale, ce qu'il garantit par sa loi, comme il doit la donner aux autres provinces qui, elles, n'accepteront pas d'administrer chez elles cette loi actuellement à l'étude.

Je suis surpris de constater que les ministres de la province de Québec ne se lèvent pas actuellement pour réclamer les droits de leur province. Je suis surpris de voir que les députés qui, dans la province de Québec, pour toutes sortes de raisons, soutiennent que leur parti est le défenseur des droits des minorités, des droits provinciaux, lorsqu'ils sont en campagne électorale, ne se lèvent pas actuellement pour les réclamer ici. Ils savent que tous les partis politiques à l'Assemblée législative, à Québec, sont unanimes à réclamer ces droits. Ici, ce que l'opposition officielle, les créditistes et les indépendants réclament, n'est pas entendu, on dirait qu'on s'adresse à un mur de pierre. Le ministre ne veut pas; il prend une attitude qui provoque une réaction dans la province au moment où elle a besoin d'être calme, de sentir ce qui s'en vient, de préparer son avenir. Le gouvernement au pouvoir compte une cinquantaine de députés auxquels le peuple québécois a fait confiance. Ceux-ci n'ont pas le droit, aujourd'hui, de voter de façon à empêcher la province de Québec de prendre ce qui lui appartient, de réclamer en toute justice le droit d'administrer et d'appliquer chez elle, pour elle et par elle-même les lois sociales qui sont de son ressort.

Je pense que le ministre ferait bien de reviser sa loi et d'y apporter les amendements qui s'imposent. Je suis convaincu, monsieur le président, qu'à ce moment-là nous pourrions rétablir un climat de paix et de bonne entente entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Mais, en particulier, je voudrais un climat de bonne entente entre ma province, la province de Québec, et le gouvernement de mon pays. (*Applaudissements*)

M. Béchard: L'honorable député me permettrait-il une question?

M. Beaulieu: Oui.

M. Béchard: L'honorable député nous a dit combien il était respectueux des droits des provinces. L'est-il plus aujourd'hui qu'il l'était en 1936 lorsqu'il acceptait que le gouvernement fédéral s'immisce dans ce domaine des pensions de vieillesse?

M. Beaulieu: Monsieur le président, je tiens à répondre à cela immédiatement. C'est à cause de cela que le parti libéral a été défait dans le Québec. C'est à ce moment-là que l'ancien premier ministre, feu M. Duplessis, a fait sa lutte en disant: Nous, nous allons accepter le régime de pension de vieillesse dans la province de Québec. Nous l'avons accepté à ce moment-là, mais nous n'avions que 95 millions de revenu. Mais, aujourd'hui, on demande le contrôle intégral.

M. Béchard: L'honorable député n'a pas répondu à ma question. Était-il prêt, à cette époque-là, à sacrifier des principes autonomistes pour une somme d'argent?

M. Beaulieu: Il n'y avait pas de principe à sacrifier. C'était une législation fédérale; il n'y avait pas de principe en jeu.

M. Grégoire: Je voudrais dire quelques mots à la suite de la remarque que nous venons d'entendre de la part du député de Bonaventure (M. Béchard). Je crois qu'il n'a pas saisi tout à fait le problème.

En vertu de la Constitution, le gouvernement a le droit de voter cette loi-là. C'est admissible, mais en tant qu'il y ajoute, comme mon collègue, le député de Sherbrooke (M. Allard), l'honorable député de Saint-Jean-Iberville-Napierville (M. Beaulieu) et le député de Sainte-Marie (M. Valade) et, il faut l'admettre, comme le député de Trois-Rivières (M. Mongrain) l'a proposé, parce qu'il a entendu d'autres le dire avant...

M. Mongrain: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je voudrais dire que je n'avais pas entendu le député de Lapointe (M. Grégoire).

M. Grégoire: Monsieur l'Orateur, que ce soit de qui que ce soit, du moment qu'il l'a entendu dire, c'est suffisant. Monsieur l'Orateur, si l'on y ajoutait une compensation fiscale qui équivaudrait à remettre aux provinces des sources de revenu équivalant à ce que le Québec aurait à payer pour ces pensions de vieillesse? C'est ce qu'on demande et c'est simple pourtant. On dit: il y a droit de juridiction pour les deux, mais si un gouvernement provincial veut entrer dans le domaine, c'est lui qui a priorité. Eh bien, qu'on inscrive dans la loi un article prévoyant une compensation fiscale pour toute province qui voudra prendre à son compte les pensions de vieillesse. Je me demande si le député de Saint-Maurice-Laflèche (M. Chrétien) ne trouve pas que cela est raisonnable, lui qui est le secrétaire parlementaire du ministre des Finances et Receveur général, d'inscrire un article à l'effet qu'il y aura une compensation fiscale pour les provinces qui voudront prendre à leur compte les pensions de vieillesse? C'est ce qu'on demande. Il n'est pas question, ici, de vouloir refuser aux personnes âgées les pensions de vieillesse ou une augmentation, dans le plus bref délai possible. Non. La loi, nous sommes prêts à la voter, mais en tant qu'elle prévoie cette compensation fiscale, et ce d'autant plus qu'un gouvernement provincial a déclaré, dans son discours du trône, qu'il était prêt à prendre à sa charge les pensions de vieillesse.

Si une province a également raison de vouloir prendre à sa charge les pensions de vieillesse, pourquoi demanderions-nous, à ce moment-là, aux payeurs de taxes de cette province de payer deux fois? Pourquoi ne pas prévoir immédiatement, dans la loi, la compensation fiscale? C'est tout ce qui est demandé, monsieur le président. Et, je crois que, en vertu de la constitution, cela est parfaitement normal, parfaitement logique et devrait être accepté par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen).

Monsieur le président, c'est un domaine qui est justement prévu par l'article 94a. C'est pourquoi je ne vois pas d'objection à ce que le gouvernement fédéral présente cette loi-là, dans les circonstances actuelles, mais je voudrais également qu'il la présente avec l'article prévoyant une compensation fiscale pour toute province qui voudra prendre ce service à sa charge.

• (6.00 p.m.)

Monsieur le président, c'est ce que je demande. Je crois que le ministre, lui-même, devrait proposer cet article. Un appel a été lancé tout à l'heure par le député de Brome-Missisquoi (M. Grafftey). Le député de Sherbrooke (M. Allard) a également lancé cet appel, de même que le député de Sainte-Marie (M. Valade), et je demande aux députés libéraux du Québec de faire valoir leur point de vue là-dessus, de faire valoir l'idée que cette loi-là devrait prévoir l'amendement fiscal.

Monsieur l'Orateur, puis-je vous signaler qu'il est six heures?

[*Traduction*]

M. le président: Comme il est six heures, et afin que la Chambre puisse passer à l'étude des mesures d'initiative parlementaire, je quitte maintenant le fauteuil.

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

SUJET DES QUESTIONS DEVANT ÊTRE DÉBATTUES

M. l'Orateur suppléant: Il est de mon devoir, en conformité de l'article provisoire 39A du Règlement, d'informer la Chambre que les questions suivantes seront débattues au moment de l'ajournement ce soir: l'honorable député de Lotbinière (M. Choquette), modification du Code criminel et de la loi sur la preuve du Canada au sujet de la validité des aveux; l'honorable député de Renfrew-Nord (M. Hopkins), les travaux publics—Pembroke, Ontario—facilités de quai.

BILLS PRIVÉS

LA «LEAGUE SAVINGS AND MORTGAGE COMPANY»

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill n° S-30 visant à constituer en corporation la *League Savings and Mortgage Company*, présenté par M. MacEwan.

Sur l'article 1—*Incorporation.*

M. Howard: Monsieur le président, je sais gré au secrétaire parlementaire du ministre des Finances de reconnaître que ce bill relatif à la *League Savings and Mortgage Company* vise la constitution en corporation d'une compagnie dont l'exploitation entre en concurrence avec elle d'une coopérative de crédit constituée en corporation aux termes de la loi sur les compagnies de prêt. Ce projet de loi a été examiné par le comité des finances, du commerce et des questions économiques, mais le compte rendu des délibérations du comité ne sera peut-être pas imprimé avant février ou mars.

Je devrais peut-être répéter ce que j'ai dit à l'étape de la deuxième lecture de ce projet de loi. Je suis membre d'une coopérative de crédit depuis des années et j'approuve entièrement les principes dont s'inspirent les organisations de ce genre, parce que c'est là un moyen de permettre aux gens de garder la haute main sur leurs placements. Un principe des coopératives de crédit, c'est que chaque membre n'a qu'une voix, quel que soit le nombre d'actions qu'il détient. Un membre n'a droit qu'à une voix même s'il possède dix fois plus d'actions qu'un autre. Cela est directement contradictoire avec le principe qui a été accepté par les entreprises constituées en société en vertu de la loi sur les compagnies de prêt. Pour préciser, si une personne détient 100 actions de la *League Savings and Mortgage Company* elle a droit à cent voix tandis qu'une personne qui détient 1,000 actions d'une coopérative de crédit n'a droit qu'à une voix. Voilà une différence importante entre ces deux genres d'organisations.

J'espère qu'avant la fin de cette étape du débat, le parrain du projet de loi, nous fournira des explications sur ce conflit d'intérêts. Le représentant a très bien exposé les buts du projet de loi lorsqu'il l'a présenté. Il a esquissé les antécédents de la société proposée. Dans la mesure où la *League Savings and Mortgage Company* a été fondée par une coopérative de crédit de la Nouvelle-Écosse, que, fondamentalement, elle permettra un prolongement des opérations financières d'une coopérative de crédit qui en sera propriétaire, l'administrera et la contrôlera, les membres du comité feraient bien de s'assurer que cette société sera utile aux coopératives de crédit. Toute mesure que peut prendre le gouvernement pour favoriser les coopératives de crédit est utile.

Il existe un conflit très profond entre les principes des coopératives de crédit et ceux des sociétés contrôlées par des actionnaires majoritaires.

• (6.10 p.m.)

Les coopératives de crédit ont apparemment décidé que c'est la seule manière d'atteindre leur objectif. C'est une tentative en vue de juxtaposer deux régimes contradictoires. D'une parat, nous cherchons à répondre aux vœux des coopératives de crédit qui désirent étendre leurs activités aux domaines de l'épargne et des hypothèques; d'autre part, nous voulons préserver et mettre en pratique le principe de propriété et de contrôle dont s'inspire ce mouvement. Cependant, nous ajoutons une autre exigence, celle de la propriété reposant sur des bases financières. En toute déférence pour le parrain du bill et malgré toute notre sympathie pour les coopératives de crédit, je prétends que le comité, au lieu de se contenter d'adopter le projet de loi sous prétexte que l'idée en semble excellente, devrait songer à l'avenir et prévoir des mesures en vue de garantir et protéger les droits des coopératives de crédit en veillant à ce que les activités de la *League Savings and Mortgage Company* soient toujours conformes à la doctrine et aux principes des coopératives de crédit.

Naturellement, il vaudrait mieux que nos recueils de statuts renferment une mesure régissant les opérations des coopératives de crédit. Nous devrions avoir une loi fédérale sur les coopératives de crédit qui renforcerait la position de ces institutions et les aiderait à combiner leurs ressources pour qu'elles puissent exercer leurs activités dans un champs plus vaste que celui d'une seule coopérative de crédit et s'adonner à d'autres genres de financement, chose qui n'est pas possible actuellement avec les ressources limitées dont peut disposer une petite coopérative de crédit locale.

Au long des années, nombre d'entre nous ont espéré que le Parlement canadien finirait par élaborer une mesure législative concernant les coopératives de crédit. Si nous en avions une, la *League Savings and Mortgage Company* pourrait s'en inspirer pour demander d'être constituée en corporation et chercher à assurer l'expansion des coopératives de crédit pour les objectifs que poursuit cette société. J'aimerais dire un mot de l'article 7 du projet de loi, même si nous n'y sommes pas encore. La rubrique «pouvoirs et limitations» de la loi constituant en corporation la *League Savings and Mortgage Company* serait ainsi libellé:

> La compagnie a tous les pouvoirs, privilèges et immunités qu'accorde, et elle est assujettie à toutes limitations, obligations et dispositions qu'impose, la *loi sur les compagnies de prêt.*

Voilà une méthode beaucoup plus souhaitable d'aborder la question. A ma connaissance, c'est la première fois qu'un groupe de coopératives de crédit désire réaliser pareil projet, et j'espère que ce ne sera pas la dernière.

J'espère que, même en l'absence d'une loi pertinente avantageuse, d'autres coopératives de crédit verront l'utilité que pourrait avoir pour elles pareille constitution en société et que le gouvernement reconnaîtra qu'il s'est produit, au sein du mouvement coopératif, quelque chose qui aurait dû retenir son attention il y a plusieurs années.

J'espère que le gouvernement préparera une loi fédérale sur les coopératives de crédit qui permettra à toutes les institutions de ce genre au pays de progresser à bon droit dans le domaine des prêts hypothécaires aux entreprises domiciliaires et aux petits propriétaires de maisons et dans celui des placements, et qui assurera l'expansion des programmes des coopératives de crédit et la multiplication des prêts aux coopératives. Ces organismes ont des principes analogues mais ils s'occupent de production et de distribution plutôt que de financement.

J'exhorte le gouvernement à confier à l'un de ses nombreux ministres qui ne sont pas surchargés la question d'une mesure législative fédérale sur les coopératives de crédit. Il pourrait commencer à consulter leurs dirigeants pour la préparation d'une loi fédérale sur les coopératives de crédit; ainsi nous aurions sous peu une mesure cadre, que le Parlement approuverait, car elle aiderait au triomphe du principe selon lequel les gens qui possèdent, contrôlent et dirigent leurs propres moyens de production, de distribution et, dans le présent cas, de financement, sont dans une position privilégiée.

Le Parlement canadien n'a jamais hésité à aider cette partie de l'économie qu'est la libre entreprise, au moyen de mesures législatives protectrices. La compagnie en question est constituée en corporation sous l'empire de la loi sur les compagnies de prêt, conçue par le gouvernement et votée par le Parlement, dont l'objet est d'améliorer la situation du secteur privé de l'économie, dans le domaine des prêts. Nous avons la loi sur les compagnies, la loi sur les petits prêts et diverses autres mesures législatives venant du gouvernement et tendant à améliorer la position des capitalistes. Il est grand temps d'adopter des mesures législatives qui améliorent la situation de l'individu au sein de la société.

Une possibilité nous est offerte et un groupe de coopératives de crédit se présente au Parlement et déclare: «Constituons-nous en corporation de cette façon, car c'est le seul moyen que nous puissions le faire. Nous pourrons ainsi vous faire comprendre qu'il y a une lacune dans la législation fédérale en matière de coopératives de crédit.» J'espère que le gouvernement tiendra compte de ce fait et y réfléchira sérieusement.

[M. Howard.]

Je constate qu'il n'y a qu'un seul ministre de la Couronne à la Chambre ce soir, le ministre associé de la Défense. Je remarque qu'il écoute attentivement et j'espère qu'il approuve ce que je dis. J'ignore l'importance de ses fonctions au ministère de la Défense et ce que sera sa situation lorsque les forces seront unifiées. Je me demande si après une intégration éventuelle à l'échelon ministériel, il se trouverait sans emploi. Toutefois, c'est le seul ministre présent ce soir et je trouve la chose louable. Il écoute le débat, non pas parce que j'y participe actuellement, mais parce que la Chambre étudie une certaine question. Sachant qu'il reconnaît et qu'il veut préserver les droits personnels, ces droits et cette liberté fondamentaux; sachant en outre qu'il est originaire d'une province ou l'on croit peut-être encore plus fermement en ces droits que dans les autres régions du Canada, je suis convaincu qu'il se rendra compte immédiatement des avantages dont pourraient jouir nos concitoyens si le gouvernement adoptait des lois pour protéger les droits personnels dans le monde financier.

C'est le but que se propose d'atteindre le mouvement des coopératives de crédit. Elles ont lutté jusqu'ici contre une supériorité écrasante, contre le bloc massif et solidaire des institutions bancaires et des compagnies d'assurance qui voulaient écraser le mouvement des coopératives de crédit, car elles se rendaient compte que les coopératives menaçaient leur situation au sein de la société en faisant accepter le principe qu'un particulier doit posséder et contrôler les moyens de financer ses propres besoins. Le gouvernement devrait reconnaître également ce principe et adopter cette mesure nécessaire.

• (6.20 p.m.)

Je sais que nous ne pouvons pas actuellement obtenir une réponse du ministre. Nous n'étudions pas des crédits. Le ministre estime peut-être qu'il ne peut prendre d'engagement au nom du gouvernement. Mais s'il déclarait que les propositions que nous préconisons seront examinées et étudiées, je crois que la chose serait avantageuse et que le mouvement des coopératives de crédit au Canada louerait ce geste comme étant un premier pas dans un domaine où le besoin s'en fait sentir depuis longtemps.

Toutefois, cela relève du droit public. Comme les autres députés sans doute, j'aimerais que le parrain du bill nous dise quelles garanties existent ou quelles garanties on pourrait prévoir pour s'assurer que cette compagnie demeure un instrument des coopératives de crédit et ne risque pas de tomber entre les mains des capitalistes qui ne souhaitent pas mieux que d'obtenir le contrôle des finances de la clientèle du mouvement coopératif.

M. MacEwan: Monsieur le président, je comprends les craintes du député de Skeena; je les ai moi-même exprimées à l'étape de la deuxième lecture. Le bill a été déféré au comité des finances, qui l'a examiné avec soin. Les membres de ce comité ont posé bien des questions sur l'aspect dont le député se soucie.

Le directeur général de la *Nova Scotia Credit Union League,* M. Rod MacMullin, a comparu devant le comité, de même que son conseiller juridique. Voici les faits qui ressortent de leur témoignage: les premières actions de la Compagnie seront détenues par les diverses coopératives de crédit de la Nouvelle-Écosse et par leurs membres. Le transfert des actions ne pourra se faire qu'entre les coopératives de crédit de la province et leurs membres, conformément aux statuts de la compagnie, qui comporteront une disposition expresse à cette fin.

En réponse à une question, M. MacMullin a déclaré que les statuts de la compagnie n'étaient pas encore établis mais qu'on s'employait à les rédiger. Il a précisé qu'en vertu de ces statuts, le transfert des actions serait limité de manière que la compagnie demeure la propriété des coopératives qui forment la *Nova Scotia Credit Union League;* ainsi les actionnaires seraient les coopératives de crédit elles-mêmes et leurs membres. Quant au nombre d'actions pouvant être détenues, ce sera une question de régie interne que l'Union réglera elle-même.

M. MacMullin a également précisé que la compagnie, si on en autorise la constitution, tiendra probablement sa réunion annuelle en même temps que la *Nova Scotia Credit Union League.* Ainsi, les personnes assistant à la réunion annuelle de l'Union assisteront en même temps à la réunion annuelle de la *League Savings and Mortgage Company.*

J'ai cru bon de fournir ces détails parce que le député a dit que le compte rendu des délibérations du comité ne serait peut-être pas imprimé avant un certain temps. Ces détails, bien entendu, je les donne de mémoire; néanmoins, je pense qu'ils sont conformes à ce que M. MacMullin a dit.

M. Barnett: Monsieur le président, le député aurait-il l'obligeance de dire au comité qui sont les administrateurs provinciaux nommés dans le bill, et s'intéressant aux coopératives de crédit en Nouvelle-Écosse? Je remarque qu'on énumère leurs métiers et professions et je pense que ce renseignement serait intéressant.

M. MacEwan: L'un est ministre du culte, le Révérend John Donald Nelson MacDonald. Il a été l'un des fondateurs de la *Nova Scotia Credit Union League.* Ensuite, il y a Roderick Gregory MacMullin, électricien. Un autre, M. Wrin, est policier de la ville d'Halifax. Il y a M. Cujes, professeur au collège à Antigonish. M. MacDonald, le ministre du culte, habite le village de Middle Musquodoboit et, je le répète, il a été l'un des fondateurs de la *Nova Scotia Credit Union League.* Et puis, il y a M. MacKinnon, électricien de Sydney. Je ne connais pas ces messieurs, mais j'ai entendu parler de l'œuvre accomplie par le Révérend MacDonald.

M. Howard: Puis-je poser cette question au parrain du bill? Les règlements administratifs de la *League Savings and Mortgage Company* bornent la vente et le transfert d'actions de la société aux coopératives de crédit et à leurs membres. Il me semble que le libellé de la loi elle-même devrait être clair à ce sujet. Le Parlement a la responsabilité de sauvegarder une certaine situation. Les règlements administratifs peuvent, bien entendu, être modifiés de temps à autre. Je ne dis pas que ce sera le cas, mais nous savons que ce qui est fait aujourd'hui peut-être défait demain. Il arrive souvent que des situations jugées impossibles à l'origine se développent avec le temps.

Le député de Pictou pourrait-il nous dire si l'on a songé à inclure dans le bill une disposition donnant un aperçu de l'intention que renferment les règlements. Autrement dit, conférons-lui force de loi. Si cette société est constituée en corporation, le mesure deviendra loi et j'estime que c'est une loi qui devrait restreindre la direction, ainsi que la propriété et le transfert d'actions d'une telle société à des coopératives de crédit ou aux membres de ces dernières. Quelqu'un y a-t-il songé?

M. MacEwan: La question a été déférée à l'agent parlementaire et l'administrateur gérant, M. MacMullin, s'en est occupé activement. Les conseillers juridiques ont émis l'opinion que cela était probablement superflu et que la disposition limitative pouvait aussi bien figurer dans des règlements.

M. Barnett: Monsieur le président, les dernières paroles du parrain du bill ajoutent du poids aux remarques précédentes du député de Skeena sur la nécessité, pour le Canada, de ce que j'appellerais une charte fédérale des coopératives, qui comprendrait une partie importante sur les lois appropriées touchant les coopératives de crédit.

• (6.30 p.m.)

Si mes souvenirs sont exacts, il y a des années, le pays comptait, dans le domaine de l'assurance, ce qu'on appelait alors des compagnies d'assurance mutuelle. D'après les données dont je dispose, elles furent d'abord organisées dans les régions rurales de l'Ontario.

Elles se rapprochaient beaucoup de ce qu'on appelle aujourd'hui les coopératives de crédit. Les lois les constituant en corporation prévoyaient que les détenteurs de polices seraient des actionnaires. Les institutions seraient gérées de façon démocratique et elles seraient comparables et semblables aux coopératives de crédit fonctionnant dans les diverses provinces du Canada qui en avaient déjà.

Au cours des années, à cause de la nature des lois en vertu desquelles ils avaient été constitués en corporation, la direction de ces organismes a effectivement échappé à leurs organisateurs initiaux. Les compagnies ont été peu à peu dominées par des blocs minoritaires d'actionnaires, c'est-à-dire un certain nombre de personnes régentaient ces sociétés. Beaucoup de ces anciennes compagnies d'assurance, dont certaines fonctionnent encore au Canada aujourd'hui, et qui portent l'étiquette de «mutuelles», n'en sont plus en réalité et depuis longtemps.

Je partage l'inquiétude du député de Skeena et je ne voudrais pas que des organismes comme celui-ci connaissent le même sort, car le mouvement des coopératives de crédit de la Nouvelle-Écosse envisage cet organisme de bonne foi. Je regrette que nous n'ayons pas sous les yeux l'impression complète des procès-verbaux des séances du comité, alors que nous étudions le bill, mais je remercie le député de Pictou de nous avoir fourni un sommaire des instances présentées au comité par les membres des coopératives de crédit de la Nouvelle-Écosse. Je le remercie aussi des renseignements qu'il nous a donnés sur le dossier de l'affaire, à l'étape de la deuxième lecture.

Le projet de loi est, à mon avis, un autre exemple du genre d'obstacle à l'expansion d'organismes comme les coopératives de crédit que crée le manque de mesures législatives appropriées. Nous nous enorgueillissons au Canada de notre régime démocratique, où tout citoyen canadien adulte et sain d'esprit qui n'a pas été incarcéré par suite de crime, ait le droit de vote. Nous faisons grand état de ce qu'il y ait une voix par citoyen, de ce qu'aux élections tous les citoyens soient égaux pour choisir nos représentants au Parlement et à nos assemblées législatives. Nous sommes fiers de notre régime démocratique, oui, mais nous refusons à ceux qui veulent construire une démocratie économique les moyens de le faire. A mon avis, le libellé du projet de loi prouve combien difficile il est pour les gens comme les requérants de la coopérative de crédit de la Nouvelle-Écosse d'établir ce genre d'institution financière de façon que le monde entier sache clairement ce qu'elle est. Je suis persuadé que les requérants de la Nouvelle-Écosse sont fiers de leur présente démarche. Je suis convaincu qu'ils n'ont pas beaucoup changé depuis le temps où, il y a quelques années, j'avais l'occasion, étant membre d'un comité, d'entendre le plaidoyer sur une autre question du porte-parole d'une coopérative de crédit de cette province.

Ce projet de loi, lorsqu'on y jette un simple coup d'œil, semble être le même que d'autres bills constituant en corporation des compagnies canadiennes de prêts ou de financement. Celle-ci est apparemment une compagnie ordinaire régie par les mêmes principes qui, comme l'a dit le député de Skeena, inspirent les responsables d'autres compagnies exerçant une forte influence économique. Il est regrettable qu'on doive passer par cette procédure pour constituer en corporation une telle entreprise. Les députés devraient prendre des mesures en conséquence. Il y a quelques années, dans un autre domaine, celui du mouvement coopératif au Canada, des coopérateurs se sont vu refuser le droit de fonder des compagnies d'assurance compatibles avec les principes de la démocratie économique, car il n'y avait pas de lois fédérales régissant ce domaine. Ils ne pouvaient pas, dans le cadre de la loi fédérale existant alors, préserver la démocratie économique au moyen du principe démocratique courant de la représentation par procuration aux assemblées annuelles.

Ce projet de loi me réjouit. J'ai été membre d'une coopérative de crédit de ma ville natale. Très modeste au début, elle a maintenant plusieurs filiales possédant deux ou trois édifices assez coquets. Elle emploie un personnel à plein temps et c'est une entreprise commerciale qui prospère tout en préservant, dans sa gestion, les principes de la démocratie économique. Le mouvement coopératif dans ma province joue maintenant un rôle financier important à l'intérieur de nos frontières. Cette remarque s'applique aux coopératives de crédit en particulier et prises dans leur ensemble, qui relèvent de la ligue des coopératives de crédit et de la coopérative centrale de crédit de la province.

Pendant longtemps, les coopératives de crédit de la Colombie-Britannique ont été assujetties à une loi provinciale imparfaite. Faute d'une loi convenable, les efforts accomplis—et je pense qu'il en sera de même en Nouvelle-Écosse—pour offrir aux gens les services de prêts dont ils avaient besoin, ont été entravés.

Je suis heureux d'affirmer que des mesures positives ont été prises pour reconnaître l'importance grandissante des coopératives de crédit. Ces mesures ont été prises en vertu de lois provinciales, et notre coopérative centrale de crédit relève maintenant, si je ne m'abuse, d'une législation provinciale assez satisfaisante. Je suppose que les mesures législatives d'autres provinces permettent le même progrès.

• (6.40 p.m.)

J'ai eu un entretien intéressant avec un fonctionnaire du service provincial des coopératives du Québec. Il m'a parlé de ses efforts en vue d'étendre et de rendre plus attrayantes l'activité des coopératives de crédit de sa province. Nous ne pouvons plus nous permettre d'oublier les coopératives de crédit et les autres coopératives du Canada. Aux yeux du Parlement du Canada, de tels organismes sont inexistants. Les organismes du genre de celui que nous étudions présentement demontrent assez bien.

J'appuie ce projet de loi avec quelque réserve. Je l'appuie parce que nous ne semblons disposer d'aucun autre recours législatif à l'heure actuelle. Et je l'appuie un peu à regret, car c'est là un domaine important des responsabilités de ce Parlement qu'on néglige depuis trop longtemps. Depuis que je siège à la Chambre, ce problème a toujours été considéré comme un de ceux qu'il faudrait finir par étudier. Et pourtant aucune proposition efficace n'est venue des banquettes ministérielles. Il est temps que le Parlement soit saisi d'une mesure concrète.

Le seul fait que nous soyons actuellement saisis du bill dans sa forme actuelle, prouve suffisamment, à mes yeux, à quel point nous nous rendond peu compte des exigences requises. Il y a des lois à profusion concernant la constitution en société de compagnies privées de divers genres. Il est grand temps pour nous qui aimons à nous enorgueillir de la démocratie politique, de prendre des mesures afin de permettre aux Canadiens qui favorisent la démocratie économique d'assurer plus facilement le développement des institutions dans lesquelles ils ont foi et qui pourraient leur être avantageuses.

Je tiens à remercier le parrain du bill des renseignements qu'il a fournis à la Chambre et au comité, sur les antécédents de la mesure et je souhaite aux intéressés le plus de succès possible dans leur entreprise.

M. Langlois (Mégantic): C'est avec plaisir que j'appuie le bill n° S-30, parrainé par le député de Pictou bien que j'aie quelques réserves à faire au sujet de ses répercussions possibles.

J'admets que les coopératives de crédit ont fait de l'excellent travail dans les provinces où elles font des affaires, notamment dans le Québec. De fait, de nos jours, elles sont à peu près l'unique source de prêts à des taux raisonnables dans le domaine de la construction domiciliaire. Les taux varient; il n'y a pas, à proprement parler d'uniformité à cet égard, vu l'absence, jusqu'ici, d'un programme d'ensemble englobant une province tout entière. L'instauration d'un programme de ce genre pourrait entraîner l'établissement d'un taux unique pour tous les emprunteurs éventuels, quelle que soit la région où ils habitent, dans l'une ou l'autre des provinces, ou quelle que soit l'importance de la coopérative de crédit en cause.

Où en sommes-nous actuellement? Sauf erreur, ma province compte la seule coopérative de crédit ou institution financière qui consente des prêts hypothécaires à un taux d'intérêt inférieur à six p. 100—je ne saurais en préciser le chiffre, mais je crois qu'il est d'environ 5 p. 100.

Pour que ce tarif soit possible aujourd'hui, il faut une administration hors pair. Même la Société centrale d'hypothèques et de logement prête à 7¼ p. 100, sauf erreur, et cela est censé être un taux très raisonnable dans les circonstances actuelles.

J'ai acheté des biens-fonds il n'y a pas très longtemps. On m'a alors informé que le taux d'intérêt sur un prêt serait de 8 p. 100—c'était le taux appliqué par une compagnie d'assurance qui, il y a un an et demi, prêtait à 7 p. 100. Les taux peuvent être modifiés. Certaines personnes peuvent emprunter à 7½ p. 100, contre dépôt de meilleurs nantissements. Mais j'en ai assez dit pour indiquer les taux d'intérêt exigés d'une façon générale à l'heure actuelle sur les prêts hypothécaires.

Une coopérative de crédit de Thetford Mines, dans ma circonscription, prête à moins de 6 p. 100. Tout ce que je puis dire, c'est: «Chapeau bas et félicitations pour un si beau succès.» Il est possible qu'un régime d'intégration comportant la mise en commun des ressources pécuniaires comme le prévoit ce projet de loi permettra de multiplier les prêts. Mais je doute énormément que des taux d'intérêt aussi bas puissent être maintenus à l'avenir.

Considérez les taux de moins de 6 p. 100 que je viens de mentionner. Je suppose qu'il n'y a pas de taux plus bas dans tout le pays. Mais s'il y avait un régime d'ensemble comme celui qui est maintenant proposé, je ne pense pas que les intérêts puissent être maintenus au taux actuel. Bien entendu, ce qui est désavantageux pour une région peut être avantageux pour une autre. Quoi qu'il en soit, je suis convaincu que ce projet de loi, s'il est adopté, ne fera pas monter les intérêts plus haut que le niveau général des taux d'intérêt à l'heure actuelle.

• (6.50 p.m.)

Les sociétés d'assurance privées consentent des prêts à des taux allant jusqu'à 8 p. 100. Celui de la Société centrale d'hypothèques et de logement est de 7¼ p. 100 et je ne pense pas

que cette société-ci exige autant. J'espère que son taux sera moins élevé. Je ne connais pas tous les détails de la situation financière des coopératives de crédit de la Nouvelle-Écosse, mais j'estime que le gouvernement devrait songer à donner plus de latitude aux quasi-banques et aux coopératives de crédit. A l'heure actuelle, ces établissements sont tenus de garder en réserve 50 p. 100 de leurs dépôts. Les grandes institutions financières du pays ne sont pas assujetties à la même limite, mais elles n'en sont pas moins exploitées efficacement.

Dans ma ville, une institution a pu maintenir le taux d'intérêt sur les hypothèques à un peu plus de 5 p. 100. Je serais porté à croire que d'autres institutions financières du pays auraient de la difficulté à en faire autant.

Le bill renferme une bonne disposition car il empêche les affaires de famille d'entrer en ligne de compte. Je veux parler des coopératives de crédit qui consentent des prêts aux parents des administrateurs, et quand tous les beaux-frères, beaux-pères et gendres ont été pourvus, il ne reste plus d'argent à prêter. Il y a des gens qui ont beaucoup de parents. Il suffit de dresser une liste de cadeaux de Noël pour le constater. Mais dans ce cas-ci je doute qu'une personne ait une famille assez étendue pour couvrir toute la province. Je pourrais citer des cas où le public a tourné le dos à des coopératives de crédit quand il a constaté que tout l'argent allait à la famille.

J'espère que le bill contribuera à maintenir le taux d'intérêt à un niveau que l'emprunteur peut acquitter quand il a besoin d'argent pour une maison ou d'autres projets semblables. Après avoir pesé le pour et le contre, il me semble que ce bill sera utile à la Nouvelle-Écosse, et à d'autres provinces peut-être, en ce qui concerne les coopératives de crédit.

(L'article est adopté.)

Les articles 2 à 4 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 5—*Montants à souscrire et à verser avant le commencement des opérations.*

M. Peters: Ayant fait partie d'un certain nombre de coopératives de crédit, je crois que les habitants de la Nouvelle-Écosse méritent des félicitations pour un projet de loi semblable. J'espère que le parrain du bill dira aux administrateurs de la compagnie que nous leur souhaitons de continuer à faire progresser le mouvement des coopératives de crédit en Nouvelle-Écosse et la compagnie elle-même. Comme celle-ci se lance maintenant dans le domaine des prêts hypothécaires, j'espère que les administrateurs continueront de réclamer l'adoption de mesures législatives à l'échelle nationale qui permettraient au mouvement d'établir une coopérative nationale dans le secteur financier, afin que toutes les coopératives de crédits du Canada, au lieu d'investir leur argent dans un organisme international, puissent faire partie d'une institution de prêt vraiment nationale, autorisée à consentir des prêts aux particuliers sur la foi de leur réputation et non seulement de leurs avoirs.

[M. Langlois (Mégantic).]

(L'article est adopté.)

L'article 6 est adopté.

Sur l'article 7—*Pouvoirs et limitations.*

M. Howard: Monsieur le président, la Chambre aimerait, je crois, que le gouvernement annonce sous peu ses intentions au sujet d'une mesure législative visant les coopératives de crédit. Nous avons déjà discuté de cette question au cours des délibérations sur le projet de loi à l'étude. Je n'attends pas une réponse immédiate de la part des deux ministres présents à la Chambre, mais je leur demande de consulter leurs collègues et de veiller à ce qu'une déclaration soit faite un jour à l'appel des motions.

L'hon. M. Pickersgill: En réponse à la question fort raisonnable du député, j'aimerais dire que le ministre des Finances étudie l'affaire actuellement. Je le sais.

(L'article est adopté).

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.

M. l'Orateur suppléant: L'heure réservée aux mesures d'initiative parlementaire est écoulée.

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

LA PROLONGATION DES HEURES DE SÉANCE

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteil, je propose, appuyé par le ministre de la santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) et conformément à l'article 6(2) du Règlement, que la Chambre continue de siéger après 10 heures, ce soir.

M. l'Orateur suppléant: Le ministre des Transports (M. Pickersgill), propose conformément à l'article 6(2) du Règlement, que la Chambre continue de siéger après 10 heures ce soir.

M. Howard: Je me vois obligé de m'y opposer, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur suppléant: Conformément à l'article 6(2) du Règlement, je dois demander à ceux qui s'y opposent de bien vouloir se lever.

Et huit députés s'étant levés:

M. l'Orateur suppléant: Comme moins de dix députés se sont opposés, la motion est censée avoir été adoptée.

M. Peters: Monsieur l'Orateur, le Règlement n'interdit-il pas de prendre le vote entre six et huit heures du soir?

M. l'Orateur suppléant: Je signale au député qu'en vertu du Règlement, aucun débat ni vote réglementaire ne doit avoir lieu. La Chambre passe maintenant à l'étude des travaux interrompus à six heures.

• (7.00 p.m.)

M. Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, je pourrais admettre qu'il ne saurait y avoir de débat, mais il pourrait y avoir un rappel au Règlement. Je pense que le député de Skeena en a fait un.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Comme moins de dix députés se sont levés, l'ordre a été réputé adopté suivant l'article 6(2) du Règlement provisoire.

M. Langlois (Mégantic): Si nous n'étions pas censés l'avoir pris, je dirai que le vote n'était pas valide. J'aimerais avoir l'opinion de la présidence là-dessus.

M. l'Orateur suppléant: J'appelle l'attention du député sur l'article 6(2) du Règlement provisoire, à la page 4:

Une motion portant que la Chambre continue de siéger après l'heure spécifiée au paragraphe (1) peut être faite en tout temps sans avis. Si un député s'y oppose M. l'Orateur doit demander aux opposants de se lever de leur place...

Je me permets de dire ici que c'est là la méthode que la présidence a suivie.

...et si dix députés ou plus se lèvent, la motion ne doit pas alors être mise aux voix. Si aucun député ne s'y oppose ou si moins de dix députés se lèvent de leur place, la motion est réputée adoptée.

Comme moins de dix députés se sont levés de leur place, la présidence doit considérer la motion comme adoptée, conformément à l'article 6(2).

M. Peters: Monsieur l'Orateur, voici ce que dit plus loin l'article 6(3):

Si un député s'oppose à la tenue d'un scrutin en tout temps entre une heure de l'après-midi et deux heures et demie de l'après-midi ou entre six heures du soir et huit heures du soir...

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre, s'il vous plaît. Peut-être devrais-je poursuivre la lecture de l'article complet que j'ai cité. Il continue ainsi:

Aucun débat ni vote réglementaire ne doit intervenir à l'occasion d'une semblable motion portant prolongation d'une séance.

Si aucun vote réglementaire ne doit avoir lieu, je dirais à l'honorable député de Timiskaming que l'article 6(3) du Règlement provisoire ne s'applique pas. La Chambre reprend maintenant les travaux interrompus à six heures.

MODIFICATION DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

SUPPLÉMENT DU REVENU GARANTI ET DÉTERMINATION DU REVENU DES PENSIONNÉS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill n° C-251, modifiant la loi sur la sécurité de la vieillesse, présenté par l'honorable M. MacEachen.

Sur l'article 1—*Définitions.*

M. le président: Le député de Saint-Hyacinthe-Bagot a la parole.

[*Français*]

L'hon. M. Ricard: Monsieur le président, au cours de l'après-midi, certains discours ont été prononcés dans le but de connaître l'attitude de l'honorable ministre relativement à l'article 94a de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Loin de moi, et loin de ceux qui m'ont précédé également, je pense bien, la pensée d'abuser du temps de la Chambre pour le seul plaisir de ce faire. L'interprétation de l'article 94a est d'une importance capitale, et il est extrêmement important aussi que l'attitude de l'honorable ministre et, partant, celle du gouvernement, soit clairement établie.

Je le répète, nous ne cherchons pas à empêcher l'adoption du bill C-251, mais il est clair qu'il est du devoir des députés de cette Chambre de demander à l'honorable ministre d'établir ses positions et de le faire clairement.

A titre de députés de la province de Québec, tout particulièrement, je crois que nous avons intérêt à connaître les intentions de l'honorable ministre. Si nous insistons, c'est que l'interprétation, qui peut être donnée à l'article 94a peut susciter de la mésentente, un malentendu ou même des querelles judiciaires qui seraient préjudiciables à la bonne entente et à l'unité du pays. C'est pour cette raison que lorsque j'ai pris la parole, mardi le 13 décembre, tel qu'en fait foi la page 11061 des *Débats*, j'ai demandé aussi clairement que je le pouvais à l'honorable ministre quelle était

l'interprétation ou quelle était l'attitude qu'il entendait prendre vis-à-vis l'article 94a. Après avoir lu l'article 94a, j'ai posé au ministre quelques questions que je voudrais lui répéter. J'ai dit, en particulier:

On ne peut pas ignorer les désirs d'un gouvernement provincial...

Monsieur le président, comme vous le savez, le gouvernement de la province de Québec, par la bouche de son premier ministre, l'honorable Daniel Johnson, a exprimé son intention d'occuper le champ de la pension de vieillesse. L'article 94a lui confère ce droit. Et, en demandant à l'honorable ministre d'établir ses positions, nous voulons simplement prévenir des difficultés.

Plus loin, je disais:

Je lui demande donc de ne pas manquer l'occasion de faire connaître ses positions, car si elles ne sont pas bien établies, il peut résulter entre les...

...parties de sérieuses difficultés.

Je répète encore ce même avertissement aujourd'hui et j'ajoute, monsieur le président, que j'ai de la difficulté à interpréter, ou à m'expliquer, l'attitude des députés libéraux de la province de Québec. Tout au long des discours qui ont été prononcés de ce côté-ci de la Chambre, cet après-midi, nous avons eu l'impression que les députés de l'autre côté de la Chambre étaient grandement impatientés et mal à l'aise par nos propos. Et nous répétons, et je le répète encore pour l'honorable député de St-Henri (M. Lessard), ce n'est nullement notre intention de créer de l'obstruction ou des difficultés au gouvernement. Nous voulons simplement établir clairement les positions de l'un et de l'autre. Nous n'avons aucune autre idée en tête que cela.

• (7.10 p.m.)

Et, de l'endroit où je suis, ici, j'ai eu l'occasion, cet après-midi, d'observer une conversation entre le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) et le ministre associé de la Défense nationale (M. Cadieux) qui a duré pendant une bonne partie du discours d'un de mes collègues. J'ai pu déceler sur la physionomie de l'honorable ministre associé de la Défense nationale une certaine inquiétude.

Il est certain, monsieur le président, que le refus et l'obstination continuels de l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social de vouloir établir ses positions plongent les députés libéraux de la province de Québec dans l'eau chaude, car ils ne peuvent faire autrement que de réaliser qu'un jour ils devront rendre compte de leur vote à ce sujet. Ils ne pourront pas reculer chaque fois, ni justifier leur position, comme ils l'ont fait, par exemple, à l'occasion de leur vote sur le deuxième drapeau et lorsqu'ils ont voté en faveur des armements nucléaires. La population de la province de Québec n'endurera plus que les députés libéraux de la province de Québec négligent encore plus longtemps leurs devoirs, ici, à la Chambre des communes.

C'est pourquoi je voudrais que l'honorable ministre—c'est tout ce que je lui demande—réponde aux questions que nous lui avons posées et fasse savoir à l'honorable premier ministre de la province de Québec quelle sera sa position à l'endroit de l'article 94a de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Dans sa déclaration, l'honorable premier ministre de la province de Québec a été clair. Il a dit qu'il ne céderait devant rien, et ceci veut dire qu'il pourrait recourir même à la double taxation. Je crois qu'il ne serait pas dans l'intérêt du public d'avoir une double taxation. J'aimerais bien, si l'honorable ministre ne veut pas établir clairement sa position, qu'au moins mes honorables collègues libéraux de la province de Québec nous fassent connaître quelle sera leur attitude et leur réaction relativement à la double taxation.

Il faut se rappeler, monsieur le président, que l'honorable premier ministre de la province de Québec a l'appui de l'opposition libérale à Québec. C'est nul autre que l'honorable chef de l'opposition, M. Jean Lesage, qui a dit qu'il appuyait le principe qu'invoque l'honorable premier ministre de la province de Québec. A ce sujet, il a été appuyé par l'ancien ministre des Affaires municipales, M. Laporte, et il y a même, ici, dans cette Chambre, un député qui l'appuie, soit l'honorable député de Lotbinière (M. Choquette) qui, lui aussi, s'est prononcé en faveur du principe à l'effet que les pensions de vieillesse doivent être régies par le gouvernement de la province de Québec.

Le ministre va-t-il continuer à faire la sourde-oreille? Va-t-il continuer à montrer autant d'intransigeance, autant d'arrogance? C'est avec peine que j'emploie cette expression, parce que j'ai beaucoup d'estime pour l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et je ne voudrais pas qu'il aille, par l'attitude qu'il a adoptée jusqu'à présent, mériter l'épithète d'anti-québecois, d'anticanadien-français.

Et, s'il le veut bien, je me permets de lui donner un conseil. Il est encore dans la fleur de l'âge, on fonde sur lui—son parti fonde sur lui—de grands espoirs, et je ne voudrais pas qu'il aille commettre lui-même son propre suicide politique. (*Rires*) Monsieur le président, c'est toujours la même chose, vous entendez des bruits de l'autre côté de la Chambre, seulement des bruits; ils n'ont pas assez de courage, ces messieurs, pour se lever

et faire connaître leur point de vue. Des interruptions, des bruits hétéroclites, rien d'autre que cela. Qu'on se lève donc et qu'on réponde donc avec courage. On ne cherche rien d'autre, de ce côté-ci, que de poser des fondations solides pour une entente mutuelle, une entente parfaite...

M. Boulanger: L'honorable député me permettrait-il une question?

L'hon. M. Ricard: ...entre les différents gouvernements. J'entendrai le discours, le «maiden speech» de l'honorable député lorsque j'aurai fini. J'ai bien hâte de l'entendre parce que les murs de cette Chambre sont encore muets à sa voix. Vous pouvez être certain que tantôt je lui en donnerai sûrement l'occasion, mais je voudrais continuer les quelques remarques que j'ai à faire. J'ajoute que le parti libéral qui, pendant sept ans, monsieur le président, a fait perdre les pensions de vieillesse aux vieillards de la province de Québec, a certainement beaucoup à faire pour faire oublier ses turpitudes du passé.

On se rappelle, monsieur le président, que lorsque l'honorable Taschereau était au pouvoir, il a refusé pendant sept ans d'accepter les pensions de vieillesse parce qu'elles venaient du gouvernement fédéral. Aujourd'hui nous comprenons que les libéraux veulent essayer de faire oublier tout le désavantage qu'ils ont causé à la population du Québec et, pour cette raison, ils voudraient créer l'impression qu'ils sont les innovateurs, les créateurs de toutes les mesures sociales.

Des voix: C'est vrai, c'est vrai.

L'hon. M. Ricard: Eh bien, vous voyez, monsieur le président, ces gens ont tellement confiance dans la force de l'opposition qu'ils sont à nous reprocher de ne pas avoir pris des mesures alors que nous étions dans l'opposition. Seulement, si l'on veut bien y penser, nous ne pouvions pas établir des lois sociales lorsque nous étions dans l'opposition. Par ailleurs, vous vous rappellerez, monsieur le président, que lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, en 1957, nous avons immédiatement relevé les pensions de vieillesse, ce que les «six buck boys» de l'autre côté de la Chambre avaient laissé traîner et traîner.

Chaque fois qu'il est question de relever les pensions de vieillesse, on dit de l'autre côté de la Chambre: Eh bien, ça coûte trop cher, on ne peut pas faire cela! Et l'honorable secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Martin) répondait à une lettre du Conseil d'une des villes de sa circonscription que le gouvernement de l'époque n'avait pas les moyens de relever les pensions de vieillesse. L'honorable ministre actuel, en 1966, invoquait le fardeau du coût et, du même souffle, disait qu'il voulait étendre à toute la population les bienfaits d'une augmentation de la pension de vieillesse.

• (7.20 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Une question s'il vous plaît?

L'hon. M. Ricard: Lorsque j'aurai fini, monsieur le président.

Des voix: Asseyez-vous!

L'hon. M. Ricard: C'est toujours la même chose et il faut que je le redise. Lorsqu'un député conservateur de la province de Québec se lève, les députés libéraux qui crient toujours à l'unité nationale sont les premiers...

M. Habel: Ce sont vos collègues!

L'hon. M. Ricard: ...à crier: Assieds-toi donc, tais-toi donc, ou des choses comme celles-là. Ils n'ont pas été mieux élevés que cela, monsieur le président, cela fait partie de leur éducation.

Je le regrette, avec vous, parce que jamais, monsieur le président, ça ne vous passerait par la tête d'entretenir de tels propos à l'adresse de vos amis d'en face.

Mais, il semble que de l'autre côté de la Chambre il y ait une certaine classe de la société qui manque un peu d'éducation. Et je pense que le meilleur conseil que je puisse leur donner, c'est de revenir aux bonnes manières et d'apprendre à vivre, car ils ne se conduisent pas dignement comme ils le devraient pour représenter une circonscription électorale ici à la Chambre des communes.

Monsieur le président, je termine mes remarques dans ce brouhaha d'interruptions, comme celles qui viennent du député de Saint-Henri—c'est à peu près tout ce qu'on entend de lui au cours de toute une carrière politique.

M. Lessard: C'est encore mieux que le discours que vous venez de faire!

L'hon. M. Ricard: De telles interruptions ne m'effraient pas et cela ne me fait pas perdre le nord. J'en ai vu bien d'autres. S'il n'a que des interruptions semblables à faire, il pourrait au moins épargner à la Chambre ce spectacle qui n'est pas digne d'un représentant à la Chambre des communes.

Monsieur le président, je termine en répétant à l'honorable ministre qu'il doit, à la province de Québec, et aux autres provinces également, d'établir clairement ses positions en ce qui a trait à l'article 94a.

M. Éthier: C'est dans le bill.

L'hon. M. Ricard: Un autre qui vient de donner la preuve qu'il ne comprend absolument rien de ce qui se passe ici—et c'est le député de Glengarry-Prescott (M. Éthier), pour l'identifier.

L'honorable ministre doit à la Chambre des communes et à la province de Québec d'établir ses positions et les positions du gouvernement à ce sujet. Il serait déplorable que, par suite de l'entêtement du gouvernement, nous ayons dans la province de Québec et dans les autres provinces, qui voudront avoir l'équivalence fiscale, la double taxation. Nous nous devons de prévenir la double taxation à la population.

M. Éthier: Johnson!

L'hon. M. Ricard: J'entends le député de Glengarry-Prescott dire: «Johnson». Le gouvernement de la province de Québec a des droits et par la bouche de son premier ministre, l'honorable M. Johnson, demande qu'on respecte ses droits. Nous pouvons conserver nos droits. Et quand des députés libéraux, aussi peu à la page que le député de Glengarry-Prescott, essaient de faire de l'obstruction, eh bien, je leur dis qu'ils ne savent pas prendre leurs responsabilités parce qu'ils ignorent ce que c'est que d'être députés et qu'il est préférable pour eux de rester assis et de ne rien dire.

Monsieur le président, encore une fois, je fais appel au ministre et lui dis: Ne restez pas là, s'il vous plaît, car vous serez coupable d'avoir rendu un mauvais service à la province de Québec et au Canada. Vous serez responsable si l'unité devient toujours de plus en plus chancelante, si vous continuez dans la position que vous avez adoptée et que vous avez gardée jusqu'ici. Maintenant que le premier ministre de la province de Québec a fait connaître ses positions, il vous incombe de faire connaître les vôtres, et vous devez le faire immédiatement afin de prévenir toute mésentente possible.

M. Boulanger: Monsieur le président, est-ce que je pourrais poser une question à l'honorable député?

L'hon. M. Ricard: Oui, sûrement.

M. Boulanger: Monsieur le président, étant donné que l'honorable député a invoqué l'article 94(a) à plusieurs occasions, et qu'il a aussi mentionné que son parti avait augmenté les pensions de vieillesse de $20 en 1957, peut-il nous dire quelle était son opinion, à ce moment-là, relativement à la Constitution, c'est-à-dire à l'article 94(a)? Était-il du même avis qu'aujourd'hui?

[M. Éthier.]

L'hon. M. Ricard: Monsieur le président, on aura beau essayé de déterrer les morts, cela ne changera absolument rien à la mesure que nous étudions en ce moment. Il est urgent que nous procédions le plus rapidement possible à l'adoption de cette mesure, mais nous ne pouvons pas le faire, et nous ne devons pas le faire au détriment des droits d'une province. Et c'est sur ceci que j'appelle l'attention du ministre.

M. Mongrain: L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question? Monsieur le président, je voudrais demander à l'honorable député si, pour être bien logique avec lui-même et quand la loi sera adoptée, il conseillera aux vieux et aux vieilles de sa circonscription de retourner leur chèque, parce qu'il viendra d'Ottawa et sera inconstitutionnel?

L'hon. M. Ricard: Monsieur le président, je me demande pourquoi l'honorable député de Trois-Rivières ne s'identifie pas avec les députés d'en face, parce que c'est là qu'il appartient, en fait.

Si l'honorable député avait suivi mon argumentation, il n'y aurait jamais trouvé de raison pour poser cette question, car j'ai dit et répété que les besoins de nos vieillards sont urgents, que nous devons faire tout notre possible pour que les pensions soient augmentées, mais que nous ne devons pas le faire au prix et au sacrifice de nos droits les plus chers.

M. Mongrain: Monsieur le président, avec votre permission, je voudrais poser une question de privilège qui n'est peut-être pas bien fondée. L'honorable député me rend service en me conseillant de me ranger du côté des libéraux. Je le remercie de sa sollicitude, mais je voudrais quand même décider moi-même des attitudes que je dois prendre ici et ne pas trop exiger de la générosité du député de Saint-Hyacinthe-Bagot, jusqu'au point de décider pour moi.

[*Traduction*]

M. Rynard: Monsieur le président, après avoir écouté tous les discours de cet après-midi et examiné ce projet de loi, je m'inquiète du chaos législatif qui nous menace. Il y a quelques principes que nous n'avons pas encore traités. On a déjà souligné que 7 p. 100 de notre population se composaient de citoyens âgés de 65 ans et plus. Cette proportion, dans dix ans, atteindra peut-être 10 p. 100, et il est fort possible qu'elle augmente encore plus rapidement. J'aimerais soulever un argument à propos de la fiscalité. Si un dixième de notre population devient improductif à l'âge de 65

ans, ces personnes grossiront les rangs des chômeurs tout en demeurant des consommateurs, ce qui sera un lourd fardeau pour la jeune génération, les salariés du pays, et il s'ensuivra un déséquilibre économique. Je crois qu'on sera porté, dans l'avenir, à encourager ces personnes à travailler après l'âge de 65 ans pour continuer de fournir un travail productif. Je ne vois pas pourquoi on devrait fixer à 65 ans l'âge de la retraite. Il y a quelques années, on s'accordait à dire que le vieillissement rendait nécessaire l'âge limite de travail. Soyons réalistes. En 1900, la durée moyenne de la vie humaine était de 40 ans, mais de nos jours, en 1966, elle est de 70 ans.

Je soutiens qu'il faudrait soigneusement examiner ce fait. Le gouvernement prétend qu'il lui faut plus de recettes. Je ne suis pas tout à fait d'accord sur ce point, mais si tel est le cas, je crois que ce besoin tient pour une bonne part à une mauvaise gestion. Cependant, je ne veux pas traiter ce sujet pour le moment. Ce qui importe, c'est que nous avons une population vieillissante. La moitié de la population canadienne a 25 ans et moins. Or, dans dix ans, la démarcation se fera à l'âge de 35 ans. Il n'y a aucune raison de douter que les progrès de la science médicale permettront de vivre jusqu'à 100 ans. Il existe même, en U.R.S.S. un centre de recherches sur la longévité. On y a prouvé que l'homme peut vivre 100 ans tout en menant une vie productive et en jouissant, à toutes fins, d'une santé parfaite. Je ne sais si l'on a vérifié, mais les rapports de ces savants font état de certains citoyens soviétiques qui vivent jusqu'à 125 ans. La Chambre devrait examiner ce problème car, en ce qui concerne les provinces, nous sommes en train de nous enfoncer dans une véritable jungle législative. C'est pourquoi, comme l'a dit le ministre, il aurait été beaucoup plus simple d'accorder $100 par mois à tous les pensionnés. Pourquoi ne l'a-t-il pas fait?

• (7.30 p.m.)

Je le répète: nous avons une population âgée. Je voudrais, pour le comité, illustrer les aspects économiques en cause. Un de mes amis qui a toujours bien gagné sa vie a pris sa retraite avec une pension un peu supérieure à $15,000 par an. Il a dû quitter son emploi, par suite de l'âge de la retraite arbitrairement fixé à 65 ans. Il a patienté quelques mois, s'est rendu ici et là, puis, fatigué, il a enfin accepté un poste de $25,000 par an. Il occupait encore cet emploi il y a trois ans. Il paie des impôts sur $40,000 aux États-Unis, où il demeure. Pourquoi donc imposer sur $25 par mois un cas analogue au Canada? Voilà ce que j'essaie de comprendre.

Voyons le revers de la médaille. Qu'arrive-t-il aux gens qui sont empêchés de travailler? Si nous étudions les statistiques et croyons les scientifiques de la médecine, les sociétés de gérontologie et les facultés de médecine, les gens baissent vite lorsqu'ils cessent de travailler. Non seulement cela abrège leurs jours, mais cela en fait des grabataires ou des pensionnaires d'institutions. Cette question nous préoccupe tous, car demain nous aussi nous serons vieux. Cette mesure a donc une grande importance pour nous maintenant et pour les générations qui nous suivront.

La retraite obligatoire à 65 ans ne règle rien; elle ne fait que créer des problèmes. La productivité doit augmenter avec la population, parce qu'on doit nourrir les gens et pourvoir à leurs besoins. Cela nous enferme dans un dilemme. Les gens dont la vie active est finie demeurent des consommateurs et alourdissent donc le fardeau des travailleurs. A mon avis, le fardeau financier de ceux qui supportent un nombre croissant de vieillards deviendrait intolérable si l'espérance de vie continuait à s'allonger, tandis que personne ne travaillerait après 65 ans. Nous devons donc utiliser à fond la capacité de production de nos citoyens «du troisième âge.» (Bravo!)

J'ai en main un article intéressant qui rapporte que certaines sociétés et bien des gens savent que la retraite obligatoire est souvent la mauvaise solution à un des défis auxquels les entreprises doivent faire face. Un programme de retraite obligatoire permet à une société de remercier poliment les employés dont elle n'a plus besoin, mais il empêche aussi les sociétés de garder les employés qu'elles voudraient garder. L'auteur demande si le National-Canadien veut vraiment perdre M. Donald Gordon par exemple. M. Gordon pourrait utilement demeurer au conseil d'administration, tout comme d'autres hommes, mais malgré sa compétence, il a été contraint à la retraite. J'ai signalé les répercussions que cela a sur l'économie. A mon avis, est mauvais tout principe dont le but est de faire payer l'impôt sur $25 supplémentaires par mois à tous les citoyens âgés qui travaillent.

Permettez-moi de parler maintenant des petites gens qui appartiennent à la classe ouvrière, les gens qui ne travaillent pas pour les sociétés, ceux qui ont soixante-cinq ans ou plus. Je parle des gens qui ne travaillaient ni dans des usines ni à d'autres entreprises offrant une caisse de retraite. Ils n'ont jamais gagné beaucoup d'argent. Ils ont peu ou pas de revenu. Il y a environ 150,000 personnes dans cette catégorie au Canada. Un autre groupe de quelque 475,000 personnes ont un

revenu de $1,000 ou moins. Ce sont des travailleurs marginaux qui doivent être jardiniers ou concierges, et les femmes doivent garder les enfants. Ils ont grand besoin de ces emplois.

Permettez que j'illustre mon point par un cas concret. Je connais un jardinier. Il tond les pelouses d'un homme d'affaires important et il s'occupe des fleurs. Il gagne environ $700 par an. C'est un brave homme peu instruit; je ne crois pas qu'il ait fait plus de deux années d'étude. Mais il s'acquitte bien de sa tâche. Il circule dans une vieille guimbarde. A l'automne il recouvre les plantes et prépare tout pour l'hiver. Dès qu'arrive le printemps et le dégel, il s'occupe des jardins et du gazon durant le reste de la saison. Il lui faut des salopettes, de grosses bottes, des chemises de travail et quelques outils.

Il y a aussi le cas de la dame qui garde au besoin les enfants de trois familles. Elle fait un peu de couture. Elle ne sait vraiment pas combien elle gagne mais son revenu varie de $600 à $800. Elle n'a jamais tenu de livres. Il lui faut quelques vêtements supplémentaires, des manteaux et des caoutchoucs pour son travail.

Ces deux personnes appartiennent à la classe ouvrière à revenus marginaux et elles ont peu d'instruction, mais nous leur devons beaucoup. Elles naquirent avant 1900. A quoi seront-elles contraintes si le programme de revenu garanti du ministre entre en vigueur? En été, elles vont s'acagnarder sur leur véranda; en hiver elles regarderont la télévision. L'homme ne fera aucun jardinage et il n'y en aura pas beaucoup pour le remplacer. Financièrement ces deux personnes perdront de $25 à $30 par mois en demeurant oisives, mais il faudrait à cet homme plus que ce montant pour payer ses frais de voiture, ses vêtements et ses outils. Il ne pourra donc se permettre de travailler. Il dépérira, sans doute mentalement et physiquement. C'est une chose lamentable. Il aura perdu tout ressort.

• (7.40 p.m.)

Mais ce n'est pas tout, monsieur le président. Au lieu de l'encourager, le gouvernement le décourage. Cela le détruira. L'oisiveté et l'ennui conduisent à la maladie et bientôt il lui faudra aller à l'hôpital ou dans une maison de repos. Il dépérira physiquement et mentalement, et le gouvernement n'aura contribué qu'à créer un problème de plus. Il aura contraint des personnes qui se suffisaient à elles-mêmes à quitter leur foyer pour aller beaucoup plus tôt qu'elles ne l'auraient dû à l'hôpital ou dans une maison de repos. En voilà les conséquences. Le gouvernement prive ainsi d'économie les forces productives de ces hommes et de ces femmes et alourdit le fardeau fiscal de nos jeunes. Qu'on ne se fasse pas d'illusion là-dessus.

[M. Rynard.]

Les jeunes devront financer les institutions et les hôpitaux habités par des gens qui y ont échoué souvent par la faute des mesures du gouvernement. Les soins dispensés dans ces institutions et la perte de productivité subie nous coûteront des millions de dollars. On doit garder les citoyens âgés au travail dans les fabriques et dans les champs. Les ouvrier d'usine doivent nécessairement prendre leur retraite à 65 ans. Il faut songer à l'éducation et au recyclage. Je sais que le ministre a des idées progressistes à ce sujet. Point n'est besoin de soumettre nos citoyens à une évaluation des moyens; éducation et recyclage, voilà ce qu'il faut. Voilà l'initiative à prendre.

Nous devons exploiter la compétence et l'expérience de nos citoyens âgés. Même pour ceux qui ont la meilleure formation possible, l'expérience ne vient qu'avec le temps. Voilà ce dont le gouvernement ne tient pas compte dans ce projet de loi. Il faut faire travailler nos citoyens âgés. Ils seront en meilleure santé et plus adaptés au travail et ils seront producteurs aussi bien que consommateurs des biens. Je suis troublé par cette mesure. J'ai cité quelques cas pour prouver mon argument. Il y a peut-être 100,00 personnes au Canada dans cette situation, je n'en suis pas sûr. Le ministre non plus. J'ai parlé de deux personnes que je connais dans une petite ville. Que dire de personnes semblables dans les circonscriptions d'autres députés.

Une autre chose m'inquiète. Qu'adviendra-t-il des cartes de soins médicaux détenues par les habitants de l'Ontario. Le ministre a enlevé à ces personnes âgées un mois de salaire. Il leur a enlevé un douzième de son soi-disant cadeau, un douxième du revenu garanti de $30 par mois. Que va-t-il arriver, monsieur le président? Ces personnes seront classées dans le groupe dont le revenu imposable est de $600, ce qui signifie qu'elles devront verser $30 par année pour leur carte médicale. Je n'en dis pas davantage, mais j'aurais pu mentionner bien d'autres faiblesses de la mesure.

En toute justice envers les gens qui sont impuissants à modifier la mesure, les travailleurs marginaux et les gens de plus de 65 ans, qui jouissent d'une bonne santé et veulent travailler, être utiles à la société, participer à la production du pays, je propose l'amendement suivant à l'article 8 proposé, clause 3 (1).

Que le paragraphe 1 du nouvel article 8 de la loi prévu à l'article 3 du bill soit modifié par l'addition de la disposition suivante:

«Pourvu qu'aucune déduction ne soit faite dans le cas d'une personne seule ayant gagné moins de trois cent soixante dollars au cours de l'année précédente et dans le cas d'une personne mariée admissible, ayant gagné moins de sept cent vingt dollars au cours des années précédentes.»

[*Français*]

M. Régimbal: Monsieur le président, je m'excuse de déranger la patience de mes amis...

M. le président suppléant: A l'ordre! Avant que l'honorable député de Dollard (M. Goyer) prenne la parole, il s'agit ici...

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, cet amendement ne se rapporte pas à l'article à l'étude.

M. le président suppléant: C'est ce que je veux signaler au comité. Il a trait au paragraphe 1 de l'article 8 prévu à l'article 3 du bill.

[*Français*]

M. Goyer: Monsieur le président, nous avons assisté aujourd'hui à un petit marathon, mené par les quelques députés conservateurs de langue française qui ont réussi à se faire élire dans la province de Québec, en vue de modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse.

Ils n'ont pas traité des bienfaits de la loi; ils n'ont pas parlé de la philosophie sociale qui préside au projet de loi, comme d'autres honorables députés de l'opposition l'ont fait. Ils n'ont pas parlé, bien sûr, du bien-être qui va se refléter sur une concentration de population importante qui est dans le besoin, dans la province de Québec. Non, ils ont négligé tout l'aspect social, tout l'aspect bien-être de la loi pour s'en tenir à quoi, à l'aspect constitutionnel. Et, il est surprenant que des députés conservateurs de langue française aient soudainement un soubresaut vis-à-vis la constitution, eux qui ont été cois combien de fois au sujet de l'intrusion du gouvernement conservateur de l'époque dans les domaines de juridiction provinciale. Ce réveil soudain s'effectue sur un terrain qui est plus que mouvant. Au fait, c'est à cause de trois lignes, dans un discours du trône d'une assemblée législative, qui sont loin d'être un projet de loi. A cause de trois lignes dans le discours du trône du gouvernement de la province de Québec, lors de l'inauguration de la session, on constate soudainement un grand émoi chez des députés conservateurs, qui crient «Gare à la Constitution», sans savoir ce que ces trois lignes vont engendrer à l'avenir.

• (7.50 p.m.)

C'est d'autant plus surprenant que cela se fait au sortir même d'une conférence fédérale-provinciale, où tous les sujets ont été discutés et où il n'a jamais été question, de la part du gouvernement de la province de Québec, de vouloir accaparer le domaine de la pension de vieillesse. C'est curieux de voir ce geste unilatéral des gouvernements provinciaux, au lendemain même d'une conférence fédérale-provinciale. C'est curieux aussi de voir que ce geste unilatéral s'effectue dans un domaine reconnu, dans un champ conjoint de «juridiction», et personne ici ne pourra soulever, d'une façon définitive, le contraire.

Bien sûr, on peut discuter sur la priorité de «juridiction»—et je ne voudrais pas en discuter ici—mais qu'on choisisse un champ conjoint de «juridiction» et qu'on pose un geste unilatéral, après une conférence fédérale-provinciale, il apparaît plus clair que le gouvernement de la province de Québec veut absolument chercher querelle au gouvernement fédéral et que cette dispute est fondée sur une base bien fragile.

C'est également curieux de voir que soudain un pacte, une alliance se fait entre les députés fédéraux conservateurs de la province de Québec et ceux de l'Union nationale, pacte encore fragile, étant donnés les propos du premier ministre de la province de Québec, qui disait qu'il n'avait aucune alliance avec les conservateurs de la province de Québec. Donc, les conservateurs de la province de Québec sont à genoux aujourd'hui devant un gouvernement provincial qui n'a fait que mentionner trois lignes dans son discours du trône, à genoux devant un gouvernement provincial qui a bien signifié au parti conservateur qu'il ne voulait pas collaborer avec lui. (*Applaudissements*)

Et les députés conservateurs, sur le dos des québécois, jouent à la diversion. Pourquoi ces mêmes députés conservateurs ne demandent-ils pas au gouvernement avec qui ils veulent être bien amis de s'occuper de «juridictions» qui lui sont propres ou qui sont conjointes? Par exemple, pourquoi ne pas demander au gouvernement du Québec d'organiser l'accueil des immigrants dans la province, chose qui a été totalement négligée par le gouvernement de l'Union nationale? Pourquoi les mêmes députés conservateurs ne demandent-ils pas à leurs amis du Québec de s'occuper du domaine de l'habitation, domaine totalement négligé, actuellement, dans nos villes du Québec, et dans lequel l'Ontario, depuis plusieurs années, a donné l'exemple d'une politique cohérente? (*Applaudissements*) Et pourquoi ces mêmes députés conservateurs, encore dans un domaine conjoint de «juridiction», ne demandent-ils pas à leurs amis, ou prétendus amis du Québec, de s'occuper du domaine de la recherche, chose primordiale, si nous voulons rester sur la carte mondiale, si nous voulons simplement pouvoir courir à l'aventure et chercher le bien-être de notre population? La recherche est essentielle aujourd'hui et jamais on entend un député conservateur de la province de Québec demander à ses amis du Québec de s'en occuper.

Voilà trois domaines conjoints de «juridiction», où le gouvernement du Québec pourrait travailler, et il suffit que le gouvernement fédéral présente un projet de loi susceptible d'aider la population du Québec, de rehausser le bien-être d'une population qui est lésée, qui est dans le besoin, pour qu'eux se réveillent, soulèvent des lanternes et veuillent que nous retraitions devant trois mots, trois lignes d'un discours du trône. Quels drôles de députés, quels drôles de défenseurs de la population du Québec nous avons devant nous, monsieur le président!

Ces députés voudraient-ils qu'on remette notre «juridiction» du jour au lendemain pour que ces pensions de vieillesse soient appelées à diminuer au Québec?

Les députés ne cherchent-ils qu'à exciter ceux qui ont voté pour l'Union nationale dans le Québec, ce qui semble être le cas lorsqu'on assiste à ce qui nous semble être un «putsch»?

Monsieur le président, ce qu'il importe de considérer dans le domaine de la sécurité de la vieillesse actuellement, ce sont les engagements que le gouvernement a pris durant cette seule session. C'est cela qui est important, et nos amis du NPD devraient prêter l'oreille, eux qui ont toujours prêché que le domaine social devait s'étudier et se régler dans un aspect global et non pas simplement dans les cadres d'une question de sécurité sociale.

Le gouvernement fédéral a annoncé un plan d'assistance sociale qui coûtera des millions. Il a adopté l'assurance-santé qui coûtera des millions. Il a annoncé un programme de recyclage qui coûtera des millions. Tout cela au cours d'une seule session. Et aujourd'hui, ce même gouvernement propose une modification à la loi de la sécurité de la vieillesse en vertu de laquelle $30 serait accordés à ceux qui sont dans le besoin.

Cela, c'est de la politique sociale d'une façon cohérente. Mais tous ces engagements, monsieur le président, personne à ce stade-ci peut dire combien ils coûteront d'une façon globale. L'avenir seul pourra nous dire combien nous aurons à dépenser de centaines de millions de dollars pour faire face à nos obligations. Dans le domaine de «recyclage,» nous aurons à «recycler» une grande partie de la population, parce que nous sommes en retard. Et encore plus dans le domaine de la sécurité de la vieillesse, étant donné qu'en vertu de la loi qui a été proposée, ceux qui seront habilités à recevoir une pension pourront le faire de 68, 67, 66 à 65 ans.

Donc, nous avons des engagements présents et futurs très importants. Ce n'est pas cela que je déplore, mais c'est simplement de voir avec quelle hargne on s'acharne à vouloir tout concentrer sur une seule mesure sociale alors que tout le domaine social doit être prévu et, en particulier, les allocations familiales qui n'ont pas été revues depuis déjà longtemps.

Nous nous apercevons que, de 1957 à 1966, les dépenses globales pour les pensions de vieillesse sont passées de 473 millions à 927 millions, alors que pour la même période, le montant global dépensé pour les allocations familiales est passé de 437 millions à 551 millions. C'est donc dire que sur une période de dix ans le montant global pour les pensions de vieillesse a augmenté de 450 millions, alors que pour les allocations familiales, il n'a augmenté que de 114 millions. Si nous considérons qu'avec la mesure annoncée nous avons des dépenses prévisibles de 280 millions pour la première année et pour les années futures, soit les trois prochaines années, de 40 millions par année, nous nous apercevons que nous aurons bientôt atteint, c'est-à-dire dans trois ans, une augmentation en dix ans d'un milliard pour les pensions de vieillesse alors que jusqu'à maintenant, pour les allocations familiales, nous n'affichons qu'un surplus de dépenses de 114 millions.

• (8.00 p.m.)

Si nos amis de l'opposition voulaient être raisonnables dans le cas de la pension de vieillesse ils devraient sans doute demander que le gouvernement fédéral revise au plus tôt les prestations d'allocations familiales. C'est là où nous devrions frapper et avoir des exigences parce que, bien sûr, nous devons penser aux vieillards, mais aussi nous devons penser à ceux qui actuellement se préparent à être la classe active de notre population. Et nous nous apercevons aujourd'hui que nous avons négligé trop longtemps l'éducation des jeunes et les possibilités d'éducation des jeunes. Les allocations familiales constituent une possibilité d'éducation pour les jeunes. C'est donc vers eux que nous devrons dorénavant orienter nos efforts, vers les jeunes couples, qui ont également à faire face à des obligations de plus en plus pressantes. Cela ne nuit pas du tout à la question des pensions de vieillesse.

Si nous pouvions faire plus dans le domaine de l'assistance sociale, nous le ferions; si nous pouvions faire plus pour le régime d'assurance frais médicaux, nous le ferions; si nous pouvions faire plus dans le programme de «recyclage,» nous le ferions. Comme il n'est pas possible d'atteindre l'idéal ou le maximum dans chacune des mesures sociales, il faut être raisonnable et penser aux autres couches de la population.

Ceux qui sont actuellement délaissés, au Canada, sont les jeunes couples, les jeunes, et nous devons nous appliquer, dorénavant, à diriger nos revendications dans ce domaine social. Cessons donc de revendiquer seulement

dans le domaine de la pension de vieillesse; les chiffres prouvent que nous avons déjà investi et que nous allons investir, dans les trois prochaines années, dix fois plus dans le domaine de la pension de vieillesse que dans celui des allocations familiales. Je crois qu'il est temps que nous soyons tous raisonnables, et ceux qui insistent pour que nous portions à un maximum de dépenses les pensions de vieillesse seront ceux qui retarderont les mesures sociales susceptibles de venir en aide aux jeunes Canadiens. Cela ne peut pas s'étudier autrement, surtout si l'on regarde toutes nos obligations sociales futures, simplement au cours d'une session.

Donc, si nous voulons prouver que nous sommes des Canadiens bien pensants, que nous ne voulons pas simplement faire de l'«électoralisme», que nous ne voulons pas simplement chercher à mettre le gouvernement dans une position difficile qui retardera l'amélioration du sort d'autres couches de la population, nous devrons plutôt faire porter nos efforts sur un programme social qui, malheureusement, a été un peu négligé jusqu'ici, où nous avons des retards à rattraper et où l'opposition peut faire beaucoup pour nous aider à ce faire.

[*Traduction*]

M. Kindt: Monsieur le président, j'aurais cru qu'après toutes les interventions des derniers jours, le ministre et ceux qui appuient le projet de loi auraient ouvert les yeux et l'auraient amendé pour que les Canadiens âgés puissent en retirer les avantages qu'ils espèrent. Depuis la dernière fois que j'ai participé au débat j'ai parlé à plusieurs vieillards de ma région et je n'ai pas réussi à en trouver un seul qui approuve la mesure, sauf ceux qui toucheront les $30, même ceux-là rejettent l'idée d'une évaluation des ressources.

Personne au Canada ne doute que le ministre essaie d'imposer l'évaluation des ressources. Si le gouvernement pouvait entrer en contact avec les Canadiens, il saurait vite ce qu'ils pensent. Il n'y a pas l'ombre d'un doute que le projet de loi serait adopté depuis plusieurs jours, s'il n'avait pas été question de l'évaluation des ressources.

En juillet dernier, quand le ministre a fait sa première déclaration, il a dit qu'il dépenserait 225 millions de dollars. Si j'en crois le dernier orateur du parti libéral, cette somme est maintenant passée à 280 ou à 270 millions de dollars. Voyons ce que cela signifie.

Nous devrions envisager les deux possibilités suivantes: verser $30 par mois à 800,000 personnes, ou $25 par mois à 1,200,000 personnes. Cela coûterait 288 millions de dollars dans le premier cas, et 360 millions dans le deuxième; il y aurait un écart de 72 millions. Il faut y ajouter des frais d'administration de $5 par personne, soit 4 millions de dollars pour 800,000 personnes. Le ministre parle de $3,600,000 mais j'estime que ce sera 10 millions de dollars. Si on tient compte du loyer, du chauffage, de l'éclairage, de la papeterie et de tout ce qu'il faut mettre à la disposition des gens chargés de l'application de l'évaluation des ressources, on peut ajouter encore 5 ou 6 millions de dollars. Cela fait un total d'environ 15 millions de dollars et réduit d'autant la différence entre le versement mensuel de $25 à tous les pensionnés de la vieillesse et celui de $30 à 800,000 d'entre eux.

En outre, bon nombre de ces personnes paieront des impôts. Certains d'entre eux accéderont automatiquement à un plus haut palier de revenu et une grande partie de l'écart, s'il en est, sera comblée par la perception d'impôts supplémentaires. Lorsqu'on tient compte de tous ces facteurs, l'écart total se ramène probablement à moins de 50 millions de dollars. L'évaluation des ressources incommodera beaucoup de gens et, étant donné la faible différence de coût entre les deux régimes, je ne vois pas pourquoi le gouvernement tient tant au sien qui, en pratique, ne servira les intérêts de personne.

M. Schreyer: Le député me permet-il une question?

M. Kindt: Laissez-moi seulement terminer. Après je répondrai volontiers.

Il n'est pas intouchable, ce chiffre de $105 que le comité du Sénat a recommandé comme nécessaire aux vieillards. Je dirais que, dans bien des cas, il faudrait davantage. Il en faut peut-être moins à beaucoup d'autres, mais pour arriver à une répartition plus équitable de l'augmentation et à une plus juste application de la loi, il n'y a pas un seul vieillard qui ne serait pas disposé à sacrifier, mettons, $5 et accepter $25 plutôt que d'être obligé de subir l'évaluation des ressources et de remplir de nombreuses formules.

Les vieillards devront peut-être engager des comptables pour les aider à remplir ces formules. Nombre d'entre eux ne sont pas des experts en matière d'impôt sur le revenu et, s'ils s'adressent à un spécialiste, il leur en coûtera probablement $5. Rien de cela n'est nécessaire. Le ministre n'a qu'à uniformiser le taux. Les Canadiens ont l'habitude des taux uniformes. Ils se sont faits à l'idée de $75 comme autrefois à celle de $65, montant fixe

sans évaluation des moyens. Le ministre impose maintenant une évaluation des ressources pour déterminer qui sera admissible au supplément mensuel de $30.

• (8.10 p.m.)

Il y aura des mécontents: les voisins se jalouseront et se disputeront. Des vieux fausseront la vérité en se déclarant sans revenu. Sans raison valable on en fera donc des menteurs. Cependant, le ministre de la Santé nationale s'est mis dans la tête qu'il doit en être ainsi, malgré les protestations qui s'élèvent de tous les coins du pays. Je voudrais lui conseiller d'aller visiter ces vieillards pendant les vacances de Noël. Je ne doute pas que son point de vue serait très différent à son retour. Je ne tiens pas à poursuivre mes observations sur ce projet de loi. Nous en avons déjà discuté tous les aspects. La différence entre les deux attitudes concernant les fonds et les mesures nécessaires, comme ce budget miniature destiné à le financer, est insignifiante.

Toute la question se ramène au fait qu'il y a, d'une part, un principe que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social veut imposer aux citoyens âgés et, d'autre part, la formule sensée qui les intéresse et leur est depuis longtemps familière, le taux uniforme. Je répondrai volontiers maintenant à toute question de mon honorable ami.

M. Schreyer: Monsieur le président, j'aimerais que le député de MacLeod s'explique davantage sur la hausse des frais administratifs. Il a mentionné, en toute logique, les dépenses administratives accrues. Pourrait-il indiquer d'où vient son chiffre de 4 millions de dollars, et ainsi de suite.

M. Kindt: Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social a mentionné que les frais administratifs du programme s'élèveront à 3.6 millions de dollars. J'en ai fait le chiffre rond de 4 millions. J'ai ajouté que, selon moi, le programme finira par coûter 10 millions. J'ignore quel autre chiffre mon honorable ami aimerait que je lui explique, mais j'apporterai volontiers des précisions si d'atures que j'ai cités manquent de clarté.

M. Knowles: Monsieur le président, il peut sembler étrange que la discussion de la mesure sur les pensions de vieillesse ait duré la majeure partie de la journée sans qu'un seul député de mon parti ait fait un discours. Je tiens à signaler qu'il nous reste beaucoup de choses à dire mais, dans l'ensemble, nous attendons l'étude d'autres articles. Si la discussion de l'article 1 se poursuit, nous aurons peut-être du mal à rester collés à nos sièges comme nous en avions tout d'abord l'intention.

J'aimerais me joindre au représentant de Simcoe-Est, toutefois, et donner préavis de certains amendements que je présenterai lorsque nous en arriverons à l'article 3. Je n'ai pas l'intention en ce moment de vous donner lecture des amendements, mais, afin que le comité sache ce qui l'attend, je dirai que, sur l'article 3 du bill, je proposerai des amendements à 7(1), 7(2) et 8(1). Je tiens à donner ce renseignement afin que le comité sache que ces amendements seront proposés et en vue d'indiquer que, une fois rendus à la question que nous voulons débattre, nous entendons recommander certains des moyens qui, selon nous, peuvent améliorer le bill en dépit des difficultés qu'il pose. Comme nous l'avons préciser, notre attitude reste la même: nous approuvons l'augmentation de $105 par mois, mais il faudrait l'appliquer à tous.

M. Aiken: Monsieur le président, j'aimerais faire quelques observations et poser au ministre certaines questions qui, à mon avis, se rapportent à l'article 1er. Il s'agit du nombre de personnes que le ministère devra employer pour examiner les formules de demande. En terminant le débat l'autre soir, le ministre a déclaré qu'au début le ministère devra employer quelque 675 employés à temps partiel pour examiner les déclarations à l'arrivée des premières demandes. Il y a une couple de questions que j'aimerais poser. Tout d'abord, j'aimerais demander au ministre si, à son avis, ses prévisions ne sont pas plutôt modestes et si en réalité le nombre des employés requis ne serait pas plus près de 1,000. En deuxième lieu, le ministre pourrait-il nous dire pendant combien de temps ce personnel occasionnel ou temporaire sera employé durant la première année, en vue d'examiner le grand nombre de demandes qu'on recevra? Je lui demanderais ensuite de nous dire combien de ces mêmes gens il faudra employer de nouveau les années subséquentes afin de mettre à jour ces demandes.

D'après nos premiers calculs, il faudra un personnel nombreux. Le nombre prévu par le ministre me semble trop bas, mais il pourrait peut-être le vérifier. J'aimerais savoir, si, par

après, il faudra engager du personnel surnuméraire chaque année pour étudier les déclarations. Je me demande pendant combien de temps le ministère estime devoir engager chacun de ces groupes de personnes. Sauf erreur, il est possible de vérifier les documents en question en examinant les déclarations d'impôt sur le revenu des intéressés. C'est, je crois, la méthode envisagée. Je crois savoir aussi que le supplément sera peut-être payé en mars 1967.

J'aimerais donc demander au ministre comment se fera pareille vérification au moyen des déclarations pour l'année 1966, alors que nombre d'entre elles ne seront pas reçues avant la fin d'avril 1967, conformément à la loi pertinente. Comment une telle vérification sera-t-elle possible avant mai ou juin? Je me demande également comment se fera le contrôle dans le cas des personnes qui ne font aucune déclaration d'impôt sur le revenu, tout en étant admissibles à l'octroi du supplément selon un autre critère. Si ces gens ne remplissent pas leur formule d'impôt, leurs déclarations ne seront sans doute pas verifiées. Le ministre peut-il répondre à mes questions?

• (8.20 p.m.)

L'hon. M. MacEachen: Nous engagerons un certain nombre d'occasionnels pour trois ou quatre mois. Les nouveaux permanents seront 400 environ. Une fois que le régime fonctionnera à plein rendement, nous devrons peut-être engager plus d'occasionnels pour de brèves périodes. Toutefois, je pense que leur nombre sera plus tard très inférieur à celui de la phase initiale. Nous nous proposons de comparer les renseignements fournis dans les formules de demande et ceux qu'aura reçus le ministère du Revenu national. Il est vrai que nous ne saurions le faire immédiatement. Seules les déclarations d'impôt pour l'année 1966 nous le permettront. Quant aux requérants qui n'en font pas, nous allons sans doute recouper les renseignements et utiliser les contrôles employés au ministère du Revenu national.

M. Aiken: Je remercie le ministre de ses réponses. Je voudrais lui poser deux ou trois questions afin qu'on me donne des éclaircissements. Le ministre a parlé du nombre d'employés nécessaire pour appliquer le programme. Je me demande combien il y aura d'employés permanents et occasionnels. D'autre part, les demandes reçues en mars et en avril seront-elles retenues jusqu'à ce qu'on puisse vérifier les déclarations de l'impôt sur le revenu?

L'hon. M. MacEachen: Nous avons l'intention d'accepter les renseignements contenus dans les formules de demande comme étant exacts, nous disant qu'ils pourront être vérifiés avec les déclarations de l'impôt sur le revenu de 1967. Le projet de loi stipule que le gouvernement peut récupérer les versements indus causés par de fausses déclarations. Quant à la question du député relative aux nombres d'employés embauchés, nous comptons en engager environ 400.

M. Aiken: Selon le ministre on retiendra les services de 675 et de 400 employés. Devrions-nous additionner ces deux chiffres pour connaître le nombre d'employés supplémentaires dont on aura besoin?

L'hon. M. MacEachen: Non pas. Un des deux chiffres se rapporte aux employés à temps partiel et l'autre aux employés permanents. On engagera 675 occasionnels lorsqu'il y aura surcroît de travail.

M. Aiken: Sauf erreur, on retiendra les services de 400 employés à temps plein qui seront ajoutés au personnel, et on engagera au besoin un certain nombre d'occasionnels je pense que l'on a mentionné 675 employés. Je suppose qu'ils seront embauchés lorsque le ministère recevra les déclarations de l'impôt sur le revenu.

L'hon. M. MacEachen: Oui. On doit songer que 900,000 personnes auront droit à ces avantages. Il y a dix bureaux de districts et il serait presque impossible que le personnel actuel s'occupe de ce surcroît de travail. Il n'est pas souhaitable de le leur demander.

M. Aiken: Je voudrais demander au ministre si ces employés vont être engagés dans le cadre des services que rendra nécessaires l'application du Régime d'assistance publique du Canada? Seront-ils employés par le gouvernement fédéral ou par les autorités provinciales?

L'hon. M. MacEachen: Ces effectifs supplémentaires n'auront rien à voir avec l'administration du Régime d'assistance publique du Canada.

M. Aiken: Le ministre a répondu à presque toutes mes questions, mais avant de m'asseoir je veux signaler encore une fois qu'il existe une solution beaucoup plus simple au problème dont nous sommes saisis. Pendant que nous en discutions je recevais des lettres de gens qui m'exposaient leurs difficultés concernant la demande de prestations supplémentaires. Ce soir, comme je me disposais à me

rendre à la Chambre, j'ai reçu un appel téléphonique de quelqu'un qui a payé l'impôt sur le revenu toute sa vie. Il estime qu'il devrait être éligible à la pension supplémentaire. Il a toujours vécu modestement et a fait des économies. Il considère qu'il devrait recevoir tout autant que celui qui n'a jamais mis un sou de côté. Une évaluation des ressources implique une difficulté fondamentale et je ne veux rien dire d'autre là-dessus, sauf pour signaler que cette évaluation est une mesure rétrograde dans le domaine de la sécurité sociale.

• (8.30 p.m.)

M. Muir (Lisgar): Monsieur le président, j'ai écouté les réponses du ministre pendant ce débat. Je me suis surtout intéressé à ses remarques sur le nombre d'employés supplémentaires requis pour administrer ce programme de la sécurité de vieillesse. Il serait, me semble-t-il, beaucoup plus simple et moins coûteux d'appliquer ce programme en s'inspirant de l'amendement proposé par l'opposition. Tout serait beaucoup plus facile, et peut-être à peine plus coûteux, si le ministre, comme il l'a fait lors du projet de loi sur l'assurance frais médicaux, acceptait cet amendement qui vise à accorder à tous les pensionnés au Canada $25 de plus par mois. Si j'ai dit que les frais ne seront guère plus élevés, c'est que dans ce nouveau régime il faudra tenir compte des 400 employés permanents supplémentaires et des 675 occasionnels qu'on devra payer et loger, et la création d'une telle organisation augmentera les frais. Lorsqu'on calcule combien il en coûtera de plus pour augmenter les pensions de vieillesse de $25 par mois et l'argent qu'on pourrait recouvrer au moyen de l'impôt sur le revenu sans évaluation des ressources—que le ministre l'appelle comme il voudra—je suis certain que les contribuables canadiens préféreront cette formule.

J'aimerais poser au ministre une ou deux questions à propos de la mise en vigueur de cette mesure. Lorsqu'on reçoit une demande et qu'on doute de la bonne foi du requérant, va-t-on envoyer sur place des enquêteurs pour s'assurer que les données qu'elle renferme sont exactes et qu'on ne versera pas d'argent à des gens qui n'y ont pas droit? Ou bien, va-t-on trancher le cas sur la foi des renseignements fournis par l'intéressé dans sa demande? Tout ce travail va-t-il être centralisé? Si nous envoyons des enquêteurs—et dans bien des cas je ne vois pas comment on pourrait s'en dispenser—il va falloir engager du personnel supplémentaire pour effectuer ce travail ce qui augmentera le coût du régime. J'espère que, même à cette étape tardive, le ministre sera prêt à accepter un amendement, ou même à en proposer un, pour accorder à tous les vieillards pensionnés un supplément de $25 par mois sans avoir à subir la plus indigne de toutes les épreuves, celle des ressources. Si le ministre y consentait, il deviendrait un héros pour un grand nombre de contribuables canadiens.

[M. Aiken.]

M. Clancy: Monsieur le président, je voudrais proposer que l'on fasse un cadeau à tous nos citoyens âgés, qu'on leur accorde le 1er juillet prochain, un boni de $100. Toutefois, je sais, bien sûr, que c'est impossible car nous ne pouvons pas dépenser d'argent. J'aimerais aussi proposer qu'on ne verse pas d'impôts pendant l'année de notre centenaire. C'est tout ce que j'ai à proposer.

M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Monsieur le président, comme la plupart des autres députés, je n'ai pu être toujours présent pendant le débat. J'aimerais poser une question au ministre, et je pense que le sujet en a été abordé par mon collègue de Cap-Breton-Sud. L'autre soir, en parlant de la façon de déterminer le revenu, le ministre a mentionné que les allocations aux anciens combattants, les cadeaux et les fonds provenant de la vente des maisons n'entreraient pas en ligne de compte. Je songe en ce moment aux faibles pensions versées aux mineurs des houillères à la retraite en Nouvelle-Écosse. Certaines sont minimes. Le ministre nous indiquerait-il si les faibles sommes qu'ils touchent seront comptées comme revenu aux termes de la prétendue évaluation du revenu, ou, comme certains l'ont appelée, l'évaluation MacEachen? J'imagine que les faibles sommes que touchent ces mineurs à la retraite pourraient être considérées comme dommages-intérêts en retour d'un service de 30 à 40 ans dans les houillères. Le ministre le sait fort bien, il n'existe pas de régime de pension à cotisation mixte dans l'industrie houillère de la Nouvelle-Écosse. Le seul régime existant se fondait sur une certaine somme versée par la compagnie d'exploitation.

Le ministre nous informerait-il si les sommes payées aux mineurs des houillères à la retraite par différentes compagnies d'exploitation comme la *Dominion Steel and Coal*, seront classées comme éléments de revenu aux termes de l'évaluation dont il a été question? Si oui, je crains que les retraités en cause n'obtiennent pas grand-chose du bill actuelle-

ment à l'étude. Je le sais, le ministre est au courant de la situation dont je parle, et, j'en suis certain, il peut nous fournir ces renseignements au pied levé.

L'hon. M. MacEachen: Bien entendu, je dois répondre que si la pension provenant des houillères est une pension émanant d'une compagnie, comme telle, elle serait considérée comme revenu aux termes de la loi de l'impôt sur le revenu. J'ai reçu des lettres—j'essaie de les retrouver—du président du syndicat des pensionnés, M. Joseph Nearing; il m'a écrit au sujet de mineurs qui touchent la pension versée par la compagnie. Dans tous les cas, ils bénéficieront considérablement, je crois, de la mesure législative proposée, puisque leurs pensions sont faibles. Comme mon honorable ami l'a signalé, et à cause du principe de la proportion de deux à un, je pense qu'ils profiteront du supplément jusqu'à concurrence de la catégorie de revenu de $1,620 pour la personne seule.

M. MacInnis: Je voudrais bien en savoir davantage à ce sujet et je demande au ministre d'où il tient le renseignement que les mineurs reçoivent une pension. Peut-il aussi me dire si M. Nearing ne s'est pas opposé à l'évaluation des ressources?

L'hon. M. MacEachen: Non, monsieur le président, pas dans la lettre qu'il m'a adressée. Il m'a demandé de lui expliquer quelles seraient les prestations versées dans les cas qu'il jugeait ordinaires, cette question ayant fait l'objet de discussions parmi les mineurs retraités. Il n'a pas commenté l'évaluation du revenu.

M. MacInnis: Monsieur le président, pour la gouverne du ministre, je voudrais faire une autre mise au point, s'il veut se fier à moi. Sinon, il pourra vérifier les faits. Les mineurs du Cap-Breton ne touchent pas de pension, mais ils reçoivent seulement une gratification. Les mineurs retraités depuis 1952 n'ont pas touché les augmentations de la pension de sécurité de la vieillesse à cause de l'augmentation de 2 p. 100 qu'ils versaient à titre de cotisation. Ils reçoivent effectivement de la *Dominion Coal Company* une gratification et non une pension.

• (8.40 p.m.)

M. Muir (Lisgar): Le ministre peut-il me dire comment il entend vérifier ces demandes?

L'hon. M. MacEachen: J'ai expliqué il y a quelques instants à un député de l'opposition comment nous nous proposons de vérifier. Lorsque nous recevrons une formule de demande au début de l'année, nous accepterons les renseignements qu'elle renferme comme étant exacts. Nous n'enverrons personne sur place vérifier la formule. Si les renseignements sont incomplets ou si la formule a été remplie de façon fautive, nous écrirons au pensionné pour lui dire qu'il a oublié de transmettre tel ou tel renseignement. Mais nous n'avons pas l'intention d'envoyer des enquêteurs vérifier ces formules. Je le répète, le seul moyen de vérifier l'exactitude des renseignements fournis dans ces formules est de se rendre au ministère du Revenu national pour obtenir ces renseignements dans les déclarations d'impôt sur le revenu. Ce sera la source où nous puiserons nos renseignements. Nous n'avons pas l'intention d'aller plus loin.

M. Kindt: Une question supplémentaire. Si j'ai bien compris le ministre, lorsqu'on aura reçu les formules supplémentaires et qu'on voudra en vérifier l'exactitude on les comparera aux formules de déclaration d'impôt sur le revenu? Le ministre fait oui de la tête et j'en conclus que c'est bien là son intention. A-t-il le droit, même s'il s'agit d'une entreprise gouvernementale, de fouiller dans les formules de déclaration d'impôt sur le revenu?

L'hon. M. MacEachen: Je n'ai pas l'intention de prendre de disposition qui ne soit pas soumise à l'approbation du Parlement dans ce projet de loi. Les formules de déclaration d'impôt sur le revenu contiennent fort peu de renseignements que le ministre du Revenu national peut fournir au ministère aux fins de vérification des formules de demande. Ceci est prévu de façon détaillée dans un article subséquent du projet de loi.

M. Mandziuk: Le ministre peut-il me dire comment il va vérifier les demandes de gens qui ne font pas de déclaration d'impôt sur le revenu? Des milliers de pensionnés de la vieillesse n'en font pas. Ils ont des petits jardins, ou une vache ou deux cochons, mais d'après les règlements de l'impôt sur le revenu ils vivent des produits de la terre, ce qui signifie qu'ils ont un revenu. Le ministre peut-il nous expliquer cela?

L'hon. M. MacEachen: Je suis attaqué sur deux fronts différents me semble-t-il.

M. Mandziuk: Non pas attaqué; nous voulons seulement des éclaircissements.

L'hon. M. MacEachen: On a prétendu, d'une part, que l'évaluation est trop sévère et de l'autre, qu'elle ne l'est peut-être pas assez. Les faits signalés par mon honorable ami ne sauraient nous intéresser. Je suppose qu'un particulier dont le revenu est assez important pour intéresser le revenu national remplit une formule de déclaration d'impôt, et c'est ce qui compte pour nous. Si d'autres personnes qui devraient remplir une tell formule ne le font pas—je ne dis pas que c'est le cas—c'est le

ministère du Revenu national qui doit s'en occuper.

M. Mandziuk: Faut-il en conclure que les gens qui n'ont pas fait de déclarations d'impôts ne devront pas se soumettre à une vérification de leur admissibilité à cette pension supplémentaire? Est-ce exact ou non?

L'hon. M. MacEachen: Il y a deux sources de renseignements concernant l'impôt sur le revenu. L'une d'elles est fournie par le ministère et à trait à l'individu qui remplit une déclaration. L'autre fournit les renseignements qu'on pourrait qualifier de la tierce partie. On peut les obtenir même si l'intéressé ne remplit pas de déclaration. Ce son les seules méthodes prévues par ce projet de loi. Le député peut donc constater que cette évaluation est bien différente de toutes celles qui l'ont précédée.

M. Mandziuk: Je ne cherche pas à retarder les travaux. Mais je me souviens qu'à l'époque où les vieillards pensionnés subissaient une évaluation des moyens, le gouvernement nommait deux ou trois fonctionnaires dans une région. Ceux-ci faisaient sur le pensionné un rapport favorable ou défavorable selon les sentiments qu'il leur inspirait. Le ministre va-t-il s'appuyer, dans chaque région, sur deux libéraux qui recommanderont l'examen complet du cas de tel ou tel pensionné? Le ministre ne semble pas se rendre compte que les pensionnés sont inquiets à ce sujet.

L'hon. M. MacEachen: A cette fin, je ne compterais pas sur des libéraux, monsieur le président, et je ne me fierai même pas à des conservateurs.

M. Mandziuk: Est-ce que les contrôleurs de l'impôt sur le revenu enquêteront sur les requérants? A ce sujet, le ministre consignerait-il une réponse au compte rendu?

L'hon. M. MacEachen: Je n'hésite pas à le faire de nouveau, car le système que j'ai mentionné est prévu par les dispositions du projet de loi.

M. Mandziuk: Un hochement de tête négatif ne figure pas au hansard. Voilà pourquoi j'ai voulu que le ministre le confirme verbalement.

M. Kindt: Une question supplémentaire. Si les fonctionnaires de l'impôt sur le revenu ne communiquent pas avec un vieillard pensionné, la relève sera-t-elle prise par les fonctionnaires du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, ce qui reviendra au même? Le projet de loi me permet de supposer qu'il y aura vérification.

L'hon. M. MacEachen: Non, monsieur le président, ce n'est pas ce que nous prévoyons, car il nous faudrait un personnel bien plus nombreux encore. Nous appliquerons la formule que j'ai expliquée au comité et non pas d'autres.

[L'hon. M. MacEachen.]

M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Pour revenir à la question importante à propos des prestations accordées aux termes de cette mesure, aux mineurs retraités de la Nouvelle-Écosse, mon collègue de Cap-Breton-Sud a déclaré que ce qu'ils reçoivent de l'entreprise est une gratification ou, comme nous l'appelons dans la région, une pension. Cette récompense est donnée pour de bons et loyaux services pendant 35, 40, 45 et même dans certains cas, 50 ans. Il s'agit des remerciements de la grosse entreprise pour leurs longs et loyaux services.

Vu que le ministre est en contact étroit avec la plus grosse entreprise houillère, peut-il dire au comité si celle-ci a l'intention, à l'entrée en vigueur du régime, de réduire le montant qu'elle verse présentement aux mineurs retraités? Lorsqu'un mineur retraité atteint l'âge d'admissibilité à la sécurité de vieillesse, la compagnie, à son tour, déduit ce montant de la gratification qu'elle lui verse.

Le ministre peut-il nous dire s'il s'est entretenu avec, disons, *Dominion Steel and Coal Company* et s'il a appris que cette compagnie diminuera la gratification qu'elle verse actuellement à ses mineurs retraités? Si toutes ces prédictions et ces prévisions se révèlent exactes, il est possible qu'après un certain temps, l'employeur ne soit plus Dosco mais le gouvernement fédéral.

L'hon. M. MacEachen: Je ne peux pas promettre que Dosco considérera ce supplément comme étant différent des hausses de pension autorisées dans le passé. Je ne peux l'assurer mais je serais très heureux d'en toucher un mot au président de la Dosco pour savoir s'il serait possible d'adopter une autre attitude dans ce cas.

• (8.50 p.m.)

M. Muir (Lisgar): J'espère que le ministre donnera suite à cette affaire et que ses tentatives auprès de la compagnie houillère connaîtront un frand succès.

M. Herridge: Monsieur le président, je veux poser à mon tour une ou deux questions au ministre. Que considérera-t-on comme un revenu? Un certain nombre de personnes de ma circonscription ont des revenus très modestes mais sont propriétaires de la maison où ils habitent. Je vous donne un exemple. Ils sont propriétaires, ils élèvent leurs bovins, ils cultivent leurs jardins, ils élèvent leurs cochons et ont leur propres vergers. Ils ont leurs industries de mise en conserve, ils pêchent beaucoup de poisson de sport, ils se chauffent

avec leur bois et produisent leur électricité, ils ont leur centrale hydro-électrique. Ils ont accès à une grande variété de gibier, de fruits sauvages et ainsi de suite.

Une voix: Où est-ce?

M. Herridge: Je décris mon propre mode de vie. Est-ce que les produits de ces propriétés seront comptés comme des revenus? Les gens dont je parle ont peut-être des exploitations agricoles considérables, mais ils vendent très peu de denrées. Ils ont un petit revenu en espèces, la pension de la sécurité de la vieillesse ou autre chose. Est-ce que ces produits et ces denrées qui proviennent d'une exploitation familiale peuvent être considérés comme revenus aux fins de l'impôt?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, j'ai écouté attentivement tout ce qu'à dit mon honorable ami. A mon avis, il n'y a pas une seule de ces choses qui puisse être comprise dans la définition du mot revenu. J'espère que cette vision idéale dépasse la circonscription de mon honorable ami et s'applique à bon nombre d'autres pensionnés de la vieillesse qui jouissant de cette douceur de vivre, décrite par certains députés, tireront aussi profit du supplément que prévoit la mesure.

M. Muir (Lisgar): Il y a une question qui m'intéresse et à laquelle le ministre n'a pas répondu, que je sache. Peut-il dire quelle différence il y aurait dans les frais d'administration si tous les pensionnés touchaient $25 et si seuls les pensionnés ayant subi l'évaluation des ressources touchaient $30, comme on le propose maintenant. Compte tenu des rentrées dans le Trésor, grâce à l'impôt sur le revenu, quelle serait la différence des frais d'administration?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, on a fait valoir cet argument, on l'a étudié, et on a tiré la conclusion qu'il vaudrait mieux, ou qu'il serait presque aussi bien, au point de vue financier, de verser à chacun le taux uniforme.

Une voix: Pourquoi ne le faites-vous pas?

L'hon. M. MacEachen: On a fait valoir que nous pourrions recouvrer sous forme d'impôt sur le revenu des sommes telles qu'elles couvriraient tous nos frais d'administration. On a laissé entendre que ces sommes seraient aussi importantes que toutes les économies possibles dans le cadre de ce programme. J'ai consigné au compte rendu le montant des recouvrements sur lequel nous pourrions compter. Ainsi, si l'on maintenait les $75 actuels, le montant versé s'élèverait à 1,110 millions de dollars. Le recouvrement sous forme d'impôt sur le revenu est relativement minime. Le chiffre que j'ai consigné est 33 millions de dollars. Si la pension était haussée à $105 par mois, le recouvrement additionnel serait de 15 millions. Il est surprenant que le recouvrement soit relativement aussi minime.

Quant à ce programme, en aidant surtout les groupes à revenu modeste, même si nous avons des frais d'administration plus élevés, en chiffres comparatifs, il devrait permettre aux contribuables des économies de 97 millions de dollars. Du point de vue du contribuable canadien, c'est une somme considérable et je pense que cela souligne combien les frais d'administration de ce programme seront relativement minimes et combien les recouvrements seraient relativement maigres si le chiffre était changé.

M. Muir (Lisgar): Le ministre a consigné au compte rendu que les recouvrements sont infimes. Cela prouve qu'un grand nombre de pensionnés de la vieillesse ont besoin d'un revenu supplémentaire qu'ils n'obtiendront cependant pas. Si leur revenu était suffisant, le recouvrement serait beaucoup plus important. Le ministre ruine sa propre thèse en déclarant que le recouvrement est si faible que cela ne vaut presque pas la peine d'en parler. Il doit y avoir, au Canada, un grand nombre de gens âgés qui ont besoin de cette somme supplémentaire.

L'hon. M. MacEachen: C'est peut-être une partie de l'explication. L'autre partie, c'est que les pensionnés qui jouissent d'un revenu important conservent néanmoins une fraction considérable de cette pension.

M. Pugh: J'ai écouté le député de Kootenay-Ouest décrire sa formule idéale et indiquer son opinion sur le revenu. Je voudrais maintenant poser une question semblable sur les gens possédant une petite propriété et touchant la pension d'ancien combattant. Je voudrais connaître la définition du revenu, ou encore les règlements et les dispositions concernant le revenu des anciens combattants possédant une petite propriété. Quelques-uns de ces anciens combattants reçoivent des indemnités en vertu de la loi sur les allocations aux anciens combattants.

Certains anciens combattants possèdent une petite propriété qui peut comprendre une acre ou une acre et demi tout au plus, et dont ils ne retirent aucun revenu réel. Ils sont imposés, je suppose, sur ce qu'on appelle généralement le revenu calculé. Je crois que le ministre a fait oui de la tête. C'est un détail important, car les paroles du député de Kootenay-Ouest ont touché, en moi, une corde sensible. Je n'ignore pas que certains bénéficiaires de l'allocation des anciens combattants ont tiré profit de leur lopin de terre, ont récolté, dans des vergers minuscules, des fruits qu'ils ont envoyés aux

conserveries. En regard de ce qu'ils obtiennent pour ces fruits, il faut considérer les frais de culture, d'émondage, de vaporisation et le reste. La vaporisation constitue l'étape la plus importante.

• (9.00 p.m.)

Le ministère ne considèrera pas le profit net comme une estimation du revenu. Il ne mettra pas en regard des frais de culture la somme obtenue de la conserverie.

Avant que le ministre tombe d'accord avec le représentant de Kootenay-Ouest au sujet de la formule idéale, abordera-t-il cette question avec le ministre des Affaires des anciens combattants afin de s'assurer des répercussions qu'auront probablement les dispositions de ce bill sur les allocations aux anciens combattants? Ce n'est pas comme s'il était seulement question d'une ou de deux personnes. Dans ma circonscription, ainsi que dans celle du député de Kootenay-Ouest, il y a eu beaucoup de gens qui se sont établis dans ce que l'on appelle de petites entreprises agricoles et je m'inquiète des inégalités que le paiement de ces trente dollars supplémentaires pourraient produire entre ces hommes.

M. Nasserden: Je ne puis en prenant part au débat m'empêcher de me reporter aux jours d'avant mon arrivée à la Chambre des communes, aux jours où le parti libéral régnait au Canada et qu'il semblait presque impossible de le renverser. C'était à l'époque où les libéraux avaient une politique, avaient des principes et croyaient en l'incorporation de ces principes dans les mesures qu'ils présentaient.

En examinant cette mesure législative que le ministre et le gouvernement ont préparée j'en conclus qu'elle prend le contre-pied des politiques traditionnelles du parti libéral. Je ne puis m'empêcher de penser à ces hommes et à ces femmes de toutes les régions du Canada et qui s'enorgueillissaient à juste titre d'un parti qui avait aboli l'évaluation des ressources pour les citoyens du «troisième âge»; je pense à ceux qui avaient fait œuvre de pionnier, qui étaient venus ériger leurs maisons sur cette terre et créer une société meilleure que dans leur mère-patrie.

Notre ministre actuel de la Santé nationale et du Bien-être social n'a pas respecté les traditions de son parti. A un moment où le coût de la vie bat tous les records, il propose à la Chambre que certaines catégories de personnes âgées fassent l'objet de distinctions injustes. Il peut faire non de la tête et invoquer tous les arguments possibles et imaginables, mais ce bill traite certainement de façon injuste un grand nombre des gens qui touchent des prestations de la sécurité de la vieillesse.

[M. Pugh.]

Pensez à ceux qui, pour faire face aux dépenses de l'heure, touchent un faible revenu provenant de travaux divers. D'autres, par exemple, loueront une chambre à un étudiant et gagneront ainsi quelques dollars de plus. Ce sont ceux qui seront punis. Je me reporte à la campagne électorale qui a précédé l'accession au pouvoir du gouvernement minoritaire du parti d'en face. Je songe aux hâbleries entendues pendant cette campagne. La somme de trente-cinq dollars ne suffisait pas. Les membres de ce parti devaient donner davantage aux vieillards du pays, à ceux qui ont jeté les bases de l'édifice que nous construisons, et ceux-ci l'obtiendraient de droit. Pendant cette campagne électrorale, des hommes comme le ministre ont parcouru le pays en disant que leur chef avait à cœur l'intérêt des citoyens. Quels sont les articles du présent bill qui remplissent les promesses faites aux citoyens âgés du pays pendant cette campagne?

Je suis désappointé de voir l'actuel ministre de la Santé nationale et du Bien-être social répudier les principes sur lesquels son parti a été édifié, et la politique qui a été suivie pendant un de ses plus glorieux mandats, quand il a aboli l'évaluation des ressources pour l'octroi de la pension de vieillesse. Le ministre ne saurait beaucoup s'enorgueuillir de la mesure législative qu'il a présentée au comité. Il décevra non seulement les Canadiens qui se rappellent les promesses de la campagne électorale mais aussi les partisans les plus acharnés du parti libéral d'un bout à l'autre du pays.

Je m'inquiète aussi à propos d'autres aspects de cette mesure. Dans sa teneur actuelle, elle nuira à la productivité du Canada. Après tout, pourquoi une personne âgée serait-elle encouragée à gagner un peu d'argent de plus si elle doit subir une injustice sanctionnée par cette mesure? Le gouvernement qui s'est tant vanté de ses réalisations en matière de mesures sociales, a certainement dû hésiter avant de rétablir l'évaluation des moyens dans la loi sur la sécurité de la vieillesse. Le ministre des Finances annonce qu'il sera un Père Noël pour les citoyens âgés du pays. Cela me rappelle une photo publiée aujourd'hui dans un des grands quotidiens d'Ottawa et qui montre un père Noël maigre et décharné. C'est ce genre de Père Noël que représente le gouvernement pour bon nombre des bénéficiaires actuels de la sécurité de la vieillesse.

Je le répète, le coût de la vie n'a jamais été aussi élevé au Canada. C'est la conséquence des mesures prises délibérément par le gouvernement. Pourtant, ce dernier se propose d'aider certains bénéficiaires de la sécurité de la vieillesse sans rien faire pour

les autres. Comment pouvons-nous établir des distinctions parmi ceux qui ont joué le rôle de pionniers au pays, qui ont fait de leur mieux pour nous donner le niveau de vie dont nous jouissons actuellement et une tradition digne d'un peuple libre, à transmettre à la génération suivante?

• (9.10 p.m.)

Au moment où je supplie le ministre de changer d'idée, je pense à tous ces gens qui ont appuyé le ministre et le gouvernement lors des dernières élections. Il sait très bien au fond qu'il ne tient pas les promesses qu'il a faites au peuple canadien lors de la dernière campagne électorale. Il ne suit pas la ligne de conduite que son parti avait adoptée en abolissant l'évaluation des moyens il y a quelques années. Que le ministre la qualifie d'évaluation des besoins ou autrement, cela importe peu. Tout le monde sait que c'est une évaluation des ressources, la pire des évaluations. Il ne convient pas à un jeune ministre, qui a un avenir brillant... (*Applaudissements*) ... de présenter ce genre de mesure législative. Vous savez, je ne suis pas certain qu'il ait beaucoup d'avenir en politique si c'est là le genre de mesures qu'il propose. Pourquoi les vis-à-vis n'applaudissent-ils pas? Ceux qui ont voté pour le parti libéral dans ma circonscription et dans tout le pays seront déçus de cette mesure parce qu'elle trahit l'attitude traditionnelle et historique qu'ont adoptée les Libéraux au cours des années. Cette mesure nuira aussi à la réputation du premier ministre. Il ne se montre pas aussi grand que l'ancien premier ministre St-Laurent à l'époque où l'évaluation des ressources a été abolie. Pendant la dernière campagne électorale, les libéraux se sont servis du slogan, «Il se préoccupe de vous», en parlant du premier ministre. Mais quand je lis ce projet de loi, je me demande à quoi il songe? Il ne se préoccupe sûrement pas des gens qui n'en profiteront pas, ni de ceux qui seront victimes d'une distinction injuste à la suite de son adoption, ni de ceux dont le niveau de vie baissera, car si la loi prescrit une évaluation des ressources la productivité diminuera.

Un jeune homme comme le ministre devrait songer à la productivité en cette époque où, partout dans le monde, on trouve de plus en plus difficile de soutenir la concurrence sur le marché d'exportation. J'espère que le ministre va y réfléchir et, qu'avant l'adoption de la mesure, il fera en sorte de supprimer cette inopportune évaluation des ressources qu'il demande au Parlement de réintroduire dans sa législation visant les vieillards de notre pays.

M. Sherman: Monsieur le président, quelques mots seulement pour demander au ministre de prévoir dans cette loi une prestation supplémentaire qui serait proportionnée au coût de la vie. Le supplément de revenu garanti qu'assure le présent bill va indubitablement favoriser des milliers de pensionnés de la vieillesse qui, pour une raison ou pour une autre, n'ont pas réussi à économiser suffisamment en prévision de leurs vieux jours; toutefois, j'ai l'impression que la loi proposée prive d'un droit légitime ceux qui sont parvenus à mettre de l'argent de côté ou à se constituer un revenu pour leur retraite.

Ce qui désempare et déplaît le plus dans cette mesure, c'est le coup porté à l'esprit d'initiative des Canadiens, au sens des responsabilités et à l'esprit d'entreprise des personnes. Des milliers et des milliers de gens de cette catégorie ont un maigre revenu de retraite qui maintenant, ironie du sort, se retourne contre eux dans leur vieillesse. C'est bien triste dans un grand pays comme le nôtre qui a été édifié par l'initiative et l'esprit d'entreprise de ses habitants.

Les vieillards pensionnés qui touchent une petite retraite, sont victimes du coût élevé de la vie et ils n'ont aucun espoir d'échapper à ce piège sauf au Parlement, nous intervenons en leur nom. Que le ministre me dise pourquoi un homme ou une femme qui a travaillé toute sa vie, par exemple pour un chemin de fer, devrait être puni parce qu'il s'est assuré une petite pension? C'est au fond ce que fait la mesure. Elle punit celui qui s'est donné suffisamment à son travail pendant ses années actives pour s'assurer un petit revenu pendant sa retraite.

Le gouvernement devrait, sans conteste, proposer une augmentation générale et uniforme de $30 par mois accordée automatiquement. Le comité du Sénat sur la gérontologie a recommandé un revenu minimum de $1,260 par an pour tous les Canadiens. C'est parfait, qu'on l'applique à tout le monde. Mais du moins les milliers de vieillards pensionnés ont besoin d'aide pour supporter le coût de la vie. D'après moi, il faudrait avant tout s'occuper dans cette mesure d'accorder un supplément à tous les vieillards canadiens, qui varierait selon le coût de la vie.

[*Français*]

M. Caouette: Monsieur le président, seulement quelques observations à la suite des

commentaires de l'honorable député de Rosthern (M. Nasserden), qui dit que le gouvernement actuel a promis telle et telle pension au cours de la campagne électorale, et qui est d'avis que le gouvernement n'est pas assez généreux. Seulement, le député oublie de dire que son parti fut au pouvoir de 1957 à 1962. Qui a empêché son parti au pouvoir d'adopter les mesures qu'il préconise actuellement? Qui a empêché son parti au pouvoir de donner aux personnes âgées du Canada ce à quoi ces personnes avaient droit?

Monsieur le président, il faut quand même être honnête avec la population canadienne bien d'entendre le député de Rosthern nous dire: Tous les bienfaits que le parti actuellement au pouvoir pourrait donner et accorder aux personnes âgées du Canada! Mais pourquoi eux, lorsqu'ils étaient au pouvoir, il y a à peine quatre ans, n'ont-ils pas donné aux personnes âgées du Canada ce qu'ils demandent actuellement au gouvernement de donner à ces mêmes personnes?

Monsieur le président, l'honnêteté n'est pas une voie unique—en anglais nous disons un «one-way»—l'honnêteté doit exister des deux côtés. L'honnêteté à l'endroit des électeurs canadiens doit être la même honnêteté, la même vérité. Et quand j'entends aujourd'hui les conservateurs critiquer les bienfaits que le gouvernement donnera à nos vieillards, alors qu'eux ont eu le gouvernement majoritaire par excellence au Canada, puisqu'ils ont eu le plus grand nombre de députés élus au Canada depuis la Confédération; en 1958, 208 députés sur 265, et ils ont fait moins que rien! C'est à ce moment-là que nous avons connu au Canada au delà d'un million de chômeurs canadiens.

Et, aujourd'hui, le député de Rosthern se lève pour demander au gouvernement: Mais, que faites-vous de vos promesses électorales? Mais, qu'est-ce que vous, les conservateurs, avez fait de vos promesses électorales? Au Québec, comme à la grandeur du Canada, qu'avez-vous fait de cela?

Monsieur le président, je n'ai aucun lien avec les libéraux, pas plus qu'avec les conservateurs, seulement la vérité conserve ses droits, et le droit doit conserver sa vérité.

Monsieur le président, c'est bien beau de rappeler les promesses électorales des autres, et c'est même facile quand on n'a pas rempli les siennes quand on était au pouvoir. Et les conservateurs agissent de cette façon-là.

Je vois mon excellent ami, le député d'Argenteuil-Deux-Montagnes (M. Régimbal). Il sait que j'ai raison quand je dis cela. Son élection est un résultat des mensonges perpétrés par les conservateurs dans la province de Québec.

[M. Caouette.]

Remarquez bien, monsieur le président, que je n'ai rien contre le député d'Argenteuil-Deux-Montagnes, au contraire, j'ai beaucoup d'estime pour lui. Seulement, je le trouve dans un mauvais giron; je le trouve mal placé, là où il est. Il n'est pas libre dans ses mouvements. Il est obligé de rapetisser ses mouvements selon les directives, selon les données de l'ensemble d'un parti qui a trahi le Canada depuis la Confédération. (*Applaudissements*)

Un de mes bons amis de langue anglaise vient de m'applaudir en disant qu'il est prêt à me répondre tout à l'heure. Il est le bienvenu. Et, monsieur le président, rien n'empêche qui que ce soit de se débattre et de dire ce qu'il pense à la Chambre. Je vous dis bien franchement ce que j'ai à dire. Je n'appuie pas tout ce que les libéraux font. Loin de là. Je suis d'avis. . .

Une voix: Almost.

M. Caouette: No, no, not almost, not at all. Je crois que nos personnes âgées devraient être mieux traitées qu'elles le sont. Je crois sincèrement que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) devrait tenir compte, premièrement, des désirs des provinces au Canada. Et pour cela, monsieur le président, je désire présenter un amendement au bill que nous étudions présentement. Cet amendement que je propose. . .

Une voix: Il y en a déjà un.

M. Caouette: Lequel?

M. Boulanger: Il n'y en a pas.

M. Caouette: Monsieur le président, le comité est-il saisi d'un amendement? S'il y en a un, je conserverai le mien pour remplacer l'autre.

Une voix: Il n'y en a pas.

• (9.20 p.m.)

[*Traduction*]

M. le président: A l'ordre. Le comité n'est saisi d'aucun amendement pour le moment.

[*Français*]

M. Caouette: Monsieur le président, cela prouve une chose: que je suis le seul qui a le pas; les autres ne l'ont pas, parce que plusieurs députés me criaient qu'il y avait un amendement, entre autres le député de Mercier (M. Boulanger), qui est toujours dans les «patates» d'ailleurs.

M. Boulanger: J'ai dit qu'il n'y avait pas d'amendement!

M. Caouette: Pas le député de Mercier, monsieur le président, je veux dire le député de Lévis (M. Guay), qui m'a induit en erreur.

Le député de Mercier avait raison; il n'y avait pas d'amendement.

Alors, je propose l'amendement suivant à l'article nº 1, qui veut dire l'ensemble du bill C-251:

Que cette Chambre, tout en étant d'avis que les dispositions nécessaires soient prises pour assurer aux citoyens canadiens âgés une pension adéquate croit néanmoins de plus qu'aucune législation pourvoyant à un service de la sécurité de la vieillesse au Canada ne serait suffisante, à moins qu'elle ne prévoie un système de compensation fiscale pour toute province qui désire instaurer son régime autonome de sécurité de la vieillesse.

Une voix: C'est quasiment le mot à mot de l'amendement du député de Sherbrooke (M. Allard)!

M. Caouette: Voici, c'est que l'amendement du député de Sherbrooke (M. Allard) n'était pas...

Une voix: Séparatiste!

M. Caouette: Non, il n'y a pas de séparatisme là-dedans. Il y a simplement confirmation des positions prises par la province de Québec. Il n'est pas question, monsieur le président, de séparatisme d'aucune façon; il est simplement question de respecter l'esprit et la lettre de l'article 94 *a*) de la Constitution canadienne, qui stipule que le gouvernement fédéral peut intervenir dans le champ de législation sociale ou des pensions de vieillesse en tant que les droits des provinces sont respectés.

Alors, monsieur le président, c'est là l'esprit de l'amendement que je propose. Que les conservateurs, les libéraux et les membres du Nouveau parti démocratique en discutent tant qu'ils voudront, je crois sincèrement que tant et aussi longtemps que la Constitution canadienne, sans être amendée, ne sera pas respectée telle qu'elle est, nous n'atteindrons pas cette unité et cette compréhension nationales si utiles au développement des ressources naturelles et de toutes les sphères de l'activité économique de notre pays.

Monsieur le président, c'est là l'amendement que je suggère, et je souhaite que tous, libéraux, conservateurs, CCF, NPD, PSD l'acceptent comme nous, du Crédit social, allons certainement l'accepter.

[*Traduction*]

M. Nasserden: Monsieur le président, le chef du parti créditiste m'a invité à faire l'historique de la législation canadienne sur la sécurité de la vieillesse. Dans ma réponse, je commencerai par dire que le gouvernement de mon chef, le très honorable John G. Diefenbaker, l'honorable député de Prince-Albert, lorsque ce dernier était premier ministre de notre pays (*Applaudissements*)... a fait plus, en matière de sécurité de la vieillesse, qu'aucun autre gouvernement dans l'histoire du Canada. Nous n'avons pas oublié comment le gouvernement a pris le pouvoir Il est venu au pouvoir à cause des «gars des six dollars» assis vis-à-vis. Ils ne faisaient rien, même si la pension n'était que de $40 par mois. L'honorable député M. Caouette a accepté le...

[*Français*]

M. Caouette: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

L'honorable député de Rosthern (M. Nasserden) n'a pas le droit de m'appeler «l'honorable Caouette». Il doit mentionner le nom de ma circonscription, selon le Règlement de la Chambre et, pour sa gouverne, je représente la circonscription de Villeneuve. J'espère qu'il pourra prononcer ce nom aussi bien que je peux prononcer le nom de sa circonscription de Rosthern.

[*Traduction*]

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Peut-être le débat s'est-il échauffé au point que le député de Rosthern a oublié les termes dont on se sert habituellement pour désigner les députés.

M. Nasserden: Monsieur le président, j'avoue très franchement que j'ai oublié, pour le moment, le nom de la circonscription représentée par le député. Je regrette l'ennui que mes paroles ont pu lui causer. J'espère qu'il acceptera mes excuses en ces termes. J'allais dire que le député de Villeneuve me rappelle. (*Exclamations*)

• (9.30 p.m.)

M. Nasserden: Le député sait que j'ai le cœur à la bonne place. Le député de Villeneuve me rappelle ce soir la méthode à laquelle l'ancien gouvernement a eu recours pour prendre le pouvoir après un règne libéral de 22 ans. Les libéraux avaient porté les pensions à $40 par mois puis, au cours des années d'inflation ils avaient proposé de verser un supplément de $6 par mois aux citoyens âgés. On se souvient sûrement de ce qui s'est passé au Canada à ce moment-là. Les gens qui recevaient de l'assistance en ont pris ombrage et ont forcé le gouvernement à capituler.

Le chef des créditistes m'a demandé ce que mon parti avait fait pour nos citoyens âgés lorsqu'il était au pouvoir. Nous avons porté la pension de vieillesse à $55 par mois, puis à $65 par mois. Nous n'étions pas responsables d'une augmentation du coût de la vie comme celle à laquelle nous devons faire face aujourd'hui. Nous n'avons pas créé de conditions comme l'ont fait les vis-à-vis.

Le chef des créditistes a approuvé la mesure prise par le gouvernement qui a entraîné l'aumentation du coût de la vie au pays. Les taux d'intérêt et les loyers ont augmenté. Le gouverment actuel a augmenté les pensions de $10 par mois et le coût du logement a immédiatement augmenté dans la même proportion. Est-ce que le chef du Ralliement créditiste et ses partisans à la Chambre peuvent expliquer la situation manifeste que le gouvernement a créé?

M. Caouette: Le député de Rosthern me permettrait-il de lui poser une question?

M. Nasserden: Volontiers.

M. Caouette: Le député me dirait-il ce que le gouvernement conservateur aurait fait dans les circonstances actuelles? S'il pouvait répondre à cette question je suis sûr qu'il en dirait bien plus qu'il en dit en ce moment.

M. Nasserden: Si vous me le permettez, c'est avec plaisir que je répondrai à la question du député. Un régime conservateur n'aurait jamais imposé une taxe de vente de 11 p. 100; il n'aurait pas fait en sorte que les taux d'intérêt atteignent un niveau sans précédent dans l'histoire du pays et il n'aurait pas porté non plus le taux d'intérêt des prêts à l'habitation à 7.25 p. 100 comme l'a fait le gouvernement actuel. Lorsque nous étions au pouvoir, nous avons agi dans un sens tout à fait contraire. (*Exclamations*)

M. le président: A l'ordre, je vous prie. Je comprends que le député de Rosthern veuille répondre à la question du député de Villeneuve, mais je l'invite à borner ses commentaires à l'article du bill qui nous occupe.

L'hon. M. Ricard. Nos vis-à-vis piaillent à qui mieux mieux.

M. Nasserden: Monsieur le président, je vais me borner à l'article dont nous sommes saisis. Cependant, qu'il me soit permis de répondre au député de Villeneuve qui appuie l'action du gouvernement. Il m'a demandé ce que nous avons fait lorsque nous étions au pouvoir. Nous nous sommes efforcés de fournir plus d'argent et plus d'habitations à nos vieillards, et cela à un taux qui...

[M. Nasserden.]

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Nasserden: Je rappelle au ministre qui vient de m'interrompre que grâce à nos politiques nous avons amélioré les conditions de viè de nos vieillards en réduisant les frais de...

L'hon. M. Pickersgill: J'en appelle au Règlement. L'heure n'est pas aux fables d'Esope ni aux fables de Diefenbaker. Revenons-en à l'étude du bill. (*Applaudissements*)

M. Nasserden: Monsieur le président, ces admonitions de l'honorable ministre d'en face me rappellent l'époque où il siégeait de ce côté-ci de la Chambre et des libertés qu'il prenait.

L'hon. M. Pickersgill: Respectez le Règlement.

M. Nasserden: C'est bien mon intention. Lorsque mon parti était au pouvoir, nous avions augmenté l'aide aux aveugles et aux invalides. Le gouvernement avait augmenté les pensions. Nous avions accompli beaucoup si nous comparons ce que le gouvernement actuel a réalisé au cours de la période écoulée entre les deux grandes guerres. Notre parti au pouvoir avait plus que doublé l'aide en ce qui avait trait à l'hospitalisation.

Des voix: Règlement.

M. Nasserden: Monsieur le président, j'essaie de réfuter les fausses accusations faites par le chef des créditistes.

[*Français*]

M. Caouette: Monsieur le président, j'invoque le Règlement et je pose la question de privilège.

Lorsque le député de Rosthern dit que j'ai lancé des accusations erronées, peut-il nier que c'est sous un régime conservateur, alors que son parti comptait 208 députés, que nous avions le plus de difficultés, que nous avions plus d'un million de chômeurs au Canada, état de choses que le Canada n'a jamais connu de sa vie? L'honorable député est-il prêt à soutenir son point de vue?

[*Traduction*]

M. le président: A l'ordre s'il vous plaît. Le comité semble s'éloigner du sujet de la discussion. Je demanderais aux députés de coopérer avec la présidence en faisant porter leurs remarques sur l'article à l'étude.

M. Nasserden: Monsieur le président, cela me fait penser au temps où nous étions au pouvoir. Le pays se trouvait alors en face de conditions qui n'avaient jamais existé auparavant. Il a fallu trois ans pour poser les assises de la plus remarquable période d'expansion qu'ait jamais connue notre pays.

Une voix: Et la vision?

M. Nasserden: C'est la réponse que nous avons donnée à la «drôle de monnaie».

[*Français*]

M. Caouette: Monsieur le président...

[*Traduction*]

M. Pugh: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

[*Français*]

M. Caouette: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le seul temps où nous avons connu les pires restrictions de crédit, avec du «funny credit», c'est à l'époque où les conservateurs étaient au pouvoir.

[*Traduction*]

M. le président: A l'ordre. A mon avis, la question de Règlement ne paraît pas se poser.

• (9.40 p.m.)

M. Nasserden: Monsieur le président, j'accueille avec joie l'interruption du député de Villeneuve, parce que cela me rappelle que lorsque nous étions au pouvoir, nous avons amélioré les prestations versées à nos vieillards et elles ne sont pas annulées par la déduction de $100 quant à l'impôt sur le revenu pour les gens de plus de 65 ans. Il semble que le chef des créditistes a approuvé l'initiative des honorables vis-à-vis. Nous sommes contre l'évaluation des ressources, mais quelle est la position de l'honorable représentant à cet égard?

[*Français*]

M. Caouette: Monsieur le président, j'invoque le règlement.

[*Traduction*]

M. Nasserden: Ma foi, monsieur le président, je puis comprendre...

M. Caouette: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Quand le député dit que son parti est contre l'évaluation des ressources...

Une voix: Ce n'est pas un rappel au Règlement.

M. Caouette: Oui, monsieur le président, c'en est un. Quand le député dit qu'il est contre l'évaluation des ressources, il induit la Chambre des communes en erreur.

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Nasserden: Monsieur le président, je puis comprendre le sentiment de culpabilité que doit éprouver quiconque propose une mesure, ramène dans le recueil des lois une évaluation des ressources préjudiciable à ceux qui ont bâti notre pays. Tout le monde à la Chambre des communes sait pourquoi le chef des créditistes a pris cette position ce soir. D'après ce que nous avons entendu dire, il croit qu'il y a dans la province de Québec plus d'enfants que de vieillards; il voudrait donc que les allocations familiales soient augmentées plutôt que les prestations de sécurité de la vieillesse. C'est ce qui explique la proposition qu'il a formulée ce soir et les accusations qu'il a portées.

Les membres de notre parti et je crois, les Canadiens en général estiment que ceux qui ont bâti le pays—dans bien des cas, au prix de grands sacrifices—qu'ils aient ou non été économes durant leur vie, ont droit à un minimum de compensation, étant donné leur apport à la société que nous cherchons à instaurer au sein de la nation. Ce principe a été appuyé par le très honorable Louis St-Laurent et le gouvernement qu'il dirigeait, mais désavoué ensuite par les honorables vis-à-vis et le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Il est pénible de voir un gouvernement abandonner une ligne de conduite déjà sanctionnée par la plupart des Canadiens. Je ne peux m'empêcher de me demander ce qui a poussé un grand parti, qui tente de venir en aide à nos vieillards, à désavouer et à abandonner ce principe et cette ligne de conduite.

Lorsque je songe au chiffre mentionné par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social au sujet des économies réalisées grâce à cette mesure—mais le temps manque ce soir pour examiner la question à fond—je ne peux m'empêcher de trouver que le ministre a négligé de tenir compte de nombreux aspects de la situation. Le plus important est la perte de productivité que subira la nation à cause des dispositions prises par le gouvernement et, comme l'a dit le représentant de Simcoe-Est, non seulement le rendement diminuera, mais nos citoyens âgés vivront moins vieux. Il importe que ces gens se sentent encore un élément essentiel de la

population active de la nation en s'efforçant de rehausser le niveau de vie de tous les citoyens.

Vous avez tous vu, dans vos circonscriptions respectives, des personnes qui, réduites à l'inaction par leur retraite, ont peu à peu perdu tout intérêt et sont mortes quelques mois plus tard. J'admets que ce n'est pas toujours le cas, mais nous savons que cela est arrivé à des gens qui avaient été très actifs pendant la plus grande partie de leur vie. Aux termes mêmes de la loi le gouvernement leur dit presque qu'ils n'ont plus de rôle à jouer au sein de cette nation. Cela devrait donner à réfléchir au ministre. Je viens de dire qu'il était jeune et qu'il avait peut-être la promesse d'un brillant avenir. C'est à lui de se l'assurer, ce brillant avenir, en le fondant sur cette mesure législative, au lieu de répudier le principe même que son parti a autrefois défendu.

M. le président: Si le comité le désire, je serais prêt à me prononcer sur l'amendement présenté par le député de Villeneuve.

M. McCleave: Monsieur le président, à mon sens cet amendement mérite d'être discuté. Le député de Villeneuve vient nous vanter ses propres mérites et il a présenté un amendement qui, c'est évident, ne peut être proposé que lors de la deuxième lecture du projet de loi et non au cours de l'étude au comité. Apparemment, que Votre Honneur soit au fauteuil, qu'il occupe actuellement ou à celui de l'Orateur, lui, il ne voit pas la différence. A mon sens, on devrait attirer là-dessus l'attention du comité. Je sais que Votre Honneur fera preuve de magnanimité à l'égard du député de Villeneuve et que vous déclarerez son amendement irrecevable sans multiplier les explications. Le fait est que le député de Villeneuve ne sait pas ce qui s'est passé au comité à propos de ce projet de loi, et j'espère que la décision de Votre Honneur l'indiquera clairement.

M. le président: A l'ordre. Voici la motion présentée par le député de Villeneuve:

Que tous les mots après le mot «que» soient supprimés et remplacés comme suit:

«Que cette Chambre, tout en étant d'avis que les dispositions nécessaires soient prises pour assurer aux citoyens canadiens âgés une pension adéquate, croit néanmoins de plus qu'aucune législation pourvoyant à un service de la sécurité de la vieillesse au Canada ne serait suffisante, à moins qu'elle ne prévoie un système de compensation fiscale pour toute province qui désire instaurer son régime autonome de sécurité de la vieillesse.

[M. Nasserden.]

Je dois tout d'abord signaler au comité que l'amendement n'est pas présenté de façon régulière. C'est une motion de fond, à mon avis, qui ne saurait être proposée à l'égard d'aucun article à l'étape de l'étude en comité. Deuxièmement, je signale aux députés l'article 59 (2) du Règlement, où il est dit:

Les discours prononcés en comité plénier doivent se rapporter rigoureusement au poste ou à la disposition qui est à l'étude.

L'amendement proposé, dont le comité est saisi actuellement, ne se rapporte pas à l'article 1 du bill que le comité est en train d'étudier. Je signale en outre au comité qu'étant donné sa forme, l'amendement pourrait peut-être être proposé à l'étape de la deuxième ou la troisième lecture, mais il est irrecevable comme amendement à un article, à l'heure actuelle. Pour les trois raisons précitées, je me vois obligé de déclarer irrecevable l'amendement proposé par le député de Villeneuve.

M. Nowlan: Monsieur le président, même si j'interviens un peu tard, c'est avec plaisir que je participe au débat et pour trois raisons: premièrement, la misère évidente des pensionnés de la vieillesse, deuxièmement, la déclaration du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, et enfin, la motion proposée à 7 heures du soir par le ministre des Transports. Même si mon intervention est une sorte de catalyse—car le débat va se poursuivre avec ou sans ma participation—je suis heureux d'y participer. D'après ma courte expérience à la Chambre, je dirais que l'activité du ministre—et il est reconnu pour son activité débordante—est conditionnée par la saison. Il y a beaucoup de députés ici ce soir et il semble que la motion du ministre, bien que mal conçue, soit dans l'ambiance de la saison. Cette motion a attiré ici des députés de toutes allégeances ce qui me rappelle l'activité nocturne de l'époque de Scrooge.

• (9.50 p.m.)

Il y a une certaine ressemblance entre la motion du ministre, le bill à l'étude, et M. Scrooge, Bob Cratchit, son comptable, et le fantôme de Marley. Le député de Rosthern a avoué sa vive sympathie pour le ministre malgré ses idées d'avant-garde. Le ministre devrait se tourner vers ses arrières. Ce bill devrait encourager le ministre à regarder plus en arrière qu'en avant. Car comme Scrooge, avec le cliquetis de chaînes dans le sous-sol, et les apparitions de fantômes, les vieillards

pensionnés verront aussi des fantômes si cette mesure est adoptée, en pensant aux nombreuses formules qu'ils auront à remplir pour respecter les dispositions de cette mesure. Ce spectre se présentera chez le ministre tout comme Bob Cratchit et le fantôme de Marley sont apparus à Scrooge.

Je proteste contre ce projet de loi, monsieur le président. Une des premières déclarations du ministre, c'était qu'il fallait être stupide ou malhonnête pour dire que la mesure prévoyait une évaluation des ressources. Je signale au ministre qu'il y a effectivement une épreuve. Il l'appelle l'évaluation du revenu mais, selon moi, c'est un moyen mesquin d'évaluer les moyens.

Le ministre s'est vanté depuis quelques jours d'un principe qui permettra à certains pensionnés de recevoir davantage par mois que si on avait fixé un taux uniforme ou autorisé une majoration générale. D'un trait de plume, sans jargon administratif dans l'interprétation du bill, les pensionnés obtiendraient une augmentation pure et simple.

Le ministre s'est targué de donner un supplément mensuel de $30 par mois aux termes de cette mesure. Comparons ce montant avec les $25 par mois que notre parti a réclamés lors de la campagne électorale de novembre 1965. Qu'on appelle cette épreuve une évaluation des moyens, une évaluation des besoins, une évaluation du revenu ou une évaluation MacEachen, il n'en demeure pas moins qu'il y a en Nouvelle-Écosse 50,538 bénéficiaires des prestations de vieillesse. Prenons 50,000 en chiffre rond. Si on avait adopté l'amendement proposé ici il y a près d'un an, les pensionnés de la Nouvelle-Écosse auraient reçu ce supplément mensuel de $25. Une augmentation de $25 par mois représente un supplément annuel de $300 dans les poches de chaque pensionné. En multipliant ce montant par 50,000, on obtient 15 millions de dollars pour nos vieillards nécessiteux de la Nouvelle-Écosse.

Le ministre a fustigé l'opposition pour avoir proposé une hausse générale forfaitaire de $25 par mois. Mais les pensionnés de la Nouvelle-Écosse ont perdu 15 millions de dollars en une année à cause de l'indifférence du ministre et de ses collègues. Je dis au député de Rosthern que le ministre ne devrait pas regarder en avant mais en arrière car toutes les mesures du gouvernement ont émané de ses arrières. Le ministre, en disant que notre parti, qui a voulu collaborer, a plutôt essayé d'obscurcir la question et en reprenant les propos du député de Notre-Dame-de-Grâce qui nous accusait de stupidité ou de mauvaise fois pour avoir dit qu'il y avait lieu de parler ici d'évaluation, le ministre, dis-je, n'use pas l'intelligence qu'on lui a connue dans certaines régions du pays aussi bien que dans sa province natale.

Je félicite le ministre des Transports de sa motion ce soir, car il a fait venir un grand nombre de députés à la Chambre. Il est doué de nombreux talents que j'admire mais je suis étonné de voir qu'il participe à ce débat, après avoir été aussi intime avec les personnes au pouvoir en 1951, alors que le Parlement a décidé que l'on n'imposerait pas d'évaluation des ressources aux pensionnés nécessiteux de notre pays. Peu m'importe le nom que le ministre donne à cette épreuve, ou s'il l'exprime même en gaélique; 50,538 pensionnés de Nouvelle-Écosse auraient pu empocher 15 millions de dollars si le gouvernement n'était pas resté assis sur son derrière.

J'ai été intimidé par le silence de sphinx des honorables vis-à-vis du Québec. J'ai écouté avec intérêt les députés de ce côté-ci, ceux qui siègent à ma gauche et les indépendants qui se sont efforcés d'expliquer la constitution aux députés qui devraient s'y intéresser. Ces cinquante honorables vis-à-vis me rappellent le sphinx d'Égypte. Il a l'air solide, il est là depuis des siècles, depuis des milliers d'années. Les sables du temps ont tournoyé autour de lui, pourtant il est encore assis là, assailli par les vents, les ouragans et les poussées du temps. Il ressemble aux 50 députés de Québec assis en face sur leurs sièges, silencieux comme des sphinx, à la tête de granit et au cœur de pierre. Ils personnifient le sphinx, et hélas, le sphinx personnifie les honorables vis-à-vis qui ont omis de participer au véritable problème d'ordre constitutionnel en jeu dans la mesure.

M. Knowles: Dix heures.

M. Nowlan: Cette raison à elle seule suffit à me réjouir de participer au débat. Je ne reprendrai pas les arguments d'ordre constitutionnel qui ont été exposés à ceux qui siègent de l'autre côté de l'allée au cœur de pierre et à la tête de granit; qu'ils s'en chargent. Mais même si la Nouvelle-Écosse n'est pas, comme le Québec une province d'abondance et de grande richesse, on s'y intéresse à la constitution, et sans aucun doute cette mesure est contraire et s'oppose à la compétence de certaines provinces.

Troisièmement, si je participe à ce débat, ces occupations nocturnes mises à part...

M. Knowles: Dix heures, monsieur le président.

• (10.00 p.m.)

L'hon. M. Fulton: L'honorable représentant me permettrait-il de proposer que le président du comité lève la séance et fasse rapport de l'état de la question?

L'hon. M. McIlraith: Et demande l'autorisation de siéger de nouveau plus tard ce jour.

L'hon. M. Fulton: L'honorable représentant me permettrait-il de proposer que le président lève la séance et, fasse rapport de l'état de la question? Je voudrais aborder une question avec M. l'Orateur. Le comité pourrait lever la séance, le président, faire rapport de l'état de la question et demander l'autorisation de siéger de nouveau ce jour.

Des voix: Entendu.

(Rapport est fait de l'état de la question).

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

LA SÉANCE D'AUJOUD'HUI: PROLONGATION D'UNE HEURE

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, entre six et huit heures ce soir, on a présenté une motion contraire à l'entente conclue entre les leaders à la Chambre, qui étaient convenus qu'une telle motion ne serait pas présentée durant ce temps-là. (*Applaudissements*) Étant donné l'entente et afin de la respecter, la Chambre consentirait-elle à siéger jusqu'à onze heures afin que l'étude en cours puisse progresser.

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur: Est-ce entendu? Il en est ainsi ordonné.

M. MacInnis: Puis-je poser une question à l'honorable ministre? Est-ce à dire que le ministre des Transports s'est mis les pieds dans le plat?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. L'ordre antérieur est abrogé et nous allons maintenant continuer en conformité du nouvel ordre.

M. Knowles: Monsieur l'Orateur, je ne veux pas ajouter à l'embarras du ministre des Transports, mais le leader de la Chambre croit que l'article du Règlement, correctement interprété, n'aurait pas permis la formulation de cette catégorie...

L'hon. M. McIlraith: Je veux clarifier ce point, avec votre permission. La chose est très importante, à mon avis. Je ne conteste pas l'interprétation de l'article du Règlement, mais je signale que nous voulions, en rédigeant cet article—et nous ne nous sommes pas très bien tirés d'affaire...

Une voix: Comme d'habitude.

L'hon. M. McIlraith: ... éviter de procéder ainsi entre six heures et huit heures si cinq députés s'y opposaient. C'était l'entente entre les leaders des partis. Chose à la fois regrettable et compréhensible, ce point n'a pas été communiqué à tous les députés, et certains s'en sont donc tenus à l'article dans son libellé actuel. A mon avis, il vaut mieux nous en tenir là.

MODIFICATION DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

SUPPLÉMENT DE REVENU GARANTI ET DÉTERMINATION DU REVENU DES PENSIONNÉS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill n° C-251, tendant à modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse, présenté par l'honorable M. MacEachen.

Sur l'article 1—*Définitions.*

M. Nowlan: Monsieur le président, tout a si bien marché depuis cinq minutes que je ne retarderai pas la fin de l'étude du bill. On y est parvenu en regardant la pendule et en décourageant tous les efforts pickersgilliens pour polluer le Règlement de la Chambre. Je n'hésite pas à participer à ce débat pour une troisième raison. J'en ai invoqué deux, je passe maintenant à la troisième. Nous sommes tous un peu agités au sujet du progrès de la mesure et on a véritablement du mérite, à mon avis, de discuter et de débattre son contenu. Je le répète, je ne vais pas reprendre tous les arguments avancés. En deux minutes, je veux faire un résumé, et je le puis. Je me souviens de l'institutrice qui, en troisième année, a cherché à m'inculquer les rudiments de lecture, d'écriture et d'arithmétique. Sans me reporter à ces trois éléments, je vais évoquer trois autres facteurs, les «trois i».

Je remarque que les honorables vis-à-vis se taisent. Ils ont été remarquablement silencieux au sujet de cette mesure. A propos des «trois i», le premier est l'inspiration. Ce bill tue toute inspiration, tout idéal chez les vieillards, tout désir de travailler, car leurs moyens s'en trouvent réduits. Voilà pour le premier «i». Le deuxième «i», c'est l'investigation; que le ministre le sache ou non, on procédera à des investigations en vertu de la loi de l'impôt sur le revenu. Je suis étonné que le ministre des Travaux publics cherche à rallier l'adhésion à propos de ce bill parce que, dans un débat sur un bill analogue en

1951, comme en fait foi la page 1353 du compte rendu anglais de cette année-là, le ministre des Travaux publics, alors secrétaire parlementaire du ministre du Commerce, a dit qu'aucune partie de la loi de l'impôt sur le revenu ne pouvait être utilisée sans le consentement préalable par écrit des personnes qui soumettent leur formule d'impôt. On a contourné la difficulté, car il y aura des enquêtes.

Le troisième «i», c'est l'inégalité entre les vieillards pensionnés, ceux qui ont travaillé et économisé un peu de leur revenu et ceux qui ne l'ont pas fait.

M. Knowles: Et l'indignation.

M. Nowlan: L'indignation, c'est ce que ressentiront les gens en dehors de la Chambre.

Une voix: Et l'indignité.

M. Nowlan: Oui, et l'indignité, à laquelle on peut ajouter l'insulte et bien d'autres «i» encore. La mesure décourage l'idéal et l'inspiration, encourage l'investigation et perpétue l'inégalité. Elle ne fera qu'accroître les difficultés auxquelles se heurtent les vieillards pensionnés par suite du coût de la vie élevé, du manque de revenu et de tous le reste. Je reviens aux propos du député d'Argenteuil-Deux-Montagnes...

Une voix: Vos deux minutes sont écoulées.

M. Nowlan: Vraiment? Le député à signalé que si le produit national brut en 1951 pouvait permettre des pensions de vieillesse de $40 ou de $50, compte tenu des mêmes considérations, le produit national brut actuel permettrait une pension de $105 par mois. Le grincement des chaînes qu'entendait Scrooge dans le sous-sol ressemblera à une musique céleste en comparaison du grincement des chaînes des pensionnés de la vieillesse, forgées aux termes de la loi actuelle.

(L'article est adopté.)

L'article 2 est adopté.

Sur l'article 3—

M. Rynard: Monsieur le président, je propose:

Que le paragraphe 1 du nouvel article 8 de la loi prévu à l'article 3 du bill soit modifié par l'addition de la disposition suivante:

«Pourvu qu'aucune déduction ne soit faite dans le cas d'une personne seule ayant gagné moins de trois cent soixante dollars au cours de l'année précédente et dans le cas d'une personne mariée admissible ayant gagné moins de sept cent vingt dollars au cours des années précédentes.»

• (10.10 p.m.)

M. Knowles: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'ai signifié tantôt mon intention de présenter un amendement au nouvel article 7 édicté par l'article 3 du bill. Sauf erreur, il précède la partie que le député de Simcoe-Est désire modifier. En outre, en vertu d'un article du Règlement, les amendements doivent être présentés dans l'ordre des articles visés. J'aimerais donc pouvoir présenter mon amendement avant celui du député.

M. Rynard: Je consens volontiers à réserver le mien pour le moment.

M. le président suppléant: Nous étudions présentement l'article 3 du bill, puis nous passerons au nouvel article 6. Le nouvel article 6 de la loi prévu dans de l'article 3 du bill est-il adopté?

M. Knowles: Monsieur le président, je désire présenter deux amendements. Je vais les proposer un par un. Le premier vise à modifier le paragraphe 1 du nouvel article 7. Si les députés veulent bien l'examiner, ils verront qu'il comporte une restriction. Il prévoit un supplément de revenu mensuel garanti à tout pensionné à compter de 1967. Les mots suivants, toutefois, interdisent de payer ce supplément de revenu garanti aux personnes nées après 1910. Ainsi, les personnes de 56 ans ou plus pourront compter sur cette allocation supplémentaire, lorsqu'elles atteindront l'âge de la pension, à la condition d'être admissibles. Mais les personnes de moins de 56 ans ne toucheront pas cette allocation supplémentaire, lorsqu'elles atteindront l'âge de la pension, quel que soit leur revenu.

Je reconnais que la réduction progressive de l'allocation supplémentaire du revenu garanti doit se faire au moment où les prestations du régime de pensions du Canada atteindront leur niveau maximum. Mais il y a deux choses qu'il convient de souligner. En premier lieu, tous les Canadiens ne seront jamais protégés par le régime de pensions du Canada. Pourquoi alors, devrions nous exclure du principe concernant le niveau du revenu garanti, les personnes qui ne toucheront pas de prestations du régime de pensions du Canada dans dix ans d'ici?

Je voudrais aussi signaler que l'exclusion de ces personnes n'est pas compatible, à mon avis, avec la majoration du montant de base de la pension de sécurité de la vieillesse. En fait, cet article dit ceci: Nous nous orientons vers un niveau de revenu garanti, mais nous ne l'adoptons que pour une période de temps limitée. Si le principe du revenu garanti est aussi merveilleux que le ministre veut nous le faire croire, s'il doit compter parmi les grandes mesures de législation sociale que le ministre a vantées, pourquoi lui donne-t-on un caractère provisoire?

J'aurai des observations à formuler au sujet d'articles que nous étudierons ultérieure-

ment. J'aurai des amendements à proposer en vue d'apporter à la mesure d'autres améliorations qui me paraissent indispendables. S'il m'était donné d'y apporter toutes les améliorations qui me paraissent indispensables devriendraient partie intégrante de la pension de base, entre autres choses. Quoi qu'il en soit, si le programme est aussi bien inspiré que le ministre le prétend, pourquoi alors ne lui faire porter fruit que pendant les neuf prochaines années, pour ensuite en réduire progressivement les avantages. Si le programme envisagé est si judicieux, j'estime qu'il convient d'en rendre les effets permanents; en conséquence je propose:

Que l'article 3 du bill nº C-251 soit modifié par la suppression, au paragraphe 1, du nouvel article 7 décrété par ledit article 3, de tous les mots qui suivent l'expression «tout pensionné».

Si les députés veulent bien se reporter au texte de l'article, ils constateront que mon amendement a pour effet de supprimer les mots «né au plus tard le 31 décembre 1910». Le paragraphe modifié se lirait comme il suit:

Sous réserve de la présente partie et des règlements, pour chaque mois de toute année commençant avec l'année 1967, un supplément de revenu mensuel garanti peut être payé à tout pensionné.

J'ai en main des exemplaires de l'amendement, mais je crois qu'il y en a déjà sur la table, conformément à l'avis que j'ai donné antérieurement.

M. le président: Si les députés désirent exprimer leur point de vue sur la validité de cet amendement, la présidence est disposée à les écouter.

L'hon. M. MacEachen: Je prétends que cette amendement n'est pas régulier et qu'il ne saurait être proposé au comité. Il aurait naturellement pour effet d'assurer à perpétuité les avantages de la mesure à tous les pensionnés. Si le principe que soutient le député était accepté, rien n'ébranlerait davantage la confiance dont jouit le régime de pensions du Canada et il finirait par justifier les travailleurs du Canada de nous reprocher de les avoir fraudés en adoptant ce régime si nous avions l'intention de présenter un programme parallèle d'ordre permanent. On soulèverait toutes sortes de questions quant à savoir si les bénéficiaires du régime de pensions et ceux du programme de supplément de revenu sont traités aussi équitablement les uns que les autres.

M. Knowles: Puisque le ministre parle de la substance de l'amendement, me permettra-t-il de lui poser une question? Pourquoi une pension de la sécurité de la vieillesse de $105 serait-elle plus contraire au principe du régime de pensions du Canada qu'une pension de $75. En quoi peut-il s'agir d'une fraude dans le cas des $105 et non dans celui de $75. Où le ministre a-t-il pêché ce non-sens?

L'hon. M. MacEachen: Le Régime de pensions du Canada a été adopté et ses prestations se rattachaient à une pension de $75.

M. Knowles: A-t-on gelé cette pension?

L'hon. M. MacEachen: Non, on ne l'a pas gelée.

M. Knowles: Eh bien, de quoi parlez-vous alors?

L'hon. M. MacEachen: Je comprends très bien la susceptibilité du député de Winnipeg-Nord-Centre sur ce point. Son amendement aurait pour effet d'ébranler la confiance dont jouit le Régime de pensions du Canada et justifier les travailleurs et les cotisants à ce régime de conclure que le Parlement a perpétré une fraude, puisque l'année suivante, il allait adopter un régime parallèle de supplément de revenu qui finirait bien par miner le Régime de pensions du Canada.

Pourquoi demander aux gens de contribuer au régime de pensions du Canada, si dans certaines catégories de revenus, ils peuvent jouir des mêmes prestations aux termes d'un programme général de soutien de revenus? Voilà la question à laquelle mon honorable ami a négligé de répondre et à laquelle il ne peut simplement pas répondre. C'est ce que nous concluons: il n'y a tout simplement pas de réponse. Mais, monsieur le président, je n'ai pas l'intention d'argumenter contre le fond car, à mon avis...

• (10.20 p.m.)

M. Barnett: Le ministre doit déjà avoir parlé pendant cinq minutes. Je crois que cela rend l'amendement recevable pour le débat.

L'hon. M. MacEachen: A supposer que le Règlement soit appliqué, le représentant de Winnipeg-Nord-Centre devrait avoir présenté son amendement et ne plus parler jusqu'à ce qu'on ait décidé si celui-ci était recevable avant qu'il l'invoque.

La résolution précédant le bill à l'étude prévoit qu'«une mesure modifiant la loi sur la sécurité de la vieillesse, applicable à partir de janvier 1967, pour pourvoir au paiement sur le Fonds du revenu consolidé et à l'imputation au Fonds de sécurité de la vieillesse, en vertu de cette loi, d'un montant mensuel appelé le supplément de revenu garanti, accordé à certains pensionnés.»

Le mot «certains» a été mis dans la résolution expressément pour restreindre l'application de la mesure aux pensionnés nés au plus tard le 31 décembre 1910. Si tel n'est pas le cas, monsieur le président, on aurait employé

la simple expression du député de Winnipeg-Nord-Centre: «aux pensionnés au titre de cette loi». Dans la résolution le mots «certains» est un mot restrictif qui, à mon sens, rend cet amendement irrecevable.

Je me reporte au commentaire 246 de la quatrième édition de Beauchesne qui précise, en partie:

Le principe directeur quand il s'agit de déterminer les conséquences d'une modification dans le domaine financier, sur l'initiative de la Couronne, consiste en ce que la communication, à laquelle la demande royale de recommandation est annexée, doit être considérée comme établissant une fois pour toutes...non seulement le montant d'un prélèvement, mais aussi ses objectifs, ses buts, ses conditions, et les réserves qui s'y rattachent.

On a apporté à la recommandation royale une réserve et une condition en ajoutant le mot «certains» dans le dessein de restreindre les avantages aux pensionnés nés au plus tard le 31 décembre 1910. C'est pourquoi j'estime que l'amendement dépasse la portée de la résolution, car il tend à comprendre tous les pensionnés, et non pas «certains pensionnés» comme le précise la recommandation royale.

M. Knowles: Monsieur le président, j'estime que le rappel au Règlement du ministre est très sérieux; il s'agit de déterminer si le Parlement a des droits dans ce domaine. Nous reconnaissons tous la fonction d'une résolution royale précédant un bill de finances. Nous connaissons les règles—les commentaires et les exigences qui empêchent un bill d'aller au-delà des conditions précises énoncées dans une résolution de finances. Mais il y a aussi des commentaires selon lesquels il faut prendre soin de rédiger une résolution de finances de façon à couvrir les points que le gouvernement a à l'esprit.

Absolument rien dans la résolution précédant ce bill ne laissait entendre qu'il aurait une limite quant à la date de naissance du pensionné. Les allégations que le ministre a faites ce soir signifient, à mon sens, que le gouvernement, chaque fois qu'il présente un bill, dit qu'«aucune modification ne peut y être apportée car c'est ce que nous avons l'intention de faire, et voilà c'est tout.»

Une voix: Arrogance libérale.

M. Knowles: Oui, j'ai bien peur que la position prise ce soir par le ministre soit arrogante. Il a lu la résolution et j'invite Votre Honneur à la lire. Elle se trouve à la page 10707 du hansard du 5 décembre:

Qu'il est opportun de présenter une mesure modifiant la loi sur la sécurité de la vieillesse, applicable à partir de janvier 1967, pour pourvoir au paiement sur le Fonds du revenu consolidé et à l'imputation au Fonds de sécurité de la vieillesse, en vertu de cette loi, d'un montant mensuel appelé le supplément de revenu garanti, accordé à certains pensionnés au titre de cette loi, jusqu'à concurrence de quarante pour cent du montant de la pension payable aux termes de cette loi; pour pourvoir à la détermination du revenu d'un pensionné aux fins de l'attribution de ce supplément et aux appels pouvant être interjetés par les pensionnés contre les décisions prises ou déterminations faites sous le régime de cette loi; et pour pourvoir aux autres matières qui s'y rapportent ou en résultent.

La résolution stipulait clairement qu'il devait y avoir une limite au montant. Celui-ci ne pouvait être supérieur à 40 p. 100 du total de la pension accordée en conformité de la loi de la sécurité de la vieillesse. Elle stipulait clairement qu'il devait y avoir une disposition pour la détermination du revenu du pensionné à certaines fins et ainsi de suite, mais rien dans la résolution ne prévoyait l'insertion dans le projet de loi d'une date pour la réduction progressive de ce régime, rien ne disait que le bill renfermerait des dispositions alléguant que des personnes ne pourraient obtenir ce supplément si elles étaient nées après une certaine date.

Si le ministre adopte l'attitude que le mot «certain», dans la résolution, englobe effectivement tout ce que le gouvernement se propose d'incorporer au bill qui suit, cela signifie qu'à partir de ce jour, si l'on appuie cette attitude, tous les projets de résolution précédant les projets de loi de finances seront très simples à rédiger. Le gouvernement à l'étape de la résolution précédant un projet de loi de finances, n'a qu'à dire qu'il est opportun de présenter une mesure visant «certaines choses.» Nous aurons ensuite le projet de loi qui servira les intentions du gouvernement et le gouvernement pourra affirmer que c'est là le contenu de la recommandation royale.

A mon avis, nous sommes revenus au débat sur une question de procédure, tout comme c'était le cas lors de l'étude du projet de loi sur le régime d'assurance frais médicaux, alors que nous avons eu bon nombre de discussions quant à ce que prévoyait ou ne prévoyait pas la recommandation royale. Assurément cette résolution, de prime abord, montre qu'il y a certaines choses que le gouvernement voulait prévoir: le montant de la pension, la question de l'évaluation et ainsi de suite, mais on n'a jamais mentionné la date de cessation, telle que nous la voyons dans le projet de loi. c'est pourquoi je prétends, puisqu'il n'en avait pas été question dans le projet de résolution, que le gouvernement n'a maintenant aucun droit juridique d'affirmer que nous ne pouvons proposer ce genre d'amendement.

Je signale aussi que ce n'est pas le genre de mesure monétaire établissant un montant fixe de dollars. Lorsque nous adoptons une loi de ce genre prévoyant une allocation, pension ou une prestation, nous n'établissons

pas un plafond de tant de milliers ou de millions de dollars. Nous adoptons une mesure qui établit les principes et si les gens se conforment à ces principes, il faut trouver l'argent pour verser les paiements. Il existe un plafond général quant à la somme prévue. C'est simplement une question de principe et rien dans la résolution ne stipulait que cette date de cessation serait un de ces principes.

A mon avis, le présent débat sur une question de procédure ne met pas simplement en cause le présent projet de loi. L'enjeu ici, c'est toute la question du droit pour le gouvernement de dissimuler ses intentions lors de la rédaction du projet de résolution, donnant le moins de détails possible, mais ayant soin d'insérer le mot «certain» ou quelque mot semblable, pour pouvoir ensuite affirmer que le Parlement ne peut apporter aucune espèce d'amendement. Je soutiens, monsieur le président, qu'il faut examiner cet aspect avec beaucoup de sérieux et je soutiens certainement que mon amendement ne va pas au-delà des termes de la résolution. De fait, mon amendement accepte les vertus, les vertus alléguées de la résolution, et dit qu'il faut garder ce régime s'il est bon.

• (10.30 p.m.)

Puisque le ministre a pris le temps de parler du fond du projet de loi, peut-être pourrais-je signaler une fois de plus qu'il n'est pas plus illogique, aux termes du Régime de pensions du Canada de prévoir des prestations de $105 ou $150 par mois que de $75. A mon sens, son argument porte à faux. D'autre part, pour m'en tenir au rappel à l'ordre, je prétends que l'amendement ne dépasse par les termes du projet de résolution et qu'il devrait être admis.

M. le président: A l'ordre.

M. Nasserden: Monsieur le président, permettez-moi de dire que le projet de résolution du gouvernement a trait aux pensionnés de divers niveaux de revenu plutôt qu'à ce dont le ministre a parlé.

L'hon. M. MacEachen: On en parle dans une autre phrase.

M. le président: Si le comité veut bien me le permettre, je suis prêt à rendre ma décision. J'ai eu l'occasion d'étudier l'amendement à la lumière de la résolution. La question dont la présidence est saisie n'en est pas une de fond. Il s'agit plutôt de savoir si l'amendement est admissible selon la procédure.

J'aimerais vous lire l'extrait que voici du 246e commentaire de la 4e édition de Beauchesnes:

> Le principe directeur quand il s'agit de déterminer les conséquences d'une modification dans le domaine financier, sur l'initiative de la Couronne, consiste en ce que la communication, à laquelle la demande royale de recommandation est annexée, doit être considérée comme établissant, *une fois pour toute* (à moins qu'elle ne soit retirée et remplacée), non seulement le montant d'un prélèvement, mais aussi ses objectifs, ses buts, ses conditions, et les réserves qui s'y rattachent.

Dans le projet de résolution, on mentionne le montant du supplément en cause. En l'occurrence, on dit que le supplément sera de 40 p. 100 du montant de la pension à verser. Par conséquent, pour ce qui est de cette partie du projet de résolution, je ne crois pas qu'une modification soit admise. D'autre part, dans l'amendement dont nous sommes saisis, nous parlons de limites qui ne sont pas établies dans le projet de résolution. Je comprends l'argument du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social lorsqu'il parle du mot «certains». J'admets que le terme «certains» limite quelque chose dans une certaine mesure mais le terme «certains» ne précise pas jusqu'à quel point.

Les honorables députés voudront bien se reporter au commentaire 278 de la 4e édition de Beauchesne. Le paragraphe 4 se lit ainsi:

> Le comité n'est pas lié par les termes des dispositions que les ministres ont insérées dans le bill; et, quand le projet de résolution ne mentionne aucun montant, tout député peut proposer d'augmenter les subventions spécifiées dans le bill ou d'étendre l'application des dispositions du projet de loi, quels que soient les frais qui pourraient en résulter, du moment qu'on n'outrepasse pas le pouvoir conféré par la recommandation royale.

Dans la recommandation dont nous sommes saisis, je ne peux admettre que la limite imposée par le mot «certains» est dépassée. Les honorables députés voudront bien se reporter également à la page 799 de la 17e édition de May. Voici un extrait du paragraphe au bas de la page:

> Étant donné, toutefois, que le pouvoir d'amendement du comité n'est pas limité par les termes du projet de résolution dont il est saisi, mais par le projet de résolution qui a obtenu la recommandation de la Reine, c'est-à-dire de celui aux termes duquel il a été nommé, il est en son pouvoir d'augmenter le montant, d'étendre les buts et de ne pas tenir compte des limites imposées aux dépenses qui lui sont proposées, tant que ces changements ne prolongent pas les termes du projet de résolution recommandé par la Reine.

J'estime que la motion dont nous sommes saisis ne va pas au delà des termes du projet de résolution précédant le bill. Je déclare donc l'amendement recevable.

L'honorable député d'Esquimalt-Saanich a la parole.

M. Chatterton: Monsieur le président, l'amendement du député de Winnipeg-Nord-Centre est exactement semblable quant au fond à celui que j'avais l'intention de proposer, mais j'avais consenti à ce que le député de Simcoe-Est présente son amendement le

premier. Je n'hésite donc pas un instant à appuyer sans réserve l'amendement du député de Winnipeg-Nord-Centre.

J'ai beaucoup respecté la compétence du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, mais je suis amèrement déçu du motif qu'il a invoqué contre cet amendement, soit que le peuple perdrait confiance dans le régime de pensions du Canada. C'est, à mes yeux, une absurdité de la plus pure espèce. Le ministre doit savoir ceci, j'en suis sûr. Il doit connaître les dispositions du régime de pensions du Canada. Il doit savoir que le régime est obligatoire. Personne ne peut se retirer du régime de pensions du Canada s'il a un certain revenu et ainsi de suite. Il est tenu de cotiser. Comment peut-il perdre confiance s'il n'a pas d'autre choix.

L'hon. M. MacEachen: Ne croyez-vous pas que ceux que la loi oblige à cotiser auront raison de se plaindre s'il existe un programme semblable de prestations gratuites. Ce sentiment d'injustice ne ferait-il pas perdre confiance dans le régime?

M. Chatterton: Certainement pas. Selon les modifications que propose le ministre, les prestations du régime de pensions du Canada constituent un revenu aux fins de la mesure. Par conséquent, quiconque retire $60 ou plus par année du régime de pensions du Canada perd automatiquement tout droit à une prestation de la présente mesure. Votre argument ne tient donc plus. En outre, au cours de la période de dix ans pendant laquelle les pensionnés auront droit au supplément, bien des gens toucheront beaucoup plus que les bénéficiaires de 1977 et de 1978. Si le ministre veut bien se reporter aux témoignages rendus lors des audiences relatives au régime de pensions du Canada, il verra que des centaines et des milliers de Canadiens ne toucheront pas un cent du régime de pensions du Canada en 1976 et 1977 ou même avant 1980. Quiconque travaille à son propre compte, tel le pêcheur de Terre-Neuve, qui a toujours un revenu net de moins de $800 par année, ne recevra rien du régime de pensions du Canada.

En 1961, la dernière année pour laquelle nous disposons de chiffres, il y avait plus de 101,000 Canadiens ne possédant aucun revenu. Plus de 600,000 Canadiens avaient un revenu inférieur à $1,000 par an. En 1976, tous ces gens, s'ils sont nés avant 1910, ne profiteront ni du régime de pensions du Canada ni de cette proposition. L'attitude du ministre me surprend. Il est certain que le projet de loi comprend des lacunes, mais on améliorerait grandement le projet de loi en supprimant cette restriction relative à l'année 1910. Ainsi, tout le monde serait toujours traité de la même façon. Si vous désiriez faire un autre ajustement et déclarer qu'à l'égard du régime de pensions du Canada, cet ajustement sera d'un dollar pour un dollar, cela pourrait constituer un progrès si le ministre accepte un amendement de ce genre.

A mon avis, le ministre oublie qu'il y aura, en 1976, des centaines de milliers de Canadiens qui ne bénéficieront pas du régime de pensions du Canada. Ce sont ces gens qui auront besoin d'aide, car la faiblesse de leurs revenus, pour des raisons de maladie ou autres, ne leur aura pas permis de faire des économies en prévision de leur retraite. Ces dispositions devraient être conservées sous leur forme actuelle, sans qu'on se préoccupe de la date de naissance du pensionné.

M. Barnett: Monsieur le président, si je me souviens bien de ma date de naissance, je crois qu'il me manque environ quatre mois par rapport à la limite que cherche à fixer le ministre.

• (10.40 p.m.)

J'aimerais dire d'abord que je n'ai pas d'intérêt personnel dans l'amendement proposé par le député de Winnipeg-Nord-Centre. Comme plusieurs autres députés, je suis très étonné par le discours du ministre de la Sant nationale et du Bien-être social. Beaucoup d'entre nous n'acceptent pas toujours ses arguments, mais nous nous attendons habituellement à un semblant de raison et de logique de sa part. La seule façon dont je m'explique l'argument que le ministre a tenté de formuler sous le couvert d'une discussion sur un rappel au Règlement est que son siège se trouve trop près de celui du ministre des Transports et qu'il a peut-être acquis un peu de l'esprit raisonneur de cet honorable représentant.

L'argument antérieur du ministre serait peut-être un peu plus logique s'il était fondé sur l'hypothèse que toutes les personnes ayant droit à des prestations en vertu du régime de pensions du Canada recevront la somme maximum de $104 par mois. Le ministre reconnait sûrement que de nombreuses personnes, à part celles dont a parlé le député d'Esquimalt-Saanich, ne retireront aucun avantage de leurs contributions au régime de pensions du Canada. Beaucoup de ceux qui auront droit à des prestations en vertu de ce régime ne recevront pas la somme maximum.

A mon avis, quiconque retirera du régime de pensions du Canada un revenu qui lui donnera droit à certains avantages aux termes de ce projet de loi serait insensé de penser que tous ceux qui auront droit aux

avantages prévus dans ce bill seront mieux traités. Ou que tous ceux qui toucheront $104 par mois seront injustement traités même s'ils reçoivent quelques dollars de plus aux termes de ce programme. Peut-être est-ce ce que le ministre considère juste et équitable.

Permettez-moi de lui dire qu'il devrait reviser sa position quant à l'amendement proposé par mon collègue, le député de Winnipeg-Nord-Centre. Le ministre a avoué à la Chambre que personne ayant un revenu qui lui permettrait d'avoir droit aux avantages prévus dans le projet de loi ne recevrait ces versements à contrecœur. On a tort de dire que ceux d'entre nous qui cotisent au régime de pensions du Canada peuvent se sentir lésés car ils n'auront jamais droit aux avantages supplémentaires. Personne ne peut nous accuser de nous sentir injustement traités parce que nous sommes tenus de cotiser au régime de pensions du Canada en sachant que cela nous sera inutile.

M. Douglas: La réaction du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social à l'amendement proposé par mon collègue, le député de Winnipeg-Nord-Centre, révèle très clairement la parfaite imposture de cette prétendue législation sur le revenu annuel garanti. Quand le ministre a jugé qu'il était nécessaire de faire quelque chose au sujet des pensions de vieillesse, à cause des pressions exercées non seulement par les députés de ce côté-ci de la Chambre, mais par tout le pays, il a présenté une mesure législative destinée à imposer une nouvelle fois l'évaluation des moyens aux personnes réclamant une pension de vieillesse. Pour habiller sa proposition avec des phrases ronflantes, le ministre a fait des discours sur le nouveau concept des pensions. Il a déclaré que nous allions prévoir un revenu annuel garanti. Sans doute y a-t-il beaucoup à dire à l'appui de la politique générale du revenu annuel garanti qu'il ne faut pas confondre avec la pitance garantie dont parle le ministre à propos des citoyens âgés de notre pays.

Qu'il me soit permis de rappeler aux députés qu'il ne s'agit pas d'un programme visant à assurer un revenu garanti à tous. Le ministre l'a dit. Les dispositions de cette mesure législative deviendront caduques pour ceux qui auront atteint l'âge de 65 ans en 1975. Autrement dit, il s'agit simplement d'une mesure temporaire de secours, aux termes de laquelle le gouvernement se propose de verser $30 par mois à certaines personnes qui pourront attester de leur droit par l'évaluation des ressources. Quand le régime de pensions du Canada sera entièrement en vigueur, la somme mensuelle de $30 prévue dans cette mesure législative sera réduite progressivement. La mesure ne sera d'aucune utilité à quiconque atteindra l'âge de 65 ans après 1975.

Le ministre déclare qu'après 1975 cette mesure minerait le régime de pensions du Canada, et qu'au cours des prochaines années, des gens deviendront aptes à recevoir les prestations du régime de pensions du Canada. S'ils peuvent se montrer aptes à recevoir ces paiements, ils les recevront, mais pas autrement. La différence, c'est de savoir s'ils seront aptes à les recevoir en 1975.

Des milliers de personnes ne pourront profiter du régime de pensions du Canada. Autrement dit, le ministre déclare que la pension de vieillesse est fixée à tout jamais à $75 par mois. Il a dit que le régime de pensions aidera les travailleurs canadiens. Il n'y aura que très peu de différence dans cinq ou vingt ans, car la pension de vieillesse n'offrira toujours qu'un maximum de $75 par mois.

L'hon. M. Pickersgill: Ce n'est pas ce qu'a dit le ministre.

M. Douglas: C'est exactement ce qu'il a dit.

L'hon. M. Pickersgill: Le député sait qu'il déforme constamment les faits à l'intention des Canadiens.

M. Douglas: L'augmentation ne sera que de 75¢...

L'hon. M. Pickersgill: Mon honorable ami sait que c'est faux et il a voté pour cette mesure.

M. Douglas: Le ministre des Transports n'a pas besoin de me dire ce que je sais. Qu'il se dise bien que j'en sais beaucoup plus long que lui sur cette mesure, de toute évidence, comme l'atteste la fourberie astucieuse qu'il a tenté de commettre cet après-midi. S'il y a quelqu'un qui devrait se tenir à l'écart du débat, c'est bien le ministre des Transports. Il a fait assez de bêtises jusqu'ici. Si le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social veut faire adopter cette mesure...

• (10.50 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: J'accepte l'observation du député, mais...

M. Douglas: S'il veut faire adopter cette mesure législative, je lui recommande d'envoyer le ministre des Transports dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. le président suppléant: A l'ordre. Le ministre des Transports veut prendre la parole pour s'expliquer sur un fait personnel.

L'hon. M. Pickersgill: Je voudrais m'expliquer sur un fait personnel, monsieur le président. J'accepte le qualificatif «astucieux» qu'a employé le député à mon sujet comme venant d'un spécialiste.

M. Douglas: Voilà un genre d'interpellation qu'on pourrait attribuer à un adolescent. Nous sommes témoins d'une manifestation flagrante d'arriération mentale. Je signale au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social que s'il veut faire adopter rapidement cette mesure, il devrait envoyer le ministre des Transports dans les Territoires du Nord-Ouest.

Puis-je revenir au point où j'en étais lorsqu'on m'a si brutalement interrompu. Le ministre des Transports prétend qu'il y a une augmentation du fait de l'accroissement du coût de la vie. Le gouvernement veut-il dire que la seule augmentation qui sera jamais apportée sous l'empire de la loi sur la sécurité de la vieillesse est celle de 75c. chaque fois que le coût de la vie augmentera de 1 p. 100? Dois-je comprendre que le gouvernement n'a pas l'intention de donner aux vieux du pays une partie des recettes qui proviennent de l'accroissement de la production nationale? Est-ce à dire que même si le pays accroît ses richesses et sa production, au fur et à mesure que montent les normes de vie, de façon générale, les vieillards ne toucheront toujours que $75 par mois, en plus d'un maigre supplément qui sera ajouté parce que le coût de la vie aura augmenté? Est-ce tout ce qu'ils peuvent attendre? C'est ce que dit le gouvernement: que le maximum accordé en raison du coût de la vie sera de 2 p. 100, même si le coût de la vie augmente de 3, 4 ou 5 p. 100 par année. Le gouvernement a éventé la mèche. Il a démontré qu'il n'avait jamais eu l'intention de présenter cette mesure.

Aux élections de 1965, le gouvernement a fait deux promesses précises: établir l'assurance frais médicaux le 1er juillet 1967 et octroyer aux vieillards pensionnés la somme mensuelle de $105 s'ils en avaient besoin. Tel était son programme. Il croyait s'acquitter du deuxième engagement en présentant le régime d'assistance publique du Canada. Mais quand les Canadiens et les membres de l'opposition ont montré très clairement que ce régime se fondant sur le principe du besoin, était inacceptable, le gouvernement a jugé nécessaire de concocter quelque projet de loi qui contrebalancerait son inaptitude à régler convenablement la question des pensions de la vieillesse.

Au lieu d'accomplir ce que demandaient les députés de ce côté-ci de la Chambre, ainsi que les vieillards pensionnés, les chambres de commerce, les syndicats et les associations agricoles, savoir, porter la pension de vieillesse à $100 ou à $105 par mois, afin d'augmenter les possibilités de gain des citoyens âgés du pays en proportion d'une productivité accrue, qu'a-t-il fait? Il n'a même pas eu l'honnêteté de venir déclarer: Nous ne leur donnerons pas une pension accrue. Nous allons leur donner une sorte de boni de secours, s'ils satisfont à l'évaluation des ressources.

Au lieu de cela, ils ont parlé en termes chaleureux du revenu annuel garanti, et ils ont laissé entendre que c'était là le début d'un merveilleux programme nouveau qui accorderait à chaque Canadien un revenu annuel garanti. C'est ce que nous apprenaient les communiqués et les éditoriaux des journaux sympathiques au parti libéral. Il s'agissait d'un pas énorme vers une nouvelle ère en matière de sécurité sociale, à savoir un revenu annuel garanti pour chacun. Maintenant, en examinant le bill, on s'aperçoit qu'il n'accorde pas de revenu annuel garanti.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le député prononce un discours sur des considérations générales au sujet du bill. Assurément, la règle de la pertinence devrait être appliquée. Le comité est saisi maintenant d'un amendement à un article particulier du bill. L'honorable représentant ne pourrait-il revenir à la question lors de l'étude en comité?

M. Douglas: Sur le rappel au Règlement, monsieur le président. Je traitais du paragraphe 1 du nouvel l'article 7 qui stipule:

> Sous réserve de la présente Partie et des règlements, pour chaque mois de toute année commençant avec l'année 1967, un supplément de revenu mensuel garanti peut être payé à tout pensionné né au plus tard le 31 décembre 1910.

Je parle du supplément de revenu garanti et je signale...

L'hon. M. McIlraith: C'est l'amendement que le comité étudie actuellement.

M. Douglas: Exactement. Je signale qu'on devrait modifier le paragraphe 1 du nouvel article 7 en rayant les mots qui empêcheraient toute personne née avant 1910 d'obtenir ce supplément de revenu garanti. Je signale au comité que cela signifie que le gouvernement n'a nullement intention d'établir un re-

venu annuel garanti. La mesure en question assure une aide temporaire pour les personnes les plus nécessiteuses jusqu'à l'entrée en vigueur du régime de pensions du Canada. Par cette mesure, le gouvernement privera des milliers de personnes qui ont droit à une aide et qui n'obtiendront aucun avantage du régime de pensions du Canada. Si nous voulons fournir un revenu annuel assuré, qui mérite cette aide plus que ceux qui ne sont pas visés par le régime de pensions du Canada? Et des milliers de personnes ne seront pas visés par ce régime. Le ministre sait très bien que les maîtresses de maison, les cultivateurs, les pêcheurs et de nombreux petits entrepreneurs qui travaillent à leur propre compte, ainsi que les petits commerçants, ne sont pas visés par ce régime.

M. le président suppléant: Conformément à à un ordre de la Chambre selon lequel le comité devait lever sa séance à 11 h., il est de mon devoir de quitter la fauteuil, de faire rapport de l'état de la question, et de demander à siéger de nouveau.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, nous comptons poursuivre demain le débat sur la mesure qui était à l'étude ce soir. J'ajouterai que les négociations avec les représentants des contrôleurs de la circulation aérienne se poursuivent. Il sera peut-être nécessaire d'interrompre nos travaux demain pour étudier cette affaire. Je ne saurais dire ce qui arrivera, mais j'ai cru devoir donner cet avertissement.

• (11.00 p.m.)

L'hon. M. Starr: Monsieur l'Orateur, comme il se fait tard et que nous devons tenir compte du personnel, pourrions-nous lever la séance d'aujourd'hui maintenant et renoncer au débat rituel sur la motion d'ajournement?

M. l'Orateur: La Chambre consent-elle à renoncer au débat sur la motion d'ajournement?

Des voix: D'accord.

(A 11 h. 02, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le vendredi 16 décembre 1966

La séance est ouverte à onze heures.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

LE JUGE LANDREVILLE—REPRÉSENTATION DE LA CHAMBRE DES COMMUNES AU COMITÉ MIXTE

M. Bernard Pilon (Chambly-Rouville): Monsieur l'Orateur, je propose:

Qu'un message soit adressé au Sénat, demandant à Leurs Honneurs de s'unir à la Chambre des communes pour nommer un comité mixte spécial chargé d'enquêter et de faire rapport sur l'opportunité de présenter une adresse à Son Excellence la priant de démettre le juge Léo Landreville de sa charge à la Cour suprême d'Ontario, et que les députés suivants soient nommés pour représenter la Chambre des communes au sein dudit comité: L'honorable M. Bell, MM. Brewin, Cashin, Choquette, Coates, l'honorable M. Fulton, MM. Laflamme, Patterson, Richard, Stafford, Tolmie et Woolliams.

(La motion est adoptée.)

• (11.10 a.m.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE —PROLONGATION DES HEURES DE SÉANCE

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics) propose:

Que, nonobstant les dispositions contraires de tout article du Règlement, le vendredi 16 décembre 1966, les heures de séance soient de 11 heures du matin à 6 heures du soir et de sept heures à 10 heures du soir, que l'heure prévue pour l'examen des affaires inscrites au nom des députés au cours de ladite séance soit suspendue et que, le samedi 17 décembre 1966, la Chambre se réunisse à 11 heures du matin et siège sans interruption jusqu'à 6 heures du soir et que l'ordre des travaux et la procédure pour cette séance soient les mêmes que pour un vendredi, sauf qu'il ne doit pas être prévu d'heure consacrée aux affaires inscrites au nom des députés.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Nous sommes tout à fait disposés à voter pour cette motion, pourvu qu'il soit entendu que le temps supplémentaire qu'elle prévoit serve uniquement à la discussion du différend des contrôleurs de la circulation aérienne.

L'hon. M. McIlraith: C'est entendu. La motion a pour objet de nous permettre d'examiner, au besoin, le projet de loi visant les services de contrôle de la circulation aérienne.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Sud-Centre): La chose est-elle bien claire? Nous ne voulons pas qu'il y ait confusion, comme ces derniers jours. Je propose, comme amendement, l'addition des mots suivants:

...et que l'unique sujet pouvant être étudié durant les heures supplémentaires de séance soit la mesure destinée à assurer la continuation des services de contrôle de la circulation aérienne.

L'hon. M. McIlraith: D'accord.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Si cet amendement est accepté par le gouvernement...

L'hon. M. Starr: Il l'est.

M. Douglas: ...je pense qu'il répondra au désir de tous les intéressés. Sans cet amendement, nous serions obligés, advenant que le différend se règle de façon satisfaisante aujourd'hui, de siéger quand même ce soir et demain sans qu'il y ait d'urgence particulière, ce qui nous paraît inutile.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Je partage cet avis; il ne convient de siéger durant des heures supplémentaires que pour traiter de l'urgence actuelle. Nous sommes donc prêts à prendre la motion en considération si le gouvernement est disposé à l'amender dans le sens indiqué.

L'hon. M. Starr: Le gouvernement a accepté l'amendement proposé.

(L'amendement de l'honorable M. Churchill est adopté.)

La motion modifiée est adoptée.

LA CHAMBRE DES COMMUNES

LA PRÉSENTATION DE MESURES D'URGENCE SANS AVIS

L'ordre du jour appelle: Avis de motion émanant du gouvernement.

a) Qu'il soit attribué à l'article 41 du Règlement le numéro 41 (1) et ajouté ce qui suit:

(2) nonobstant le paragraphe (1) du présent article, M. l'Orateur peut faire préparer et circuler un ordre du jour supplémentaire donnant avis de toute affaire inscrite au nom du gouvernement qu'il a reçu pendant un ajournement prolongé de la Chambre.

b) Que l'article 42 du Règlement soit révoqué et remplacé par ce qui suit:

42 (1) Un ministre de la Couronne peut en tout temps, nonobstant tout article du Règlement, relativement à quelque question d'importance publique pressante, présenter une motion portant suspension d'un ou de plusieurs articles du Règlement, permanents ou valables pour une session, relatifs à la nécessité d'un avis, aux heures de séance pour un ou des jours particuliers et aux diverses étapes qu'une mesure peut franchir un jour ou des jours particuliers.

(2) Dès qu'une telle motion est présentée, la Chambre ne peut être ajournée tant qu'il n'en a pas été disposé et, après que le ministre en a exposé les motifs, M. l'Orateur peut permettre qu'elle fasse pendant une heure l'objet d'un débat, à la suite de quoi, il doit immédiatement la mettre aux voix sans amendement ni autre débat. Si 10 députés qui s'y opposent ou plus se lèvent, M. l'Orateur doit estimer que la motion a été retirée.

(3) La suspension permise en vertu du présent article du Règlement ne peut pas viser une délibération non spécifiquement prévue dans la motion présentée sous le régime du présent article—Le ministre des Travaux publics.

M. l'Orateur: En conformité du paragraphe 2, de l'article 21 du Règlement, cet avis de motion est reporté aux ordres du jour inscrits au nom du gouvernement et fait l'objet d'un ordre d'examen sous le régime desdits ordres au cours de la journée ou à la prochaine séance de la Chambre.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, il pourrait y avoir urgence à étudier la question et certains ont déjà proposé des amendements. J'aimerais pouvoir y revenir au cours de la journée, si la Chambre y consent et le juge à propos, sous réserve d'un ordre possiblement nécessaire concernant la mesure d'urgence. Je tiens à donner cet avertissement.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): D'après l'article du Règlement dont Votre Honneur vient de donner lecture, la décision ne relève-t-elle pas du gouvernement?

M. l'Orateur: Précisément. En vertu des ordres inscrits au nom du gouvernement, la question sera mise à l'étude dans le courant de la journée.

MODIFICATION DE LA LOI SUR LES PRÊTS AUX PETITES ENTREPRISES

L'ÉLARGISSEMENT DES DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÊTS

L'hon. G. J. McIlraith (au nom du présices) propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour l'étude du projet de résolution suivant que Son Excellence a recommandé à la Chambre:

La Chambre décide qu'il est opportun de présenter une mesure modifiant la loi sur les prêts aux petites entreprises de façon à prolonger jusqu'au 31 décembre 1969 la période durant laquelle les prêts garantis destinés à l'amélioration d'entreprises peuvent être consentis aux termes de la loi; à étendre les dispositions de la loi relatives aux prêts garantis et à les rendre applicables aux prêts consentis à des petites entreprises engagées dans la construction, les transports ou les communications; à faire disparaître la restriction qui s'applique présentement aux prêts accordés selon la loi pour la construction ou l'achat de locaux; à majorer de $250,000 à $500,000 le plafond maintenant fixé sur le revenu annuel brut d'une petite entreprise; à prévoir que le principal global de tous les prêts garantis destinés à l'amélioration d'entreprises consentis par les banques durant la nouvelle période de prêt ne doit pas excéder $300,000,000; et à statuer en outre sur certaines innovations visant l'application de la loi.

(La motion est adoptée.)

MODIFICATION DE LA LOI SUR LES JUGES

DÉSIGNATION DE NOUVEAUX JUGES DE COURS DE COMTÉ

L'hon. Lucien Cardin (ministre de la Justice) propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour l'étude du projet de résolution suivant que Son Excellence a recommandé à la Chambre:

La Chambre décide qu'il est opportun de présenter une mesure modifiant la loi sur les juges de façon à prévoir des traitements pour un nouveau juge de la cour de comté d'Ontario et d'un nouveau juge de la cour de comté de la Colombie-Britannique.

(La motion est adoptée.)

LES TRANSPORTS AÉRIENS

LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE —LA CONTINUATION DES SERVICES

L'hon. G. J. McIlraith (au nom du président du Conseil du Trésor) propose que la Chambre se forme en comité à sa prochaine séance pour l'étude du projet de résolution suivant que Son Excellence a recommandé à la Chambre:

La Chambre décide qu'il est opportun de présenter une mesure prévoyant la continuation du fonctionnement des services de contrôle de la circulation aérienne et statuant également sur une majoration de la rémunération des contrôleurs de la circulation aérienne.

—Monsieur l'Orateur, est-il bien compris que les mots «prochaine séance» veulent dire la séance d'aujourd'hui?

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Non, pas sans le consentement unanime.

M. l'Orateur: Selon moi, «prochaine séance» veut dire la prochaine séance. Plaît-il...

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, je désire demander le consentement unanime pour l'étudier à la présente séance, si nécessaire.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Monsieur l'Orateur, je proposerais que le leader de la Chambre le demande quand ce sera nécessaire. Il serait probablement beaucoup plus facile de l'obtenir alors.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, je conviens avec vous que «prochaine séance» ne peut vouloir dire autre chose que la prochaine séance. Cela va de soi, mais ne peut-on employer une tournure qui permettrait de l'étudier à la prochaine séance ou plus tard aujourd'hui, selon le cas?

M. l'Orateur: De fait, c'est ce qu'a proposé le ministre des Travaux publics (M. McIl-

raith), mais cela exigerait le consentement unanime.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, il n'est pas certain que nous devrons étudier cette question plus tard aujourd'hui, et je ne suis pas en mesure de répondre catégoriquement à cette question. Par conséquent, je devrais peut-être demander que la motion soit réservée jusqu'à ce que nous soyons bien au courant de la situation, et je demanderais la permission de revenir à l'appel des motions et de soulever de nouveau la question plus tard au cours de la présente séance.

M. Knowles: Monsieur l'Orateur, nous ne soulevons aucune objection quant à la substance de ce que le gouvernement nous présente, mais nous estimons qu'on devrait observer l'article 21 du Règlement. On l'a fait au sujet de l'autre question parce qu'elle relevait de l'article 21 (2) du Règlement. On a procédé comme il fallait, mais aux termes de l'article 21 (1) du Règlement une question doit être examinée à la prochaine séance de la Chambre. Toutefois, le gouvernement peut toujours demander le consentement unanime de la Chambre afin d'examiner une question urgente, le moment venu. Je crois qu'on a adopté la motion qui en fait un ordre pour la prochaine séance de la Chambre, mais il appartient au gouvernement de le demander plus tard aujourd'hui s'il le désire.

M. l'Orateur: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

LES FAILLITES

LA «NORTH AMERICAN GENERAL INSURANCE COMPANY»—L'OPPORTUNITÉ D'UNE ENQUÊTE SUR LA FAILLITE ET LA PARTICIPATION À DES MANIPULATIONS FRAUDULEUSES

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, comme cette question touche à plusieurs ministères, j'aimerais poser ma question au premier ministre. Elle a trait à la *North American General Insurance Company,* qui a été constituée en société aux termes d'une loi fédérale et qui est une filiale de la *Prudential Finance,* et à d'autres sociétés qui toutes aujourd'hui font subir des pertes énormes à des travailleurs, des pensionnés et des portefeuillistes canadiens et qui diminuent la confiance du public dans les institutions financières.

Le premier ministre nous dirait-il quelle enquête a été instituée par le Département des assurances sur les circonstances entourant la faillite de la *North American General Insurance Company?* Nous dirait-il également s'il y a lieu d'ajouter foi aux dires, apparemment bien étayés par des documents, selon lesquels, en janvier 1966, M. William Gruber a fait parvenir aux fonctionnaires du Département des assurances, du ministère de Revenu national et de la Division des faillites des accusations de fraude et de détournement de fonds contre la *Prudential Finance,* l'une des compagnies associées?

Quelles mesures le gouvernement compte-t-il prendre maintenant pour que ceux qui ont gravement souffert de ces menées financières et de ce tripotage puissent avoir quelque espoir que leurs épargnes ne seront pas perdues, d'autant plus qu'ils se sont fiés au fait qu'il s'agissait d'une société à charte fédérale?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'ai discuté la question avec le ministre des Finances qui fait enquête. Je vais lui demander de répondre aux questions.

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, les mesures prises par le surintendant des assurances au sujet de la *North American General Insurance Company* ont déjà été exposées à la Chambre en réponse à des question précédentes. Depuis que j'ai pris connaissance de la déclaration de M. Gruber, j'ai demandé spécifiquement au surintendant des assurances s'il avait reçu les renseignements en question et ce qu'il avait fait alors. On me dit que M. Gruber s'est entretenu avec M. Humphrys, surintendant des assurances, et aussi avec M. Brereton, examinateur en chef du service.

Le très hon. M. Diefenbaker: Quand?

L'hon. M. Sharp: En janvier cette année. M. Gruber a dit avoir des renseignements dont la divulgation serait significative pour quiconque s'intéressait aux affaires de la *Prudential Finance* ou de ses filiales, mais qu'il ne révélerait rien à moins d'obtenir la protection de la loi. Il était impossible pour le surintendant des assurances de lui assurer cette protection. Le surintendant des assurances, non pas par suite des renseignements de M. Gruber, mais parce que le surintendant des assurances lui-même s'est inquiété lorsque la *Prudential Finance* a acheté la *North American General Insurance Company*...

Le très hon. M. Diefenbaker: C'était quand ça?

L'hon. M. Sharp: Je crois avoir déjà donné ce renseignement. Je ne l'ai pas ici par-devers moi mais il y a quelques mois de cela. Le surintendant des assurances était inquiet des modifications administratives que pourrait

causer un changement éventuel de propriétaire. Il a alors conseillé à la *North American General Insurance Company* de ne pas acheter des billets de sa compagnie mère, ni d'y investir des fonds, ce qu'elle s'est abstenue de faire.

Le très hon. M. Diefenbaker: Et le citoyen canadien ordinaire, a-t-il été averti?

L'hon. M. Sharp: Pour ce qui est du gouvernement fédéral, son devoir se bornait à avertir la *North American General Insurance Company.*

M. Howard: Tant pis pour le public.

L'hon. M. Sharp: C'est à la suite des enquêtes menées par le surintendant des assurances au sujet du changement de propriétaire qu'on surveillait de près les affaires de la *North American General Insurance Company.* Dans les cadres de cette surveillance étroite on a également effectué un grand nombre d'inspections spéciales, qui ont permis de découvrir le vol des titres. La *North American General Insurance Company* n'a fait aucune autre transaction illégale ou irrégulière. Évidemment, le vol des titres a mis la société en déconfiture.

M. Erik Nielsen (Yukon): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question complémentaire au ministre suppléant du Revenu national ou au ministre des Finances. Qu'a fait le gouvernement après avoir appris en janvier dernier qu'il y avait eu des agissements frauduleux impliquant 2 millions de dollars et d'autres encore, contrevenant aux lois fiscales et aux procédures de faillite?

L'hon. M. Sharp: Je pourrais peut-être répondre pour le ministre du Revenu national.

Le très hon. M. Diefenbaker: Vous feriez mieux de le consulter.

L'hon. M. Sharp: M. Gruber a effectivement fourni certains renseignements à ce ministère. Comme le savent les députés, il est illégal pour un fonctionnaire du ministère du Revenu national de discuter avec quiconque des affaires d'un contribuable.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, le ministre ne va sûrement pas s'attarder sur la possibilité d'une révélation au sujet d'impôts sur le revenu alors qu'il s'agit de la perte de millions de dollars. M. Gruber, qui était au courant, a-t-il prouvé qu'il s'agissait d'une fraude, et quelles mesures le gouvernement a-t-il prises entre le mois de janvier et le mois de septembre ou d'octobre lorsqu'il existait des renseignements sur ce vol?

[L'hon. M. Sharp.]

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, le très honorable représentant ne veut sûrement pas dire qu'il existe des circonstances dans lesquelles un fonctionnaire de la Direction de l'impôt sur le revenu devrait discuter des affaires d'un contribuable avec quelqu'un d'autre. J'ai entendu le très honorable représentant défendre ce principe à plusieurs occasions.

Une voix: Répondez à la question.

Le très hon. M. Diefenbaker: Ce n'est qu'un rideau de fumée, monsieur l'Orateur. Je demanderai au ministre de nous dire ce qu'ont fait le ministère du Revenu national et la Division de la faillite, après avoir reçu le message de M. Gruber en janvier, afin de protéger les Canadiens contre une perte d'argent possible par suite des manœuvres frauduleuses révélées par M. Gruber.

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, je suis convaincu, en ce qui concerne mes responsabilités à titre de ministre des Finances, qu'on a pris toutes les précautions possibles afin d'assurer que les sociétés relevant de notre compétence n'agissaient pas de façon illégale. Je suis sûr que le surintendant des assurances a fait de son mieux pour protéger les détenteurs de police et les actionnaires de cette société.

Le très hon. M. Diefenbaker: Qu'a-t-il fait?

L'hon. M. Sharp: En ce qui concerne les renseignements relatifs à l'impôt sur le revenu, il n'y a, à mon avis, aucune circonstance qui permette de discuter des affaires d'un contribuable avec quiconque, soit un membre du gouvernement ou quelque autre personne.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, j'ai une question complémentaire que j'aimerais poser au ministre de la Justice. N'est-il pas vrai que M. Gruber, qui était comptable, a fait part au surintendant des faillites en janvier de ses allégations au sujet de manœuvres frauduleuses et de pertes massives mettant en cause cette compagnie? Quelles mesures le ministère de la Justice et le surintendant des faillites ont-ils prises au sujet de ces allégations?

L'hon. Lucien Cardin (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, il y a eu plusieurs allégations de fraudes antérieures à des faillites au cours de l'année. Je ne suis pas sûr que M. Gruber ait vraiment formulé une allégation dans ce cas. S'il l'avait fait, je suis absolument convaincu que le surintendant des faillites aurait pris toutes les mesures nécessaires pour éviter un tel incident.

Une voix: Qu'a-t-il fait?

M. Brewin: Une autre question complémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre de la Justice s'enquerrait-il, s'il ne les connaît pas, des renseignements exacts donnés au surintendant des faillites en janvier par M. Gruber, et quelles mesures, s'il en est, ont été prises?

L'hon. M. Cardin: Monsieur l'Orateur, si M. Gruber a donné des renseignements, j'en ferai volontiers rapport à la Chambre.

M. Nielsen: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. M. Gruber n'avait-il pas fait savoir au ministre et au surintendant des faillites, qui relevait du ministre à l'époque, en janvier 1966, que des dirigeants de la *Prudential* avaient émis un certain nombre de chèques de nature frauduleuse, chaque chèque étant d'une valeur d'un demi-million de dollars? Si le ministre estimait que la question ne relevait ni de lui ni du surintendant des faillites, s'est-il entretenu du sujet avec le procureur général d'Ontario ou lui a-t-il communiqué le renseignement?

L'hon. M. Cardin: J'ignore si M. Gruber a formulé cette allégation au surintendant des faillites, mais cela n'a pas été porté à mon attention.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, j'aurais une question complémentaire à poser au premier ministre. Vu toutes les déclarations formulées au sujet des faillites frauduleuses et les ennuis que ces dernières ont causés au pays, y compris la récente faillite, le premier ministre songe-t-il à charger une commission royale de faire enquête sur toute la question aussitôt que possible?

Le très hon. M. Pearson: Non, monsieur l'Orateur; je ne crois pas qu'une commission royale serait utile dans les circonstances.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): J'ai une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre des Finances a dit que le surintendant des assurances avait découvert le vol de titres d'une valeur d'un demi-million de dollars environ à la *North American General Insurance Company*. Quand le surintendant des assurances a-t-il fait cette découverte?

L'hon. M. Sharp: En novembre, monsieur l'Orateur. Il avait fait une inspection en septembre et tout était en ordre. Le vol aurait apparemment eu lieu au mois d'octobre. Il l'a découvert au début de novembre.

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Je demanderais au ministre des Finances quelle est la nature de la protection ou de l'immunité demandée par M. Gruber, et a-t-il dit pourquoi il en avait besoin? Que craignait-il?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, on me dit qu'il craignait que des poursuites judiciaires soient intentées contre lui par des tiers.

L'hon. M. Fulton: A quel égard?

[*Plus tard*]

M. Nielsen: Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question supplémentaire à celle du député de Kamloops. Je l'adresse au ministre des Finances. Selon le ministre, M. Gruber était-il effectivement le vérificateur de la *Prudential* et de ce groupe de compagnies?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, je crois que M. Gruber était à l'emploi du vérificateur du groupe *Prudential* et qu'il a été congédié.

Le très hon. M. Diefenbaker: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. La question ne saurait être écartée aussi facilement que le ministre tente de le faire. Le ministre déposera-t-il les lettres reçues en janvier 1966 de M. Gruber et les réponses du Département des assurances, du surintendant des faillites et de la Division fédérale de l'impôt sur le revenu? Va-t-il produire lettres et réponses afin que nous sachions ce qui s'est passé entre le mois de janvier et le mois de septembre, époque où on n'a apparemment rien fait? Je voudrais également demander au ministre si le gouvernement ne songera pas à protéger ces pauvres gens qui ont perdu tout leur avoir, persuadés qu'ils étaient que ces sociétés étaient soumises à une inspection?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, je vais étudier la première question du très honorable chef de l'opposition. Je ne suis pas très au courant de la correspondance versée au dossier.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je vous croyais renseigné.

L'hon. M. Sharp: J'aurais néanmoins un mot à ajouter. Il ne serait pas convenable, à mon avis, qu'un ministre dépose une correspondance révélant la situation de quelque contribuable que ce soit au pays, au sujet de l'impôt sur le revenu. Je m'en tiendrai à cela, nonobstant les instances du très honorable député. Pour ce qui est du deuxième point, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux se partagent la responsabilité à ce sujet. Le problème qui se pose vraiment ici, et

je regrette de le dire, c'est que les lois de l'Ontario ne protègent ni les actionnaires ni les titulaires d'une police d'assurance des compagnies provinciales dans la mesure où elles le devraient. (*Applaudissements*)

Le très hon. M. Diefenbaker: Nous parlons des lois fédérales appliquées par le ministère que représente le ministre des Finances. Nous demandons quelles sont les mesures que vous envisagez, vous, personne d'autre? Qu'est-ce que vous allez faire pour ces personnes qui ont investi leur argent et qui ont fait confiance au sérieux de ces compagnies?

Une voix: Acceptez vos responsabilités.

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, j'ai établi clairement que j'accepte la responsabilité totale des domaines administratifs relevant du gouvernement fédéral. Il s'agit dans ce cas-ci des compagnies d'assurance constituées en corporation par le gouvernement fédéral. J'ai exposé clairement à la Chambre la responsabilité que j'ai acceptée à cet égard. Je répondrai volontiers à toute question à ce propos. Il s'agissait de fraude et de vol contre lesquels il est très difficile de protéger des investisseurs ou des détenteurs de police. J'ai convoqué les compagnies d'assurance pour le mois de janvier afin de discuter comment on pourrait améliorer notre loi, et je suis prêt à faire des propositions à la Chambre si cela se révèle nécessaire, mais je ne peux pas accepter la responsabilité d'administrer l'Ontario. (*Applaudissements*)

M. Nielsen: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Skeena (M. Howard) a la parole.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question supplémentaire au ministre de la Justice. Le ministre pourrait-il nous dire si un des spécialistes en matière de faillite avait eu vent de cette question en juin dernier et n'a rien révélé? Soit dit en passant, ces spécialistes sont ici en ce moment.

L'hon. M. Cardin: Non, monsieur l'Orateur.

M. A. D. Hales (Wellington-Sud): J'aimerais poser une question au ministre des Finances. Le surintendant des assurances a-t-il dès janvier dernier, alors qu'il a appris que tout n'allait pas bien dans cette entreprise, vérifié si elle avait les titres en main?

[L'hon. M. Sharp.]

L'hon. M. Sharp: Oui, monsieur l'Orateur. Le surintendant n'a pu découvrir aucune irrégularité avant sa vérification de novembre. Celle de septembre indiquait que tout était en ordre.

M. Nielsen: J'ai une question complémentaire à poser au ministre de la Justice. Pourrait-il obtenir et déposer les copies de la correspondance échangée avec le surintendant des faillites en janvier 1966?

L'hon. M. Cardin: Monsieur l'Orateur, si une telle correspondance existe et si elle n'est aucunement confidentielle, je le ferai si je le puis.

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Je voudrais poser une question complémentaire au ministre des Finances. Lorsque M. Gruber a signalé au surintendant des assurances les renseignements qui, d'après le ministre, ne peuvent pas être utilisés par le gouvernement fédéral, le surintendant des assurances ou tout autre haut fonctionnaire fédéral, a-t-il laissé entendre aux autorités intéressées de l'Ontario qu'elles feraient bien d'examiner les affaires de la *Prudential*?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, je crois savoir—mais, bien entendu, mon opinion repose uniquement sur ce qu'on pourrait appeler des oui-dire—que M. Gruber avait aussi communiqué ses renseignements au gouvernement de l'Ontario, principal intéressé en la matière.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR

LA PRÉSENTATION D'UNE MESURE SUR LES COOPÉRATIVES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question au très honorable premier ministre? Il y a quelques semaines, il a donné à la Chambre l'assurance qu'un comité préparait un projet de loi sur les coopératives. Vu que le mouvement coopératif demande une loi depuis des décennies, le premier ministre assurerait-il à la Chambre que la mesure sera présentée au cours de la présente session, ou, du moins, au début de la prochaine?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le gouvernement espère pouvoir étudier l'avant-projet de loi sous peu. Ensuite, je pourrai annoncer à la Chambre la date éventuelle de la présentation.

[*Français*]

L'IMPÔT SUR LE REVENU

ON DEMANDE SI L'EXEMPTION DE BASE SERA RELEVÉE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Gérard Laprise (Chapleau): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre des Finances et Receveur général.

L'honorable ministre a-t-il l'intention de proposer une augmentation de l'exemption de base de l'impôt sur le revenu, à l'occasion de la présentation de son «mini-budget», lundi prochain?

[*Traduction*]

LES NATIONS UNIES

LA CORÉE DU SUD—LE RETRAIT DES TROUPES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Howard Johnston (Okanagan-Revelstoke): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre. Étant donné la récente tentative, de la part du Canada, pour faire admettre la Chine continentale aux Nations Unies, le premier ministre pourrait-il nous dire si le Canada s'est prononcé sur les deux résolutions—dont l'Assemblée des Nations Unies sera bientôt saisie—concernant l'évacuation de la Corée du Sud par les troupes des Nations Unies.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je voudrais examiner le texte des deux résolutions avant de faire une réponse détaillée à cette question. Mon honorable ami a probablement lu que le gouvernement de Corée a demandé qu'on ne change rien à la situation actuelle concernant les troupes de l'ONU stationnées dans ce pays. J'examinerai cependant ces résolutions.

L'HÔTEL DES MONNAIES

L'EFFIGIE DE LA GOÉLETTE «BLUENOSE» SUR LES PIÈCES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lloyd R. Crouse (Queens-Lunenburg): Monsieur l'Orateur, j'aurais une question à poser au minitre des Finances. Étant donné l'intérêt manifesté par les gens des provinces Maritimes et tous les marins qui ont déjà navigué à bord d'un voilier et goûté la caresse des embruns, le gouvernement a-t-il l'intention de faire réapparaître l'effigie de la goélette *Bluenose* de Lunenburg au revers de la pièce de monnaie canadienne de 10 cents en 1968, une fois que les pièces de monnaie spéciales auront été frappées pour notre centième anniversaire?

M. l'Orateur: La question devrait être inscrite au *Feuilleton*.

M. Crouse: Monsieur l'Orateur, la question me paraît si pressante pour les provinces Atlantiques et tout le pays, que je croyais que le ministre s'empresserait d'y répondre.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—CLÉMENCE ENVERS LES CHEFS SYNDICAUX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, je veux poser une question au solliciteur général. Le 5 décembre dernier, je lui ai demandé, étant donné l'esprit de bonne volonté qui règne d'ordinaire à cette époque de l'année, si notre gouvernement songeait à faire preuve de clémence à l'égard des chefs syndicaux emprisonnés actuellement en Colombie-Britannique, pour leur permettre de rejoindre leurs familles pendant le temps de Noël. L'honorable représentant a répondu que la question était encore à l'étude. Le solliciteur général a-t-il d'autres renseignements à nous communiquer à propos de l'examen qu'il a fait de cette question?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, j'espère pouvoir répondre à la question lundi.

LE CENTENAIRE: LA VISITE DE SA MAJESTÉ ET L'AMNISTIE DE PRISONNIERS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Une question complémentaire. Le solliciteur général serait-il en mesure lundi de communiquer à la Chambre la politique qu'appliquera le gouvernement en matière de clémence l'année prochaine, à cause du centenaire et de la visite de Sa Majesté, remettant ainsi en honneur la clémence, au sens historique.

LE PACIFIQUE-CANADIEN

L'ABANDON DE L'EMBRANCHEMENT ROCK-GLEN-KILLDEER (SASKATCHEWAN)

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Hier, monsieur l'Orateur, en me posant une question, le député d'Assiniboïa a cité une lettre du secrétaire de la Commission des transports disant qu'un certain embranchement entrait dans la catégorie de ceux «dont l'abandon est admissible», sans attendre l'adoption du bill nº C-231. Plusieurs autres députés, lors d'une séance précédente, ont posé des questions semblables, entre autre à propos d'instances présentées par la *Branch Lines Association of Manitoba*.

Je n'avais pas pris connaissance de la lettre à laquelle le député se reportait, c'est-à-dire la lettre du secrétaire de la Commission. J'admettrai volontiers que cette lettre est ambiguë. Je suis convaincu que son seul but était d'indiquer que la Commission était libre, quant aux embranchements non protégés, de commencer à recueillir les renseignements les plus récents dont il faudra disposer le moment des audiences venu, et qu'elle n'avait pas l'intention de tenir de telles audiences avant le 1er janvier 1967, date à laquelle la Commission s'attendait de voir la nouvelle loi entrer en vigueur. J'ai maintenant l'assurance du président de la Commission qu'aucune audience ne sera tenue pendant que le bill n° C-231 est à l'étude. Je regrette beaucoup ce malentendu.

[*Français*]

QUESTIONS OUVRIÈRES

DISCUSSIONS AU SUJET DE LA POLITIQUE RELATIVE À LA MAIN-D'ŒUVRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse à l'honorable ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration.

Par suite de la décision du gouvernement du Québec d'ouvrir des bureaux de placement dans les 108 comtés de cette province, l'honorable ministre a-t-il eu l'occasion de rencontrer dernièrement le ministre du Travail du Québec et de s'entendre avec lui sur certains principes concernant la main-d'œuvre et l'autorité des deux niveaux de gouvernement?

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Non, monsieur l'Orateur, je n'en ai pas eu l'occasion.

M. Joseph-Alfred Mongrain (Trois-Rivières): Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question supplémentaire à l'honorable ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration?

L'honorable ministre pourrait-il nous dire si le gouvernement de la province de Québec continue les négociations en vue de la signature d'une entente fédérale-provinciale, relativement au programme de recyclage de la main-d'œuvre?

L'hon. M. Marchand: Monsieur l'Orateur, il y a eu des rencontres entre les hauts fonctionnaires du ministère et ceux du gouvernement provincial. Je crois que l'entente est à peu près complétée et devrait être éventuellement signée.

[*Traduction*]

LA POLLUTION DE L'AIR

L'ABSENCE DE DISPOSITIFS D'ÉPURATION DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT ET LES RÉPERCUSSIONS SUR LA SANTÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, hier, j'ai posé une question au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social au sujet de l'adoption de normes, semblables à celles qui existent aux États-Unis, pour la réduction de la pollution de l'air au Canada. Comme en fait foi la page 11151 du hansard, le ministre de l'Industrie a répondu ce qui suit à une question supplémentaire:

> Comme le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social l'a signalé, il ne semble pas avoir encore été établi que la santé des Canadiens, dans un grand nombre de collectivités, serait menacée si ce dispositif d'échappement n'est pas adopté.

A-t-il fait cette déclaration en se fondant sur des conseils que ses fonctionnaires ou lui-même auraient reçus de représentants de l'industrie automobile?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Non monsieur l'Orateur. A mon avis, il s'agit d'une insinuation malveillante, si vous me permettez de l'ajouter.

M. Grafftey: Une question supplémentaire. Sur les conseils de qui le ministre a-t-il fondé sa déclaration?

L'hon. M. Drury: Monsieur l'Orateur, je ne crois pas avoir besoin de conseils pour dire que des faits n'ont pas été établis à ma satisfaction. Si vous me permettez de citer la circonscription du député comme exemple, on n'a pas prouvé que la santé des citoyens des collectivités en cause souffre de l'absence de ces dispositifs.

M. Grafftey: Dans ma circonscription, il n'y a pas de villes de plus de 50,000 habitants. Puis-je poser une autre question supplémentaire?

M. l'Orateur: A l'ordre. Le ministre et le député s'engagent dans un débat et, à mon avis, ils ne devraient pas continuer dans cette voie.

M. Grafftey: Monsieur l'Orateur, une autre question supplémentaire. Avant de faire sa déclaration le ministre a-t-il consulté ceux qui ont analysé le degré de pollution de l'air dans les grands centres urbains du Canada?

M. Woolliams: Comme Montréal.

L'hon. M. Drury: Monsieur l'Orateur, je ne pense pas avoir parlé des grands centres urbains lorsque j'ai fait cette déclaration. On n'a pas démontré que toutes les collectivités du Canada étaient touchées.

L'INDUSTRIE

L'ACCORD CANADO-AMÉRICAIN SUR L'AUTOMOBILE—L'EXTENSION AUX PIÈCES DE RECHANGE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. A. D. Hales (Wellington-Sud): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au

ministre de l'Industrie. Le gouvernement a-t-il l'intention d'étendre l'Accord canado-américain sur l'industrie automobile au domaine des pièces de rechange, des pneus et de l'outillage?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): La Chambre sait sans doute, monsieur l'Orateur, que cet accord sera revisé dans un avenir assez rapproché. Une décision sera prise à ce temps-là, comme l'exigeront les résultats de l'examen.

M. Hales: Une question supplémentaire. Le ministre donnerait-il l'assurance que tous les métiers intéressés seront consultés?

L'hon. M. Drury: Monsieur l'Orateur, lors de la négociation de l'accord initial, il y a eu ample consultation avec tous les intéressés. Nous leur avons demandé de nous faire connaître leurs opinions que nous avons prises en considération, et nous ferons de même en ce qui concerne cet examen.

LES TRANSPORTS

LE SURSIS AUX DEMANDES D'ABANDON DE LIGNES FERROVIAIRES DURANT L'ÉTUDE DE LA NOUVELLE MESURE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. George Muir (Lisgar): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Transports. Sauf erreur, il a dit à la Chambre l'autre jour qu'il y aurait gel quant à tout abandon de lignes ferroviaires. Je continue à être informé de demandes d'abandon expédiées à la Commission des transports du Canada. Le ministre donnerait-il de nouveau l'assurance à la Chambre qu'aucun nouvel abandon ne se fera tant que le nouveau projet de loi n'aura pas été adopté?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, si le député veut bien lire la réponse que je viens de donner au député d'Assiniboïa, il trouvera réponse à sa question.

LA GENDARMERIE ROYALE

EDMONTON—LE VERSEMENT D'UNE ALLOCATION DE COMMISÉRATION À LA VEUVE D'UN CONSTABLE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Ralph Cowan (York-Humber): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au solliciteur général au sujet de la mort d'un agent de la GRC de 23 ans à Edmonton, qui a été abattu et n'était marié que depuis 90 jours. Le cabinet va-t-il payer une allocation de commisération à sa jeune veuve, vu que son mari ne comptait que très peu de service, qu'il n'était marié que depuis 90 jours et qu'il est mort à la suite d'un acte criminel?

M. l'Orateur: Il est difficile pour la présidence d'intervenir dans un cas semblable. Les députés voudront peut-être faire une exception à la règle en permettant au ministre de répondre.

Des voix: Entendu.

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, nous allons nous conformer à la règle appliquée par le ministère dans les cas de ce genre.

M. Cowan: Puis-je savoir en quoi consiste la règle? (*Exclamations*)

LA PÊCHE

LE RAPPORT McIVOR—LA MISE EN MARCHÉ DU POISSON D'EAU DOUCE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Ed. Schreyer (Springfield): Ma question s'adresse au ministre des Pêcheries. Le ministre peut-il dire à la Chambre quelle mesure concrète est prise au besoin pour donner suite au rapport de la Commission royale d'enquête sur le mise en marché du poisson d'eau douce qui lui a été remis il y a plus de deux mois?

L'hon. H. J. Robichaud (ministre des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, une réunion de la commission fédérale-provinciale des pêcheries a eu lieu à Ottawa mardi de cette semaine, en vue d'étudier le rapport McIvor. Un représentant du ministère du Commerce ainsi que des fonctionnaires du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de l'Ontario et des Territoires du Nord-Ouest assistaient à cette réunion.

A la suite de cette réunion, un groupe spécial d'étude composé de fonctionnaires fédéraux et provinciaux, y compris ceux des Territoires du Nord-Ouest, a été chargé d'étudier de façon détaillée les recommandations et la portée du rapport. Le groupe a été prié de faire rapport dès que l'étude sera terminée.

LES RELATIONS OUVRIÈRES

LES DÉBARDEURS DE LA CÔTE DU PACIFIQUE —LE MANDAT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. S. Barnett (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, je veux poser au ministre du Travail une question découlant de l'annonce

qu'il a faite hier à propos des membres de la commission chargée d'enquêter dans le différend des débardeurs de la côte du Pacifique. Je demande d'abord au ministre s'il déposera le décret du conseil fixant le mandat de cette commission et, deuxièmement, s'il peut nous dire maintenant quel sera le calendrier de cette commission avant qu'il fasse son rapport.

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Je déposerai volontiers un exemplaire, pas d'un décret du conseil, mais du décret signé par le ministre du Travail pour instituer la commission. Nous avons discuté du calendrier des audiences avec le commissaire et les deux assesseurs. On s'est entretenu également avec les parties en cause.

Vu la situation à Vancouver et dans d'autres ports, où on réussit quand même à expédier les travaux qui étaient en suspens, et à cause de la période des Fêtes, le commissaire commencera sans doute l'enquête vers le 17 janvier. On avisera entre-temps les deux parties de la date fixée, pour qu'elles puissent préparer leurs causes respectives.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Une question complémentaire au ministre du Travail. Lors du règlement du différend que le ministre a mené à bonne fin avec les deux parties, le droit de griefs concernant les salaires et les conditions d'emploi a-t-il été garanti à perpétuité aux contremaîtres? Ou bien l'entente est-elle simplement temporaire en attendant le rapport de la commission d'enquête?

L'hon. M. Nicholson: Les compagnies d'arrimage en cause ont assuré qu'elles adopteraient cette méthode de griefs. Toutefois, l'une des conditions du règlement convenu par les deux parties, c'est que la méthode relative aux griefs que j'ai proposée soit déférée au commissaire qui sollicitera naturellement les conseils des évaluateurs en la matière. Il examinera la question et présentera ses opinions. Il nous fera profiter de ses vues sur le sujet. La suite des événements sera probablement fonction, dans une grande meurse, du rapport du commissaire.

M. Douglas: Une autre question complémentaire. Pour éviter tout malentendu ou une discussion ultérieure, le ministre peut-il élucider cette question. D'après sa déclaration à la Chambre à la suite du règlement, j'ai cru que la formule qu'il avait présentée et que le sysndicat avait acceptée, faisait partie du règlement. Or, M. Strang de la *B.C. Employers Association* a dit qu'il s'agissait d'une concession temporaire. Le ministre pourrait peut-être nous fournir des éclaircisements pour éviter un autre différend, sur les quais.

L'hon. M. Nicholson: Je n'entrevois aucune difficulté sérieuse. Je ne puis assumer la responsabilité des déclarations de M. Strang. A mon avis, les télégrammes échangés avec les chefs syndicaux et les representants de la compagnie éclaircissent ce point.

[*Plus tard*]

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud): Je voudrais poser au ministre du Travail une question se rapportant à celle du chef du Nouveau parti démocratique. Le ministre a déclaré qu'il ne pouvait assumer la responsabilité de la déclaration de M. Strang et que les représentants du syndicat intéressé étaient d'accord. Nous dirait-il de quels syndicats et de quels représentants il s'agit?

L'hon. M. Nicholson: Il s'agit surtout de la section locale 514 de l'Union internationale des débardeurs et travailleurs d'entrepôts?

M. MacInnis: Qui sont les représentants?

L'hon. M. Nicholson: Entre autres, le président, le vice-président et le secrétaire-trésorier.

[*Plus tard*]

J'ai mentionné trois dirigeants de la section locale 514. Ces derniers, je le sais, étaient au courant de la discussion. Il est fort possible que l'échange de télégrammes ait été au nom du représentant international. Mais je sais qu'une partie des consultations s'est faite avec le président. Les autres dirigeants ont participé aux discussions.

LA «BANK OF WESTERN CANADA»

L'APPARTENANCE D'INSTITUTIONS FINANCIÈRES À DES ÉTRANGERS ET LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION PORTER

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Je vois que le ministre des Finances est ici. Hier, monsieur l'Orateur, j'ai posé une question au premier ministre au sujet de la *Bank of Western Canada*. Je demande maintenant au ministre des Finances si cette banque a obtenu un certificat l'autorisant à ouvrir ses portes? Si oui, le gouvernement a-t-il tenu compte, avant de l'accorder, des opérations financières du groupe *Stevens*

et de la *British International Finance* à Toronto dont a parlé le député de Nanaïmo-Cowichan-Les-Îles (M. Cameron) le 1er décembre? Convient-il, lorsqu'une maison comme la *British International Finance Corporation* a des intérêts à l'étranger dans des sociétés comme la *Wellington Bank of Canada International Ltd.* de Nassau, et la *Wellington Financial Corp. Ltd.*, de permettre à des intérêts étrangers d'être propriétaires de banques canadiennes aussi simplement, et de se soustraire ainsi aux recommandations de la Commission Porter selon lesquelles les banques canadiennes devraient appartenir à des Canadiens?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, c'est là une question très technique. Je crois savoir que les affaires de la *British International Finance Corporation* ont été examinées soigneusement par le comité de la Chambre qui s'occupe de questions financières, et qu'il est clair que cette société est canadienne, qu'elle appartient à des Canadiens. Il a été tenu compte de l'ensemble des affaires financières de la banque lorsque le surintendant des banques m'a recommandé d'autoriser le Conseil du Trésor à émettre un certificat d'exploitation à la *Bank of Western Canada.*

M. Frank Howard (Skeena): J'aurais une question supplémentaire, monsieur l'Orateur, à poser au ministre des Finances. Y a-t-il quelqu'un, dans son ministère, qui peut comprendre et expliquer les relations d'affaires complexes du groupe Wellington?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, le ministre des Finances ne veut pas se poser en expert, mais nombre de mes fonctionnaires me guident dans ce domaine. Ils semblent comprendre la situation.

LES FINANCES

LES OBLIGATIONS DE 30 ANS À 3 P. 100

A l'appel de l'ordre du jour.

M. K. H. More (Regina City): J'ai une question à poser au premier ministre. Je lui ai écrit, il y a quelques semaines, au sujet des obligations de 30 ans à 3 p. 100. Je n'ai reçu aucune réponse et il me faut répondre aux gens peu fortunés qui m'ont écrit à ce sujet. Quand pourra-t-on me renseigner là-dessus?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Le ministre des Finances s'est occupé de la question. Je m'excuse de ne pas avoir répondu à la lettre du député. Je vais voir à la chose immédiatement.

DÉCLARATION SUR LES DIRECTIVES DES ÉTATS-UNIS À LEURS FILIALES CANADIENNES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Hier, le député de Nanaïmo-Cowichan-Les Îles (M. Cameron) a posé une question au sujet d'une nouvelle en provenance de Washington, disant que le gouvernement américain est en train de publier ou a déjà publié de nouvelles directives touchant les filiales canadiennes de sociétés américaines dans le domaine de l'importation et de l'exportation. Je serais heureux de répondre à cette question, même si elle devait relever du ministre des Finances, puisqu'elle se rattache à des institions financières.

La réponse, c'est que le gouvernement américain a émis de nouvelles directives quant à l'investissement direct à l'étranger par des sociétés américaines au cours de la période de deux années entre 1966 et 1967 semblables pour la forme aux directives publiées il y a environ un an pour la période allant de 1965 à 1966. Après l'annonce de la politique américaine il y a environ un an, les ministres canadiens qui prenaient part à la réunion du comité mixte canado-américain sur le commerce et les questions économiques, tenue en mars 1966, ont demandé des explications quant à l'intention du programme et ils ont reçu l'assurance que les directives n'avaient pas été publiées dans l'intention de gêner le cours normal des affaires. L'existence de ces directives au cours de l'année qui prend fin n'a pas empêché le Canada de réaliser un programme d'investissements passablement supérieur à celui de l'année précédente.

Hier, à Washington, j'ai discuté avec M. Connor, secrétaire au Commerce, des directives revisées visant la période 1966-1967. Il m'a donné l'assurance que ces directives revisées s'inspirent de la même considération. Le principe fondamental, c'est que nous comptons tous les deux que les filiales de sociétés étrangères au Canada se conduiront comme de bons citoyens canadiens. Nos propres principes directeurs ont fait part de notre attitude à toutes ces sociétés. Le gouvernement a l'intention de surveiller la situation de très près.

• (Midi)

LA CHAMBRE DES COMMUNES

L'AUTORISATION AU GOUVERNEMENT À PRÉSENTER UNE MESURE D'URGENCE SANS PRÉAVIS

L'ordre du jour appelle: les ordres inscrits au nom du Gouvernement.

a) Qu'il soit attribué à l'article 41 du Règlement le numéro 41 (1) et ajouté ce qui suit:

(2) nonobstant le paragraphe 1 du présent article, M. l'Orateur peut faire préparer et circuler un

ordre du jour supplémentaire donnant avis de toute affaire inscrite au nom du gouvernement qu'il a reçu pendant un ajournement prolongé de la Chambre.

b) Que l'article 42 du Règlement soit révoqué et remplacé par ce qui suit:

42. (1) Un ministre de la Couronne peut en tout temps, nonobstant tout article du Règlement, relativement à quelque question d'importance publique pressante, présenter une motion portant suspension d'un ou de plusieurs articles du Règlement, permanents ou valables pour une session, relatifs à la nécessité d'un avis, aux heures de séance pour un ou des jours particuliers et aux diverses étapes qu'une mesure peut franchir un jour ou des jours particuliers.

(2) Dès qu'une telle motion est présentée, la Chambre ne peut être ajournée tant qu'il n'en a pas été disposé et, après que le ministre en a exposé les motifs, M. l'Orateur peut permettre qu'elle fasse pendant une heure l'objet d'un débat, à la suite de quoi, il doit immédiatement la mettre aux voix sans amendement ni autre débat. Si 10 députés qui s'y opposent ou plus se lèvent, M. l'Orateur doit estimer que la motion a été retirée.

(3) La suspension permise en vertu du présent article du Règlement ne peut pas viser une délibération non spécifiquement prévue dans la motion présentée sous le régime du présent article.— Le ministre des Travaux publics.

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Aux termes de l'article 26 du Règlement de la Chambre des communes, un simple député, quel qu'il soit, peut présenter une motion pour proposer l'ajournement de la Chambre en vue de la discussion d'une affaire précise d'une importance publique pressante. Cela se fait de temps à autre, et il y a...

M. Howard: J'invoque le Règlement. Ai-je raison de croire que le ministre a proposé une motion en vue de modifier l'article 41 du Règlement, et qu'il est en train de parler sur ce sujet? Si oui, je tiens à m'y opposer. La situation est terrible. Une ligne aérienne tout entière est paralysée. Le gouvernement a demandé le consentement unanime en vue de siéger toute la journée aujourd'hui et demain pour étudier le projet de loi relatif au contrôle de la circulation aérienne. Ayant obtenu ce consentement, le ministre remplit maintenant le temps qu'il a demandé en soumettant une proposition absurde visant une modification du Règlement. Si on lui permet de poursuivre, nous passerons le reste de la journée et la journée de demain à discuter de ces articles du Règlement et le gouvernement ne pourra pas aborder le projet de loi sur le contrôle de la circulation aérienne.

M. l'Orateur: On peut difficilement dire que c'est un rappel au Règlement, mais je suppose que c'est une considération que le ministre voudra peut-être commenter.

M. Nielsen: J'invoque le Règlement. Je me reporte à la page 11218 du hansard, qui rapporte en ces termes les paroles du ministre

[L'hon. M. Winters.]

hier soir, sous le titre «Les travaux de la Chambre»:

Nous comptons poursuivre demain le débat sur la mesure qui était à l'étude ce soir.

Ce n'est pas ce dont la Chambre est présentement saisie. Et l'honorable représentant d'ajouter:

J'ajouterai que les négociations avec les représentants des contrôleurs de la circulation aérienne se poursuivent. Il sera peut-être nécessaire d'interrompre nos travaux demain pour étudier cette affaire. Je ne saurais dire ce qui arrivera, mais j'ai cru devoir donner cet avertissement.

Ainsi donc, le ministre a fourni à la Chambre l'assurance, hier soir, que nous étudierions la mesure législative sur la sécurité de la vieillesse ou...

L'hon. M. McIlraith: Le député comprendrait s'il voulait bien écouter pour une fois. Son exemple montre les inconvénients qui découlent des interruptions inutiles. (*Exclamations*)

M. l'Orateur: A l'ordre. Le ministre des Travaux publics a la parole.

L'hon. M. McIlraith: A l'appel des motions, j'ai tenté de fournir une explication qui, à mon avis, aurait intéressé la Chambre et que je croyais pertinente aux travaux dont nous sommes saisis. Comme on ne me l'a pas permis, j'ai fait mettre en délibération cet ordre du jour et je me suis mis à fournir cette même explication. Je ne suis pas allé loin, comme le fera voir le compte rendu, avant qu'on me coupe la parole.

Je crois que les députés s'attendent à une difficulté qui n'existe pas. S'ils veulent bien m'accorder leur attention un instant, puisque je respecte en tous points le Règlement, je pense pouvoir les satisfaire et je pense que les objections prévues du député du Yukon ne subsisteront pas. Et je suis sûr que celle du député de Skeena disparaîtra également.

M. Frank Howard (Skeena): Je signale que mon opposition ne va pas au devant d'une objection, j'en formule une carrément. Puis-je poser au ministre une question? A-t-il l'intention de donner simplement une explication au sujet de quelque chose et ensuite de retirer la motion?

L'hon. M. McIlraith: Non; ce n'est peut-être pas entièrement exact. Je voudrais expliquer la situation avec mes propres mots car, je ne sais pourquoi, ils se prêtent mieux à mon élocution que les mots de quelqu'un d'autre.

Voici la situation. D'après l'article 26 du Règlement, un simple député a le droit de proposer l'ajournement de la Chambre pour permettre l'étude d'une question urgente

d'importante publique pressante. Cela se fait de temps à autre et à deux reprises, récemment au sujet de questions d'urgence, on s'est servi de cette autorité. Mais, anomalie curieuse, le gouvernement n'est pas habilité par une disposition correspondante à saisir la Chambre de mesures analogues sans préavis. Les formalités, en vertu de l'article 26 du Règlement, ne nécessitent pas de préavis à cause de l'importance publ que et pressante du sujet à discuter. On cherche maintenant par la modification du Règlement qu'on propose à accorder au gouvernement le droit dans des circonstances analogues—et les mots employés sont identiques: «une affaire importante d'urgence publique pressante»—le droit de présenter des mesures au Parlement dans les cas d'urgence, sauf si au moins dix députés s'y opposent.

Depuis que l'avis de cette proposition a été inscrit au *Feuilleton*, divers députés ont proposé des amendements. Je voudrais organiser une réunion où l'on pourrait appronfondir cette question, en privé. Il serait utile d'examiner ces points à fond avant de trancher la question, surtout vu que certains des amendements proposés ont l'air meilleurs que le premier libellé. Mais je devrais rappeler à la Chambre qu'il sera peut-être nécessaire ce soir de discuter d'une mesure législative d'urgence, où la réduction du délai entrera en jeu. Par exemple, je signale aux députés l'article 75 du Règlement. Plus tard, dans la journée, le gouvernement devra peut-être demander, en vertu de l'ordre proposé, à présenter sans avis une motion émanant du gouvernement et visant à réduire le délai, ou un ordre spécial autorisant la Chambre à disposer plus tard, dans la journée, de toutes les étapes de la mesure d'urgence.

• (12.10 p.m.)

Il y a deux manières de traiter cette situation: la première—et c'est le but de la modification proposée du Règlement—permettrait au gouvernement de soumettre de droit la motion nécessaire; l'autre consisterait dans la présentation d'une motion sans s'occuper davantage du Règlement. J'ai tenu à mettre la Chambre au courant de la situation, car il m'a semblé qu'elle s'y intéressait beaucoup et qu'elle voudrait s'en occuper. Il serait utile que la Chambre examine ces deux formules, mais j'aimerais réserver la substance de la motion soit pour plus tard aujourd'hui, si nous jugeons nécessaire de revenir à cet ordre du jour, soit pour une autre occasion.

Voilà à quoi je voulais en venir, monsieur l'Orateur, et je regrette que l'incertitude qui a régné jusqu'à 11 heures m'a empêché de m'expliquer avant cette heure-là aux leaders des divers partis, comme je l'aurais voulu et comme il aurait été opportun de le faire.

Le très hon. J. G. Diefenbaker chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je suis certain que la Chambre a eu des difficultés à comprendre l'explication du ministre. Il parle d'habitude avec beaucoup de clarté mais aujourd'hui il était moins clair. Sauf erreur, il s'agit d'une motion qui, si elle est acceptée, apportera une modification fondamentale au Règlement de la Chambre et on nous demande apparemment de l'accepter sans examen appronfondi, parce que le gouvernement se trouve dans une situation fâcheuse devant une grève imminente des contrôleurs de la circulation aérienne. Le gouvernement, après avoir temporisé pendant des mois, désire que nous apportions une modification importante au Règlement, ce qui ne pourra que diminuer les droits de l'opposition. Alors, pour ma part, je m'opposerai à une telle motion.

Si on doit modifier notre Règlement, alors qu'on soumette la question au comité qui est plus ou moins inactif depuis quelques mois. Le comité devrait étudier cette question, mais on ne peut pas bousculer la Chambre de cette façon et nous demander d'accepter une modification permanente à notre Règlement, à cause de l'impasse dans laquelle se trouve le gouvernement.

Personne ne veut voir le gouvernement immobilisé par le Règlement sur une question pressante d'intérêt public, mais nous ne capitulerons pas devant un gouvernement qui désire se dégager d'une situation. Modifier à jamais le Règlement, du moins jusqu'à d'autres changements, c'est octroyer au gouvernement encore plus de pouvoir pour dominer la Chambre et la juguler.

Je n'ai pas le moindre égard pour le député qui, abusant de son droit, est seul à refuser son consentement quand l'unanimité est souhaitable, mais, pour pallier la situation, on nous demande de sacrifier un droit primordial et de modifier le Règlement d'une façon qui n'a pas encore été utilisée.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, je me demande si l'honorable représentant a bien saisi, dans mes propos, une chose que j'aurais peut-être dû préciser.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre a déjà participé au débat.

L'hon. M. McIlraith: Je suis en train de poser une question.

M. l'Orateur: Est-il en train de poser une question?

L'hon. M. McIlraith: Oui, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur: Le chef de l'opposition (M. Diefenbaker) accepte-t-il la question?

Le très hon. M. Diefenbaker: Oui.

L'hon. M. McIlraith: A-t-il bien compris que j'ai demandé qu'on ne donne pas suite à la motion dès maintenant?

Le très hon. M. Diefenbaker: Nous avons une motion sous les yeux. Le ministre explique ce qui arrivera quand la motion sera présentée et que le gouvernement aura besoin de pouvoirs spéciaux. Or le ministre déclare maintenant: «Je ne cherche pas vraiment à l'imposer.» S'il en est ainsi, je ne m'y oppose pas.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, il est clair, à mon avis, que le problème qui préoccupe actuellement la Chambre des communes n'est pas le fond même des modifications du Règlement. Le ministre des Travaux publics (M. McIlraith) en a proposé deux, et je me réserve de commenter ces deux modifications. On me demande, derrière moi, pourquoi je réserve mes commentaires. Or, mon honorable ami verra, dans un moment, qu'il y a d'autres manières et de meilleures occasions d'exprimer un point de vue.

Ce qui nous préoccupe, monsieur l'Orateur, c'est la façon dont on tente de modifier le Règlement de la Chambre des communes. J'ignore combien de fois on l'a dit, mais il semble nécessaire de le répéter, que le Règlement est celui de la Chambre et non du gouvernement. Le Règlement a été modifié bon nombre de fois depuis un siècle. A deux ou trois reprises il l'a été sur l'initiative du gouvernement qui a présenté des motions à cette fin. En 1913, par exemple, et en 1965 aussi, et chaque fois que le Règlement est modifié sur l'initiative du gouvernement, des problèmes se posent quand il s'agit de le modifier et quand il l'a été.

La meilleure façon de modifier le Règlement c'est de demander au Parlement de le faire au moyen d'un comité où tous les partis seraient représentés ou d'une étude en comité plénier de la Chambre. Mais dans ce cas-ci le gouvernement rejette toute possibilité d'étude par l'ensemble des partis. Il rejette même celle d'un examin en comité plénier de la Chambre. Nous sommes saisis en ce moment d'une motion guillotine qui ne prévoit qu'une étape de débat, qui ne permet pas à la Chambre de se former en comité plénier. Si on adoptait la motion du ministre, deux changements permanents seraient apportés au Règlement de la Chambre. Même s'ils ont du mérite, monsieur l'Orateur, j'estime que ce n'est pas la façon de procéder.

[L'hon. M. McIlraith.]

Il me semble également qu'il n'y a pas lieu de modifier le Règlement tout simplement parce qu'un cas d'urgence a surgi. La Chambre a fourni le consentement unanime qu'il faut pour s'en occuper. Ainsi nous avons tous accepté de siéger ce soir et demain. J'estime donc que ces modifications au Règlement ne s'imposent pas pour régler ce cas en particulier et qu'en tentant d'y donner suite le gouvernement fait preuve encore une fois d'une absence totale de compréhension.

L'hon. M. McIlraith: Pourrais-je poser une question au député? N'a-t-il pas saisi le point que j'ai tenté de préciser tantôt et lorsque j'ai posé ma question au chef de l'Opposition? N'a-t-il pas compris que je n'entendais pas proposer qu'on donne suite à la motion à ce moment-là, que j'ai demandé qu'elle soit mise en délibération pour expliquer à la Chambre ce que j'ai voulu expliquer plus tôt au sujet de la possibilité d'avoir à demander, au cours de la journée, qu'un ordre d'urgence soit émis au sujet de la mesure concernant les contrôleurs de la circulation aérienne?

M. Knowles: Oui, monsieur l'Orateur.

L'hon. M. Churchill: J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur. De quels travaux sommes-nous saisis présentement?

M. l'Orateur: Les députés n'ignorent pas, je pense, que nous sommes saisis d'une motion du ministre des Travaux publics.

Le très hon. M. Diefenbaker: Non, il dit ne pas l'avoir proposée.

L'hon. M. McIlraith: Non...

M. Knowles: Monsieur l'Orateur...

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. La parole est au député de Winnipeg-Nord-Centre.

• (12.20 p.m.)

M. Knowles: Monsieur l'Orateur, la proposition qui nous occupe est parfaitement claire. Il s'agit d'une motion du ministre des Travaux publics (M. McIlraith), dont l'adoption modifie deux articles du Règlement. Le ministre me demande si je l'ai saisi, lorsqu'il a proposé que l'affaire ne soit pas abordée en ce moment, ajoutant qu'on pourra la rappeler et l'étudier plus tard dans la journée. Effectivement j'ai entendu tout ce qu'il a dit, mais il ne semble pas comprendre le point de vue que le chef de l'opposition et moi-même soutenons, avec l'appui de nombreux députés; selon nous, le Règlement ne saurait être modifié par une proposition du gouvernement qu'il nous demande, du haut de sa grandeur, de prendre en considération.

Hier, me disant que la présente session allait tout de même prendre fin un jour, j'ai demandé au premier ministre s'il consentirait à instituer un comité multipartite pour étudier nos règles. Qu'a-t-il répondu? Que le gouvernement examinait la question du Règlement et espérait pouvoir bientôt soumettre des propositions aux représentants des autres partis.

Monsieur l'Orateur, ce n'est pas la bonne façon de s'y prendre. Le Règlement s'applique à la Chambre tout entière; le Règlement est celui du Parlement et il ne sera jamais satisfaisant si le gouvernement rédige son propre projet de Règlement, puis condescend à fournir aux autres partis l'occasion de discuter ces propositions. C'est pour cela que certains articles provisoires du Règlement en vigueur à l'heure actuelle nous causent des problèmes. Ils n'ont pas été adoptés par un comité formé de représentants de tous les partis, mais bien par le gouvernement en tant que tel.

Le ministre des Travaux publics veut demander que la motion soit réservée afin qu'un comité de la Chambre représentant tous les partis puisse l'étudier plus tard. Selon moi, ce n'est pas la bonne formule. Il devrait retirer sa motion. On devrait ensuite constituer un comité où tous les partis seraient représentés pour étudier non seulement la situation actuelle, mais tout le Règlement. L'habitude de rapiécer le Règlement par morceaux chaque fois que survient une situation d'urgence ne produit pas un ensemble satisfaisant de règles.

Je conviens avec les honorable vis-à-vis que de nombreuses dispositions du Règlement devraient être modifiées, mais cette tâche incombe au Parlement. On ne peut modifier le Règlement en permettant au gouvernement de présenter une ébauche. Il faudrait en premier lieu . . .

L'hon. M. McIlraith: Puis-je demander la parole pour un rappel au Règlement . . . .

M. Knowles: Si vous voulez invoquer le Règlement, nous ne pouvons vous en empêcher.

L'hon. M. McIlraith: Je ne suis pas certain qu'il s'agisse d'un rappel au Règlement, mais je l'espère. Je voudrais faire comprendre à la Chambre que je suis parfaitement disposé à mettre fin à cette confusion en retirant l'ordre. (*Applaudissements*) Apparemment, je n'ai pu expliquer avec assez de clarté aux honorable vis-à-vis—du moins à deux partis de l'opposition—quelle était notre intention. Si vous voulez que cet ordre soit retiré, j'en demanderai bien volontiers le retrait.

M. Knowles: Je suis heureux de la proposition recommandant de retirer cette motion et je l'approuve.

M. l'Orateur: La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député d'Ontario a la parole.

L'hon. M. Starr: Monsieur l'Orateur, il y a une chose qu'il faudrait préciser. Va-t-on retirer cette motion du *Feuilleton*? Est-ce là l'entente?

M. l'Orateur: Est-ce convenu que la Chambre consent à l'unanimité à ce que la motion soit retirée?

M. Arnold Peters (Timiskaming): Monsieur l'Orateur, j'hésite à donner ce genre de consentement, car à mon avis on n'aurait jamais dû la présenter de la manière dont on l'a fait aujourd'hui. Pour cette raison nous trouvons que le gouvernement, à cause de cet idiot d'en face qui est assis à côté . . .

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Peters: Monsieur l'Orateur . . .

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député se laisse emporter en ce moment par ses sentiments, j'en suis sûr. Il devrait se rappeler, je pense, que certaines expressions portent atteinte à la dignité de la Chambre.

M. Peters: Je retire l'expression, monsieur l'Orateur. L'incident survenu hier soir ne convenait pas, à mon avis, à la bonne marche des travaux de la Chambre. La situation qui s'est produite représente, justement, selon moi, le genre de choses qui rend presque impossible d'obtenir le consentement unanime qui s'impose dans une situation d'urgence. Une telle mesure législative n'est pas nécessaire. Ce qui est arrivé l'autre jour, c'est qu'un particulier a négocié avec le gouvernement. Il en résulte beaucoup moins d'embarras pour le gouvernement. La situation, à mon avis, n'en a aucunement souffert. Je crois que, loin de la présenter, le ministre ferait beaucoup mieux de retirer la motion. (*Exclamations*)

Monsieur l'Orateur, c'est peut-être, encore une fois, la façon dont je me suis exprimé. Il a soulevé la question aujourd'hui alors qu'elle n'aurait pas dû être soulevée du tout. A mon avis, ce sont des choses comme cela qui empêchent la collaboration. Je ne veux pas être désagréable à ce sujet. A mon avis, elle devrait être retirée.

M. l'Orateur: Le député a-t-il terminé sa participation au débat? La Chambre est-elle unanime à demander le retrait de l'avis de motion?

M. Howard: J'espère que le gouvernement sera dorénavant moins cachottier avec la Chambre. Il me semble que le ministre des Travaux publics devrait reconnaître un fait qui crève les yeux: ce n'est plus lui qui est leader de la Chambre, mais le ministre des Transports (M. Pickersgill).

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. La parole est au député d'Okanagan-Revelstoke.

M. Howard Johnston (Okanagan-Revelstoke): Monsieur l'Orateur, je n'ai rien contre le retrait de cette motion, mais je suppose que les députés et le public en général se rappelleront comment les porte-parole des divers partis à la Chambre ont intercédé auprès d'un député la semaine dernière pour qu'il consente à la présentation d'un projet de loi, mais tous leurs efforts ont été vains. Je leur conseillerais de se reporter à certaines des paroles prononcées par ceux qui ont intercédé auprès du député à ce moment-là. En lisant ces propos, ils comprendraient peut-être pour quelle raison on a alors cru qu'une modification du Règlement serait maintenant acceptable à la Chambre. Je tiens aussi à préciser que je ne suis pas un de ceux qui ont plaidé auprès du député car j'estimais que c'était indigne du Parlement d'être placé dans la situation où l'a placé son propre Règlement.

Même s'il y avait des motifs de dissipation et de divertissement aujourd'hui, il n'y en a pas pour la population de la Colombie-Britannique et des gens qui ont subi des pertes par suite de la grève des débardeurs. Je suis de l'avis du député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles); il y aurait moyen de modifier le Règlement. Le problème, il le connaît. C'est une question de temps. Les Canadiens ont l'impression, j'en suis sûr, que nous pourrions peut-être accélérer un peu les choses. Je ne m'oppose nullement à ce qu'on retire la motion, mais il y a certaines choses que l'on devrait comprendre, selon moi.

M. l'Orateur: La Chambre consent-elle à ce que le ministre retire la motion?

Des voix: D'accord.

(L'ordre est annulé et la motion est retirée.)

• (12.30 p.m.)

MODIFICATION DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

SUPPLÉMENT DE REVENU GARANTI ET DÉTERMINATION DU REVENU DES PENSIONNÉS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen interrompu le jeudi, 15 décembre du bill n° C-251, tendant à modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse, présenté par l'honorable M. MacEachen.

Sur l'article 3—

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Au moment de la levée de la séance hier soir, nous discutions l'amendement à l'article 3, proposé par le député de Winnipeg-Nord-Centre. Le comité est-il prêt à se prononcer?

M. Knowles: Le vote.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, j'aimerais faire quelques remarques au sujet de l'amendement et expliquer pourquoi le gouvernement a incorporé au projet de loi cette disposition qui restreint le supplément de revenu aux pensionnés nés le 31 décembre 1910 ou avant.

Les députés se souviendront peut-être que le comité du Sénat a recommandé l'application d'un programme de maintien du revenu aux pensionnés de la vieillesse. Une des modifications que nous avons apportées à la proposition du comité du Sénat restreignait l'application du supplément aux pensionnés nés en 1910 ou avant. Nous avons étudié avec soin l'effet d'une mesure permanente, par opposition à un programme de transition, sur le rôle du régime de pensions du Canada.

Les membres du comité se rappelleront que le comité mixte sur le régime de pensions du Canada et le comité spécial du Sénat sur la gérontologie ont exprimé leur préoccupation au sujet des gens trop vieux pour bénéficier du régime de pensions du Canada. Nous présumions, et nous présumons encore, que le principal programme de retraite pour les Canadiens est le régime de pensions du Canada fondé sur les contributions des employés ainsi que des employeurs. Ainsi le supplément est censé constituer une mesure de transition pendant que mûrit le programme de pensions de retraite contributif.

Ce supplément sera payé aux bénéficiaires actuels et futurs de la sécurité de la vieillesse qui, uniquement à cause de leur âge, ne pourront pas bénéficier de façon importante des dispositions des régimes de pensions du Canada ou du Québec. Cela explique l'esprit dans lequel le projet de loi à l'étude a été conçu.

On a signalé hier soir qu'un groupe de gens nés après 1910 ne pourront pas, pour une raison ou une autre, participer aux régimes de pensions du Canada ou du Québec. A notre avis, il s'agit d'un groupe assez restreint et nous doutons de l'utilité d'un programme parallèle de supplément de revenu pour ce groupe, surtout étant donné que la

Chambre a adopté le régime d'assistance publique du Canada qu'on peut appliquer de façon universelle. Le régime d'assistance publique du Canada prévoit également des prestations de santé et de bien-être.

L'honorable député de Burnaby-Coquitlam s'est inquiété de la portée du régime de pensions du Canada. Évidemment, celui-ci offre une très large couverture, une des plus larges couvertures des programmes à participation. Il vise les cultivateurs et les pêcheurs. Quant aux maîtresses de maison, que le ministre a mentionnées, nous considérons qu'une seule pension doit être versée aux deux conjoints de sorte que, si le mari meurt, la femme puisse retirer une pension plus considérable. Il faut se rappeler que de nombreuses ménagères contribueront à titre personnel et recevront des prestations ainsi que le supplément de revenu, parce que leur mari aura lui-même participé au régime.

Les honorables députés peuvent ne pas partager mon opinion sur le rapport entre ce régime et le régime de pensions du Canada. Je n'y ai pas d'objection mais l'idée d'instaurer un régime parallèle de supplément de revenu, lié au régime de pensions du Canada? m'inquiète. Si on ne limite pas ainsi l'application du régime supplémentaire, qui est un régime de revenu garanti, les travailleurs jeunes ou à faible revenu vont se demander pourquoi la loi les oblige à participer au régime de pensions du Canada ou du Québec, quand ils peuvent recevoir un supplément sans cotisation.

C'est pourquoi le régime serait provisoire. A notre avis, un régime parallèle et permanent de supplément de revenu susciterait chez les gens à faible revenu une certaine défiance à l'égard des cotisations obligatoires imposées par les régimes de pensions du Canada et du Québec. C'est une considération que je soumets à votre jugement et la raison de l'inclusion de cet article.

Je veux tout simplement dire au député de Burnaby-Coquitlam que le fait de présenter ce programme transitoire sous forme de revenu garanti ne devrait pas, à mon avis, faire oublier que nous cherchons à mettre au point une nouvelle façon d'aborder le problème visant le revenu garanti. Nous appliquons ce programme sur une base de transition. Il se peut que l'expérience acquise, grâce à la mise au point de cette façon d'aborder le revenu garanti pour un certain groupe—de l'avenu général, c'est une mesure transitoire—nous fournira une base sur laquelle nous pourrons, à une étape ultérieure, appliquer le programme de revenu garanti à une plus grande partie de la population.

Avec le temps, les députés et les membres du comité voudrons, je pense, considérer la manière d'aborder le revenu garanti par rapport aux autres programmes de sécurité sociale au Canada. Je ne puis prédire l'avenir, ni faire de déclaration de politique quant à l'attitude du gouvernement, mais il est évident que l'expérience acquise dans le cadre de ce programme revêtira une grande importance dans les années à venir, lorsqu'il s'agira de décider si le concept de revenu garanti devrait être appliqué sur une base plus étendue.

A mon avis, cette façon d'aborder le revenu garanti est assurément une innovation. Sauf les montants prévus, les principes restent inchangés. Nous cherchons à créer une structure administrative. Si nous réussissons, ce que j'espère, cette structure nous fournira une base possible pour élargir l'application de cette mesure, à l'avenir. Je veux faire ressortir ce point, car il me semble, si l'on restreint ce concept à un groupe sur une base de transition, que cela n'empêcherait pas, plus tard, l'application du programme sur une base plus étendue.

M. Lewis: Monsieur le président, juste un mot ou deux, et puis, je voudrais poser au ministre deux questions. Je suis heureux de penser que le ministre était sincère dans la déclaration qu'il vient de faire au comité et qu'il croit honnêtement à un conflit entre les deux programmes. Il ne m'a pas convaincu, je le crains, même s'il a cherché à le faire, qu'il existe un conflit.

• (12.40 p.m.)

Je crains que le ministre ait obéi aux conseils que les fonctionnaires donnent souvent parce qu'ils ont des craintes exagérées. Voici mes deux questions. Je ne veux pas faire un long discours. En premier lieu, est-ce que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social nous dit que tous les gens nés après 1910 auront droit au régime de pensions du Canada ou au régime des rentes du Québec? Je suis sûr qu'il ne prétend pas que tous y auront droit. En second lieu je voudrais savoir si le ministre essaie de convaincre les membres du comité qu'un jeune cotisant au régime de pensions du Canada aura l'impression de se faire rouler lorsqu'il aura versé ses cotisations en s'attendant à recevoir $104 par mois comme pension maximum en vertu du régime de pensions du Canada, sauf erreur, plus les autres dispositions comprises dans le régime, au lieu d'un maximum de $30 par mois prévu dans ce régime-ci? Monsieur le président, ce n'est pas logique.

Je dis au ministre que si certains risquent d'être écartés—ne fût-ce que 10,000 Canadiens nés après 1910 et qui n'ont droit ni au régime de pensions du Canada ni au régime des rentes du Québec—ce supplément devrait être maintenu, tout insignifiant qu'il soit. Je voudrais que le ministre commente mes deux questions.

M. Chatterton: Monsieur le président, je pourrais peut-être poser une question au ministre et il pourra y répondre en répondant au député. En envisageant le caractère permanent ou temporaire du régime, le ministre doit avoir calculé le nombre de personnes qui prendront leur retraite en 1976, par exemple, et qui ne bénéficieront pas du régime des pensions du Canada. Il a dû songer aussi au nombre de personnes qui auront droit à une pension de $10 ou de $20 par mois et à ceux qui n'auront droit qu'à une pension de $30 par mois. Le ministre pourrait-il nous dire combien de personnes seront comprises dans ces catégories?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, je ne dispose d'aucune statistique pour le moment. Je vais tâcher de les obtenir pour savoir s'il existe une estimation quelconque du niveau futur des prestations et du nombre des intéressés. Je le répète: j'estime que cette mesure a pour but de venir en aide aux personnes qui, en raison de leur âge, ne pourront bénéficier du régime de pensions du Canada. C'est ce qui explique le caractère provisoire de cette mesure.

Le député d'York-Sud m'a demandé si certaines personnes ne seront pas admissibles aux prestations du régime de pensions du Canada ou du régime de pensions du Québec. A mon avis, il y en aura certainement. Nous pensons cependant que leur nombre sera relativement restreint. Si nous n'avions pas d'autre programme, je crois qu'il y aurait lieu de s'inquiéter, si, après dix ans, un nombre considérable de personnes étaient incapables, pour une raison ou pour une autre, de contribuer efficacement à l'économie du pays et de bénéficier des prestations mentionnées.

Peut-être faut-il chercher ailleurs la solution de ce problème. C'est au revenu garanti que je fais allusion. Si l'on adopte ce point de vue, différent de celui des honorables vis-à-vis, les jeunes travailleurs, en particulier ceux qui disposent de faibles revenus, pourraient néanmoins dire avec raison: «Pourquoi la loi nous obligerait-elle à prélever sur nos gains relativement bas pour cotiser au régime de pensions du Canada, puisqu'il existe un autre programme grâce auquel nous pourrions obtenir un supplément?» J'avoue que si j'adoptais le point de vue du député de Winnipeg-Nord-Centre, ainsi que l'augmentation uniforme correspondante, la situation serait, bien entendu, différente.

M. Knowles: Bravo.

L'hon. M. MacEachen: Mais quant à l'attitude actuellement recommandée au Parlement, je crois qu'il est sage de la limiter ainsi. Voilà exactement le point de vue que j'essaie de faire partager. Je n'espère pas que les honorables vis-à-vis seront d'accord avec moi, mais j'espère de tout cœur qu'ils comprendront au moins la raison de ce point de vue, même s'ils le jugent inacceptable.

M. Barnett: Monsieur le président, la théorie du ministre me laisse aussi perplexe maintenant qu'hier soir. Il a apporté plus de précisions lorsqu'il a dit que les travailleurs à revenus modiques verraient son programme d'un mauvais œil. A-t-il reçu des instances à cet égard? Quel est le fondement de cette étrange théorie qu'il élabore?

M. Lewis: Sur les conseils de bureaucrates.

M. Barnett: Je vais donner un exemple en chiffres ronds. Selon un calcul approximatif, un ouvrier qui gagne $2,000 par année aura droit, à la retraite, à environ $42 par mois en vertu du régime de pensions du Canada. Voilà comment je conçois la situation. Aux termes du bill actuel, si cette somme est considérée comme un revenu, on lui enlèvera environ $21 par mois.

L'ouvrier s'offensera-t-il parce que, sa capacité de contribuer au régime de pensions du Canada comme la plupart d'entre nous s'attendent de le faire, étant limitée, il ne recevra qu'une pension de $42 par mois à sa retraite? Protestera-t-il parce qu'il aura droit à $9 de plus en vertu d'un autre régime? Je n'arrive pas à comprendre la thèse du ministre.

Des voix: Aux voix

L'hon. M. MacEachen: C'est là le point, monsieur le président. C'est un problème qui ne se présentera que dans un avenir assez éloigné. Mais je crois que les ouvriers à faibles revenus qui auront à faire des sacrifices et à contribuer pourraient dire, en songeant à un autre programme: «Pourquoi m'a-t-il fallu contribuer, pourquoi y ai-je été contraint par la loi, alors que si l'on ne m'y avait pas forcé, si l'on m'avait laissé le choix en ce domaine, il m'aurait peut-être été possible de retirer autant d'avantages de ce supplément?» Voilà la question.

M. Barnett: Le ministre a moins confiance que moi dans les Canadiens.

M. Leboe: Monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre au sujet de ce qu'il vient de dire. Il a dit que cette catégorie de travailleurs s'opposerait à cotiser au régime de pensions du Canada parce qu'ils pourraient obtenir le supplément en vertu du programme à l'étude. Le ministre se rend-il compte que les retenues sur le salaire des travailleurs sont aujourd'hui si nombreuses qu'une autre légère retenue à l'égard du régime de pensions du Canada, même s'ils n'en retirent pas grand-chose, fera peu de différence et qu'ils ne s'y arrêteront même pas? N'y aurait-il pas moyen de rattacher le régime de pensions du Canada à ce supplément de manière que tous les Canadiens jouissent vraiment d'un revenu annuel garanti?

Le ministre a admis que certaines personnes ne retireront pas d'avantages du régime de pensions du Canada. Même si une seule personne est laissée de côté, ce sera déjà trop, à mon sens. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions établir un rapport entre ces régimes et garantir à tout citoyen un revenu de $130 par mois, par exemple. Le ministre peut certainement élaborer une méthode qui permettrait de rattacher ce régime au régime de pensions du Canada, de façon à atteindre cet objectif.

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer?

Des voix: Le vote.

• (12.50 p.m.)

[*Français*]

M. Laprise: Monsieur le président, je ne comprends pas exactement ce que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) cherche à nous faire avaler avec son bill, en refusant d'accepter l'amendement proposé par le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles). Le bill est intitulé «Loi modifiant la loi sur la sécurité de la vieillesse» et, quant à moi, je suis d'avis que la loi sur la sécurité de la vieillesse soit amendée de façon à l'améliorer mais non pas de façon à enlever des avantages qu'elle offre déjà. En refusant l'amendement du député de Winnipeg-Nord-Centre, le ministre confirme ce que mon collègue de Roberval (M. Gauthier) déclarait le 5 décembre dernier, alors qu'il disait que l'amendement proposé par le ministre ne se rapportait pas à la sécurité de la vieillesse mais concernait plutôt l'assistance sociale, qui est déjà en vigueur dans la province de Québec et, probablement, dans toutes les provinces du Canada.

Alors, en ce qui me concerne, j'appuie l'amendement proposé par le député de Winnipeg-Nord-Centre, à l'effet de supprimer les mots «né au plus tard le 31 décembre 1910»; de cette façon, l'augmentation proposée dans le bill pourrait être accordée à toutes les personnes qui ont atteint l'âge de 65 ans. C'est pour cette raison que j'appuie l'amendement proposé par le député de Winnipeg-Nord-Centre.

[*Traduction*]

(L'amendement de M. Knowles, mis aux voix, est rejeté par 66 voix contre 61.)

M. le président: Je déclare l'amendement rejeté.

M. McCleave: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Comme les députés le savent, nous étudions un article qui va de la page 2 à la page 10 du bill. Le député de Simcoe-Est a prévenu hier soir qu'il présenterait un amendement à l'article 8 proposé, à la page 2. Afin que l'étude au comité soit plus ordonnée, Votre Honneur pourrait, à mon avis, mettre en délibération, mettons, l'article 3 du projet de loi, l'article 6 de la loi, puis l'article 7 et ainsi de suite, afin que nous n'ayons pas à sauter constamment d'un article à l'autre dans ces huit pages.

M. le président: Aux fins de la discussion, le comité consent-il à ce que chacun des 12 articles proposés à l'article 3 du bill soit mis en délibération et étudiés dans l'ordre?

Des voix: D'accord.

M. le président: Commençons par l'article 3 du bill, article 6 de la loi.

M. Douglas: Nous avons adopté hier soir l'article 6 proposé.

M. McCleave: Je ne pense pas que nous ayons adopté quoi que ce soit. C'est précisément pourquoi j'ai formulé ma proposition; en réalité, nous sommes immédiatement passés à l'article 7.

M. Knowles: Monsieur le président, la formule d'usage, à cette étape, n'est-elle pas «L'examen de l'article est-il terminé?»? Je pense que nous avions terminé l'étude de l'article 6 et que nous en étions à l'article 7, ce qui m'a permis de proposer mon amendement.

M. Douglas: Quelques mots seulement au sujet du paragraphe 3 de l'article 7. Les raisons que le ministre nous a fournies pour expliquer la présence de cette disposition, selon laquelle les personnes nées après le 31 décembre 1910 n'auront pas droit aux avantages de la mesure, montrent clairement à quoi la présente mesure équivaut en réalité. Le ministre précise qu'il s'agit d'une loi provisoire, c'est-à-dire que cette mesure législative, qui porte sur

la sécurité de la vieillesse, n'offre qu'une assistance temporaire aux pensionnés ayant très peu de revenu sauf la pension de vieillesse. Pour motiver la présentation d'un programme aussi mesquin, le ministre allègue que si le gouvernement faisait de la présente mesure un élément permanent de notre législation, il saperait d'une certaine manière le régime de pensions du Canada.

Je tiens à signaler deux choses au ministre. En premier lieu, il peut résoudre ce problème très facilement en incorporant ces $30 dans la pension de vieillesse de base. Ceux qui auront contribué au régime de pensions du Canada ne se sentiront pas lésés à compter de 1975, s'ils savent que non seulement ils seront visés par cette mesure, mais qu'ils auront droit également à une pension de base de $100 ou $105 par mois. C'est pour cela que nous insistons pour faire inclure dans la pension de vieillesse l'allocation supplémentaire que le gouvernement projette de payer.

Ce que le gouvernement fait en réalité—c'est ce qui ressort de plus en plus chaque jour—est de fixer en permanence à $75 par mois la pension prévue dans notre mesure de sécurité sociale et à laquelle viendront s'ajouter les allocations supplémentaires, par suite de la hausse du coût de la vie. Les vieillards toucheront donc désormais une pension de base de $75 par mois, plus 75c. par mois pour une hausse de 1 p. 100 du coût de la vie, jusqu'à concurrence d'un maximum de $1.50 pour 2 points de pourcentage, que le coût de la vie augmente de 3 ou 4 p. 100 ou plus. Dans bien des cas, cette pension ne pourra même pas marcher de pair avec la hausse du coût de la vie, sans compter qu'elle ne permettra pas à nos vieillards de profiter de la productivité accrue du pays. La pension de sécurité de la vieillesse est maintenant fixée, sauf la majoration découlant du coût accru de la vie.

Je suis certain que lorsque le gouvernement a présenté le régime de pensions du Canada, la plupart des Canadiens ne se sont pas rendu compte que la pension de sécurité de la vieillesse était bloquée, à l'exception de la gratification pour le coût de la vie. Mais il est maintenant parfaitement évident qu'elle a été gelée. Il est également manifeste que la mesure dont nous sommes saisis ne servira pas de base au revenu annuel, universel et garanti. Il s'agit simplement d'une mesure d'aide de nature provisoire, prévoyant une assistance fondée sur l'évaluation des ressources des personnes dont le revenu est insuffisant pour assurer leur subsistance.

Étant donné l'explication du ministre, monsieur le président, il en résulte que toutes les allégations que nous avons entendues au sujet de l'instauration d'une nouvelle ère de législation en matière de sécurité sociale et de l'établissement par le gouvernement d'une nouvelle base pour le programme du revenu annuel, sont tournées en dérision. Ces propos au sujet d'un revenu annuel garanti que le gouvernement a répétés d'un bout à l'autre du pays sont maintenant dénoncés comme étant probablement la plus grande supercherie dont les Canadiens aient jamais été victimes.

• (1.00 p.m.)

Quiconque a des doutes sur ce point peut lire le paragraphe 1 de l'article 7 qui figure à la clause 3 de la mesure; il y verra qu'après 1975, on ne pourra plus présenter de demandes dans le cadre de la mesure législative à l'étude.

Les paiements continueront d'être versés aux personnes dont le nom figurera déjà sur la liste de ceux qui auront satisfait aux exigences de l'évaluation des ressources, mais il n'y aura pas de nouveaux-venus sur cette liste. Ceux qui ne sont pas aptes à bénéficier du régime de pensions du Canada, et ils sont nombreux—le ministre a dit que les agriculteurs et les pêcheurs sont protégés; l'adhésion est pour eux facultative, mais un bon nombre de petits agriculteurs et de petits pêcheurs ont un revenu net inférieur à $1,000 par année—ne pourront cotiser. Les agriculteurs et les pêcheurs devraient verser des cotisations d'employeurs et d'employés s'élevant à 3.6 p. 100, au lieu de 1.8 p. 100, comme les travailleurs industriels.

Un grand nombre de personnes qui exploitent à leur propre compte, et seules, de petites entreprises—des barbiers, des cireurs de bottes, des détaillants d'essence—n'ont pas les moyens de verser des cotisations de 3.6 p. 100.

Une voix: N'oubliez pas les agriculteurs.

M. Douglas: J'ai déjà mentionné les petits agriculteurs et les petits pêcheurs. Même dans le cas des petits agriculteurs et des petits pêcheurs dont le revenu net est inférieur à $1,000, mais qui versent des cotisations, les prestations en vertu du régime seront relativement peu élevées. Laisser ces gens absolument dépourvus d'aide dans le cadre de ce programme, montre, à mon avis, une insouciance impitoyable à l'égard des besoins.

Nous avons fait état de nos protestations contre cette disposition et je ne crois pas que nous puissions faire davantage. J'espère que pour les députés et pour les Canadiens, la signification de la mesure gouvernementale est parfaitement claire. Il s'agit d'assistance-vieillesse de nature temporaire et transitoire, moyennant évaluation des ressources.

M. Chatterton: Je voudrais dire quelques mots au sujet de l'article 7. Tout à l'heure,

j'ai demandé au ministre s'il avait des chiffres estimatifs sur le nombre des gens qui en 1976 ne recevraient aucune pension ou n'en toucheraient qu'une très faible, et il m'a répondu que non. Ces amendements s'inspirent, je pense, d'une théorie nébuleuse qui m'échappe. Ils se fondent sur quelque vague principe et non sur des faits.

L'hon. M. Dinsdale: Ils ont usé d'expédients.

M. Chatterton: Oui, il leur fallait présenter le projet de loi à la hâte, surtout parce que nous avions démontré l'inefficacité du régime d'assistance publique du Canada comme mesure de sécurité sociale.

Le comité mixte du régime de pensions avait recommandé que la sécurité de la vieillesse et le régime de pensions tiennent quelque peu compte des revenus. En 1961, par exemple, monsieur le président, près de 600,000 membres de familles autres que d'agriculteurs gagnaient moins de $1,000. Je soutiens que bien des gens ne recevront guère ou pas de prestations sous le régime des pensions du Canada. A en juger par son comportement à l'égard de cette proposition, je préviens le ministre qu'il pourrait ne plus être titulaire de la Santé nationale et du Bien-être social en 1975. Je puis lui assurer que si l'on ne présente pas une mesure pour aider les Canadiens qui ne retireront, du régime de pensions, qu'une très faible pension ou aucune d'ici à 1975 ou 1976, il faudra apporter des modifications pour régler leur sort.

M. Knowles: Monsieur le président, je vais enchaîner dans la même veine au sujet du paragraphe 1 de l'article 7. Mon argument sera peut-être plus approprié plus tard. Je veux donc donner suite à l'intention que j'ai exprimée hier de proposer un autre amendement au nouvel article 7 prévu à l'article 3 du bill. Mon point manque peut-être d'envergure vu le petit nombre des intéressés. Si la décence et la générosité sont de mise au temps de Noël, le ministre doit accepter la requête que je vais présenter sous forme d'amendement.

Si les députés examinent le nouvel article 7, paragraphe 2, alinéa *c*, ils constateront que les vieillards pensionnés qui ne résident pas au Canada pendant plus de six mois n'ont pas le droit de retirer le supplément ou le pseudo-versement de revenu garanti.

Je plaide la cause d'un petit groupe de gens, bien qu'un grand nombre semblent m'écrire. Je plaide instamment la cause de Canadiens qui ne votent pas et qui sont allés vivre dans un climat plus chaud, au sud de la frontière ou au Royaume-Uni. Ils ne votent pas aux élections générales. On doit donc, à plus forte raison, agir envers eux avec équité, franchise et générosité.

Les députés savent qu'il nous a fallu du temps pour faire modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse afin de permettre de toucher leurs pensions à ceux qui, par nécessité ou par choix, sont allés vivre ailleurs. Nous avons réussi à atteindre cet objectif en deux bonds. Tout d'abord, nous avons stipulé il y a quelques années qu'une personne admissible à la pension au Canada et qui touchait cette pension pendant son séjour au Canada peut aller s'installer n'importe où dans le monde sans perdre cette pension, à condition qu'elle ait habité le Canada pendant 25 ans après son 25e anniversaire. On a adopté cette disposition il y a quelques années et elle était juste.

Nous avons apporté une autre amélioration plus récemment lors de l'étude de la mesure instituant le régime de pensions du Canada. Nous avons considéré le cas d'une personne qui a dû laisser le Canada avant d'avoir atteint l'âge de la pension. Elle avait peut-être habité bon nombre d'années ici; elle a pu même être un Canadien de naissance, mais elle s'exposait à perdre sa pension si elle ne revenait pas ici pour habiter encore 12 mois.

Les députés connaissent bien de tels cas. Il y a, par exemple, celui d'un homme arrivé à l'âge de la pension mais non son épouse. Ils vont s'installer en Angleterre. L'homme reçoit sa pension mais non sa femme puisqu'elle s'était rendue là-bas avant d'avoir atteint l'âge de la pension. Il y a aussi le cas de certains célibataires qui voyagent pour une raison ou pour une autre dans diverses régions, ordinairement dans le Sud du continent. Nous avons réglé le problème d'un personne qui ne peut pas revenir au pays, en incorporant dans la loi une autre disposition qui stipule que si une personne a résidé 40 ans au Canada après l'âge de 18 ans, elle n'a pas à revenir au pays pour toucher sa pension.

• (1.10 p.m.)

J'ai déjà vu certains cas pénibles où il ne manquait que quelques semaines pour satisfaire à l'exigence des 40 ans. Je me souviens d'une femme qui, née au Canada, comme ses parents, n'est pas admissible à la pension car il lui manque deux ou trois mois pour cette période de 40 ans. Je n'ai pas l'intention de m'arrêter sur ces dispositions. J'indiquerai seulement que nous les avons adoptées. Il était difficile d'obtenir cette concession et les exigences ne sont pas faciles à satisfaire. Mais on a fait la concession. Or, aux termes de cette disposition de l'article 7 (2), même ceux qui répondent aux exigences et qui touchent la pension de base, dans les États du Sud, ou en Angleterre, par exemple, ne peuvent obtenir ce supplément.

Monsieur le président, jusqu'à quel point pousserons-nous la mesquinerie? Jusqu'à quel point manquerons-nous d'égards? Certains soutiendront que s'ils sont partis, c'est qu'ils ont des ressources. Eh bien, s'ils en ont, ils ne toucheraient pas le supplément de toute façon. Mais je pense que quiconque a droit à une pension aux termes des dispositions relatives aux 25 ans ou aux 40 ans devrait toucher aussi le supplément s'il en a besoin.

Je ne tente pas dresser les gens les uns contre les autres quand je signale l'injustice des normes actuelles. A noter qu'une personne qui n'est venue au Canada qu'à 54 ou 55 ans peut toucher une pension dix ans plus tard. Si elle reste ici, elle peut toucher un supplément pourvu qu'elle réponde aux exigences de l'évaluation des ressources que prévoit le bill. Je ne m'y oppose pas, qu'on le comprenne bien. Mais il est étrange qu'une personne qui n'est au Canada que depuis dix ans puisse toucher les $105 si elle en a besoin tandis qu'une autre, qui est peut-être née au Canada et y a vécu 58 ans ne puisse obtenir un supplément parce qu'elle est allée vivre en Angleterre ou dans une autre partie du monde. Il me semble que c'est injuste et que c'est aller à l'encontre de l'esprit de Noël.

Le ministre a déclaré dans son discours que cette disposition a été incluse dans le bill délibérément. Je n'hésite pas à dire qu'elle devrait en être retranchée. Nous avons fait en sorte que les gens qui doivent aller vivre ailleurs, et qui remplissent toutes les exigences, touchent une pension. Ils devraient avoir droit au supplément aussi. En général, il s'agit de gens dont l'état de santé ne leur permet pas d'endurer l'hiver canadien dans leur vieillesse. Ou de gens qui ont quitté le pays pour d'autres parties du monde pour des raisons de famille—pour habiter avec des parents, et le reste.

Je ne parle pas des millionnaires dont le ministre semble se préoccuper. Si les millionnaires sont allés vivre en Californie, ils ne pourront faire jouer l'évaluation des ressources en leur faveur. Mais après avoir résolu le problème de la pension de vieillesse de base, nous ne devrions pas empêcher les pensionnés de toucher le supplément parce qu'ils vivent à l'étranger. J'exhorte le ministre à ne pas se lancer dans de longues explications embrouillées pour nous dire que c'est impossible. J'ai dans mon bureau une foule de lettres de l'ancien ministre, du député de Perth lorsqu'il était ministre, du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, à l'époque où il était ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, m'expliquant comme c'était difficile de verser des pensions à des gens qui ne venaient pas les chercher. Il était impossible de changer quoi que ce soit. Trop de problèmes se posaient. Mais nous avons surmonté ces difficultés grâce à la règle de 40 ans. Évidemment, certains qui auraient pu en profiter sont morts avant qu'elle entre en vigueur.

Ne prenons pas dix ans à résoudre ce problème. Prenons donc la décision qui s'impose sans tarder en permettant à tous ceux qui ont droit à la pension de base de $75 et remplissent les conditions de la prétendue évaluation des ressources pour obtenir le supplément de toucher les $30 supplémentaires. A cette fin, je propose:

Que l'article 3 du bill C-251 soit modifié par la suppression de l'alinéa c, paragraphe 2, du nouvel article 7 décrété par ledit article 3.

M. le président suppléant: A-t-on des observations à faire sur la recevabilité de l'amendement?

M. Chatterton: Je prétends que cet amendement est exactement de la même catégorie que l'amendement proposé hier par l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre et accepté pas la présidence.

L'hon. M. MacEachen: J'aurais une remarque à faire au sujet de cet amendement. Je voudrais simplement signaler qu'à un moment donné la présidence devra définir l'expression «certains pensionnés» utilisée dans le projet de résolution. Si tous ces amendements sont successivement jugés admissibles, il s'ensuivra que nous aurons remanié le projet de résolution qui avait fait l'objet de la recommandation royale.

M. Knowles: Au sujet du rappel au Règlement, je dirai qu'on ne peut pas en toute justification s'opposer à un amendement en disant que s'il est recevable, un, deux, dix ou une douzaine d'autres amendements pourraient l'être également. Le gouvernement se trouve peut-être dans une situation difficile, mais l'objection soulevée par l'honorable représentant n'est pas conforme au Règlement.

A mon sens, le député d'Esquimalt-Saanich a très bien résumé la proposition. Cet amendement tend à modifier le projet de loi relativement à un domaine qui n'était pas du tout visé par la résolution précédant le projet de loi. Ainsi, monsieur le président, il vous sera difficile de rendre une décision différente de celle de la veille. Le fait qu'il ait employé l'expression «certains pensionnés» ne donne sûrement pas au ministre le droit de dire maintenant: voilà ce que nous entendions par là. Lorsqu'on a soulevé ce même point hier soir, mon honorable ami d'York-Sud a dit: «Supposons que le ministre ait incorporé au projet de loi un article stipulant que les personnes aux cheveux roux n'ont pas droit à la pension—voilà ce qu'il aurait pu vouloir dire par l'expression «certains pensionnés».

A mon avis, la présidence a rendu une décision tout à fait motivée et il n'y a vraiment aucune raison de discuter de cette question davantage.

L'hon. M. MacEachen: J'ai dit que la résolution avait été libellée soigneusement de façon à être restrictive, et l'expression restrictive utilisée était le mot «certains». J'ai expliqué ce point hier soir et je ne veux pas recommencer maintenant, mais si tous ces amendements sont déclarés recevables, il faudra récrire la recommandation royale. A mon avis, cela serait tout à fait inopportun.

• (1.20 p.m.)

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, le fait que le ministre n'a pas rédigé convenablement la recommandation royale ne nous regarde pas au point où nous en sommes. Il a mis les mots «certains pensionnés» dans la recommandation royale, ce qui pourrait signifier tous les pensionnés sauf un, ou des pensionnés ayant certaines particularités physiques. L'expression se prête à bien des interprétations.

A mon avis, la décision rendue hier serait applicable. Elle a été acceptée par le comité. On n'en a pas appelé du côté du gouvernement, et je pense qu'elle devrait être acceptée en ce qui concerne les autres qui sont semblables.

M. Orlikow: Monsieur le président, lorsque j'ai entendu mon collègue le député de Winnipeg-Nord-Centre, plus tôt au cours de ce débat, qualifier le ministre de Scrooge, je ne me suis pas alors rendu compte jusqu'à quel point il avait raison, mais à mesure que le débat se poursuit, et qu'on considère l'attitude du ministre, on voit combien il se montre chiche et mesquin. Je conseille au ministre de ne plus considérer ce bill comme étant...

M. le président: A l'ordre. Je dois interrompre le député pour lui dire que nous débattons le bien-fondé de l'amendement et qu'il pourrait peut-être formuler ses remarques une autre fois.

M. Knowles: Rendez votre décision.

M. le président: Je puis la rendre dès maintenant, si le comité le désire.

Des voix: D'accord.

M. le président: La présidence a étudié l'amendement à la lumière de la résolution qui a précédé le bill. J'ai examiné attentivement la déclaration du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et le sens qu'il donne au mot «certains».

Selon la présidence, le mot «certains» impose une restriction, mais une restriction définie dans le bill et, de ce fait, modifier la restriction prévue dans le bill, ou exposer certaines autres restrictions, ne viole en rien la résolution précédant le bill. Le mot «certains» peut comporter des restrictions. Le bill les définit, mais je ne crois pas que le comité doive s'en tenir aux restrictions que le bill proprement dit attache au mot «certains».

Qu'il me soit permis de citer de nouveau le commentaire 278 (4) de la 4e édition de Beauchesne:

> Le comité n'est pas lié par les termes des dispositions que les ministres ont insérées dans le bill; et, quand le projet de résolution ne mentionne aucun montant, tout député peut proposer d'augmenter les subventions spécifiées dans le bill ou d'étendre l'application des dispositions du projet de loi, quels que soient les frais qui pourraient en résulter, du moment qu'on n'outrepasse pas le pouvoir conféré par la recommandation royale.

A mon avis, le présent amendement n'outrepasse pas la recommandation royale; par conséquent, je le déclare recevable.

M. Orlikow: Monsieur le président, juste avant que vous rendiez votre décision, j'ai dit qu'il m'apparaissait difficile de comprendre le point de vue du ministre à propos de cet amendement. Au cours du débat, on a traité le ministre de Scrooge. Je n'ai pas l'intention de ressasser les longs arguments et les longs propos qu'il nous a été donné d'entendre sur la question de savoir s'il convenait d'accorder le supplément mensuel de $30 à tous ceux qui ont droit à la pension de vieillesse, ou de ne l'accorder qu'à ceux qui satisfont aux exigences du régime d'évaluation des besoins. Ce point a été débattu pendant des jours. Il y a également eu diverses mises aux voix, qui ont permis à la Chambre et au comité d'exprimer leurs points de vue. De ce côté-ci, nous ne sommes pas d'accord avec le gouvernement et le ministre, mais la disposition en cause n'en a pas moins été approuvée.

Toutefois, monsieur le président, les gens visés par cet amendement doivent être fort peu nombreux, et avoir d'excellents motifs pour quitter le pays, si bien que le gouvernement n'a pas de raison de hâter leur acheminement vers la tombe. Ce n'est pas nouveau. Il a fallu des années de discussion avant que le gouvernement du Canada accepte qu'un pensionné de la vieillesse qui quittait le pays ait droit à une pension. On a fini par convenir voici quelques années que les personnes admissibles recevraient leur pension peu importe leur lieu de résidence.

Ces gens-là ne sont pas nombreux. Comme nous l'a déjà signalé l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre, ceux qui sont partis

à l'étranger l'ont fait pour deux raisons. La première est une raison de santé. J'arrive de Winnipeg, ma ville natale, où la population supporte depuis un mois une température au-dessous de zéro. Rien d'étonnant que des sexagénaires et des septuagénaires avancés supportent difficilement l'hiver de Winnipeg et préfèrent descendre aux États-Unis ou ailleurs, où les conditions climatiques leur conviennent mieux. Je connais aussi des gens qui ont perdu presque tous leurs parents mais qui ont encore des frères ou des sœurs aux États-Unis ou en Grande-Bretagne. Ils ont décidé qu'il serait plus facile et plus agréable pour eux de terminer leur vie uprès de ces frères ou de ces sœurs.

Le gouvernement et le Parlement du Canada ont reconnu la validité de ces raisons lorsqu'on a modifié la loi sur les pensions pour permettre à des Canadiens ne résidant pas au Canada de retirer tout de même leur pension. Or, le ministre déclare à présent que les Canadiens qui touchent $75 par mois peuvent très bien aller habiter aux États-Unis, en Grande-Bretagne ou ailleurs, mais qu'ils ne peuvent pas obtenir la prestation supplémentaire. Je ne saisis pas la logique du raisonnement et, je le répète, je voudrais que le ministre s'arrête de considérer ce bill comme les Tables de la Loi, à jamais immuables et qu'il manifeste un peu la compassion que lui prêtaient des députés et des Canadiens mais dont il se révèle de plus en plus dépourvu.

M. McCleave: Monsieur le président, il y a deux Scrooges, bien entendu, et je ne voudrais pas décrire le ministre comme tel sans espérer qu'il est en train de passer du premier au second. Il faut conserver l'espoir non seulement pour tous les Scrooges de ce monde mais aussi pour le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social.

M. Douglas: Il vaut mieux faire apparaître un des fantômes pour l'aider.

Une voix: Celui de Marley?

M. McCleave: L'amendement proposé par le député de Winnipeg-Nord-Centre se recommande à l'approbation des députés de l'opposition officielle, car la lutte dont il a été question auparavant, à propos des exigences de résidence, en matière de pension de vieillesse, a eu une issue heureuse grâce à un ancien ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, le député de Perth, qui avait réussi là un de ses plus beaux gestes humanitaires.

Quant au bien-fondé de l'amendement, je signalerai au ministre que les intéressés seront évidemment peu nombreux. Les vieillards pensionnés qui peuvent aller à l'étranger avec $75 par mois, ou $105 au maximum, ne vont pas être nombreux. S'ils n'ont pas déjà fait des économies pour aller vivre en Espagne ou en Floride pendant les mois rigoureux de l'année, ils n'y parviendront jamais.

A mon avis, profiteront de cette disposition les gens que la famille aide à aller vivre dans un climat plus clément pour ne pas avoir à subir le rigoureux hiver canadien. En outre, leurs familles font d'énormes sacrifices à une seule fin: assurer la santé de leurs parents qui doivent aller vivre dans un climat plus tempéré.

• (1.30 p.m.)

D'après moi, il n'en coûtera pas trop cher au Trésor. J'imagine qu'il s'agira d'un montant annuel dans les six chiffres. J'aimerais conclure en revenant à mon point de départ; il y avait deux Scrooges, le pauvre type du début du conte de Dickens et l'âme bienveillante qui s'est révélée après une épreuve exténuante...

Une voix: Après le changement.

M. McCleave: ...et qui a réussi à devenir le patron éclairé de Bob Cratchit et à être aimé de tous. J'espère que le ministre, à son retour ici, sera métamorphosé de la même façon dans son attitude vis-à-vis de ces amendements.

M. Chatterton: Monsieur le président, tous les Canadiens ont reconnu la pension de vieillesse comme un droit pour ceux qui ont contribué au progrès de notre nation. Le ministre et le gouvernement ont laissé voir clairement qu'ils ne considèrent pas ce supplément comme un droit. Le versement de cette prestation est à la discrétion du gouvernement en vertu de cette disposition qui permettra de définir les citoyens âgés qui auront droit à ce supplément, après avoir répondu à toutes les exigences de la loi sur la sécurité de la vieillesse. J'aimerais, pour signaler l'anomalie, comparer la situation avec le régime de pensions du Canada. Ce régime permet à un étranger de venir s'installer au Canada. Il peut habiter dix ans ici, toucher la pension

intégrale prévue par le régime et retourner dans son pays d'origine. D'aucuns pourraient dire: «Sans doute, mais c'est un régime de pensions à participation». Il n'en demeure pas moins que l'intéressé, s'il gagne $5,000 ou plus par année, peut, à sa retraite, toucher sa pension après n'avoir cotisé que pendant dix ans, et reçoit un boni, une plus-value, représentant quelque $18,000, qui lui est versé par les autres Canadiens.

D'autre part, en vertu de ce projet de loi, une personne qui a vécu au Canada pendant 20 ans après l'âge de 21 ans—ou peut-être même pendant 40 ou 50 ans—et qui pour des raisons de santé ou pour toute autre raison veut vivre à l'étranger, n'a pas droit au supplément. Le ministre pourrait-il nous dire combien y a-t-il de gens dans ce cas? Est-ce que le versement du supplément relèvera considérablement le coût du programme prévu en vertu de cette mesure? Sinon, pourquoi le ministre agit-il comme Scrooge à l'égard des gens qui méritent de recevoir ce supplément?

M. Lewis: Monsieur le président, je demande avec insistance au ministre de changer d'avis. Je le lui demande pour plusieurs raisons. A mon avis, il a eu tort de ne pas accepter l'amendement antérieur. Dans ce cas, du moins, son attitude s'expliquait et je crois en savoir les raisons. Malheureusement, et à la honte du Canada, certaines personnes ont un revenu si bas que leur pension, en vertu du régime de pensions du Canada, serait si faible qu'il ne dépasserait pas le revenu supplémentaire prévu au paragraphe précédent. Dans ce cas, il avait donc des motifs acceptables.

Je le dis avec toute l'énergie possible: le ministre n'a aucune raison d'adopter cette attitude. En premier lieu certains orateurs ont signalé que les gens qui iront à l'étranger en ne disposant que de $75 ou $80 par mois, seront évidemment très peu nombreux. Il s'agira de malades ou de personnes dont les enfants vivent à Détroit, à Rome, ou ailleurs et qui veulent vivre les quelques années qui leur restent au milieu de leurs enfants et petits-enfants. Le fait de leur refuser ce supplément me semble inhumain, et j'en croyais le ministre incapable. J'insiste sur les deux points: c'est inhumain, et je pensais que le ministre était incapable de telles actions. Combien de milliers de dollars cela représente-t-il? Si le ministre veut que cette disposition soit insérée dans le projet de loi, c'est entre autres que ses fonctionnaires l'ont persuadé qu'il serait difficile de vérifier les formules qui renferment les déclarations d'impôt sur le revenu des gens vivant à l'étranger. Je voudrais dire au ministre, en passant, que c'est une autre raison de condamner l'évaluation du revenu.

Même dans ce cas, je voudrais lui rappeler que nos statuts comprennent des douzaines de lois, malheureusement enfreintes chaque jour par les habitants et les citoyens du Canada. Le gouvernement fédéral et les provinces ne cherchent pas à les faire respecter, car leur mise en vigueur coûterait plus que les quelques sous qu'elle rapporterait. Personnes n'ignore ce fait. C'est malheureux, mais c'est ainsi. Or, le gouvernement ne s'inquiète pas à ce sujet. Les gouvernements ne s'inquiètent pas des infractions sans gravité qui coûtent au Trésor quelques misérables milliers de dollars. Le ministre déclare que les gens ayant vécu la plus grande partie de leur vie au Canada et découvrant, à 65, 68 ou 69 ans, qu'ils aimeraient passer à l'étranger les dernières années qui leur restent à vivre, en compagnie de leurs enfants et de leurs petits-enfants, ne peuvent avoir de pension dépassant les $75 par mois prévus par les dispositions de la sécurité de la vieillesse. Je trouve cela petit et mesquin. Petitesse d'esprit et mesquinerie de cœur, si je puis m'exprimer ainsi. Aucune raison financière, aucun principe ne justifie cela. C'est un empiétement de la bureaucratie, sans fondement concret, logique ou autre.

Cette attitude sacrifie la compassion humaine à une difficulté hypothétique de procédure, pouvant coûter au Trésor quelques misérables dollars, parce qu'une personne aurait vécu six mois à l'étranger. Comme d'autres, je dis ce que je pense—et je ne prétends pas être différent des autres en quoi que ce soit—sans la moindre intention de causer des difficultés au ministre ou au gouvernement. Je sais, par ma brève expérience de la Chambre, que si nous laissons faire le gouvernement il se met lui-même dans des situations embarrassante. Aucun membre de l'opposition n'a besoin de l'y pousser. De tout mon cœur, je demande au ministre de faire un effort pour comprendre qu'il a tort. Il a tort. Il a tort d'être aussi mesquin. On l'appellera, on l'appelle déjà scrooge, et son ministère sera flétri pour son manque d'imagination et de cœur.

Si le ministre pouvait nous dire combien de milliers de dollars il en coûtera au Trésor du Canada ou encore ce contre quoi il cherche à

se protéger, je me ferais un plaisir de l'écouter. J'ai néanmois réfléchi à ce sujet en faisant appel à mon expérience en ce qui concerne les vieillards au pays, qui est sans doute aussi considérable que celle de n'importe qui, et je n'arrive pas à comprendre pourquoi un pensionné de la vieillesse, ayant droit de recevoir la pension de sécurité de la vieillesse, se voit privé de ce petit supplément de $30 par mois —et peut-être moins—du moment qu'il est en dehors du pays. La seule explication que je puisse voir, c'est que des fonctionnaires du ministère doivent avoir signalé au ministre les difficultés administratives qui s'ensuivraient dans la vérification des demandes et ainsi de suite. Et puis après? Mettons que vous ne puissiez pas les vérifier.

• (1.40 p.m.)

Une voix: La formule à remplir sera très simple.

M. Lewis: Peut-être, mais une personne qui ne paie pas d'impôt la trouvera peut-être difficile. Je reviens à ma question, et puis après? Sur les 1,200,000 pensionnés que nous comptons actuellement, j'aimerais savoir combien vivent effectivement à l'étranger. Mais il ne s'agit pas simplement de savoir combien vivent à l'étranger, car il se peut qu'il y ait bon nombre de pensionnés en dehors du pays. Les $75 qui sont versés, même les gens qui peuvent se permettre d'aller à l'étranger y ont droit. Je veux savoir si le ministre pense vraiment qu'il y a un mombre considérable, important ou même un petit nombre de pensionnés vivant à l'étranger et qui ne reçoivent pas un revenu d'au moins $105 par mois. Il est absurde de laisser entendre que la responsabilité financière pourrait courir ici des risques de nature à causer quelques embarras ou perte qui ne valent même pas chipette.

Le ministre accepte souvent les conseils qu'on lui donne, et pourtant, dans le cas qui nous occupe, il a une certaine manière d'aborder la législation qui le conduit à présenter ce genre de disposition étroite et mesquine, qui ne revêtera aucune importance pour le pays ni le Trésor, mais qui ne touchera que quelques milliers de personnes vivant à l'extérieur du pays avec leurs enfants ou leurs petits-enfants. Ils sont les rares qui tireront profit de ce supplément insignifiant prévu dans le bill. J'exhorte le ministre à reconnaître la justesse des instances que lui présentent les députés de ce côté-ci de la Chambre, afin de nous prouver qu'il comprend quelque chose, si je puis le dire sans l'offenser, aux mécanismes d'une véritable assemblée démocratique où un ministre ne se contente pas de déposer sur le bureau une mesure législative et déclarer qu'il faut qu'elle soit adoptée. En démocratie, le ministre et le gouvernement sont assez humbles de temps à autre pour accepter les propositions de leurs opposants, faites de bonne foi et en toute sincérité. Si le ministre refuse cet amendement qui ne viole ni les principes de la loi ni quoi que ce soit d'importance, je devrais en conclure qu'il devient—je ne le connais pas depuis assez longtemps pour dire qu'il l'a été—un administrateur animé par des craintes de bureaucrate plutôt par des principes humains.

M. Schreyer: Devant la mine décontenancée du ministre, je me demande s'il ne trouve pas incongrue notre insistance à réclamer l'adoption de cet amendement. S'il veut vraiment accélérer et hâter les choses, il devrait à mon avis être disposé à nous soumettre des chiffres pour nous renseigner sur les dépenses que la proposition à l'étude entraînera. J'ai le pressentiment, car je n'ai encore vu aucun chiffre, que le coût supplémentaire n'est pas énormes. Si tel est le cas, je dirai à nos vis-à-vis et au ministre que s'il faut choisir entre la rigueur administrative et la générosité du peuple canadien, nous devons opter pour cette dernière. On se doit d'être prudent en étudiant des mesures de ce genre et si celle-ci implique des dépenses onéreuses, il incombe au ministre de soumettre les statistiques concrètes susceptibles de nous renseigner sur l'envergure du coût supplémentaire que représente la proposition qui fait l'object de cet amendement.

De plus, je trouve l'alinéa *a* inutilement sévère. Comme je violerais le Règlement en parlant de cette disposition maintenant, j'attendrai que la Chambre ait fini d'étudier l'amendement pour faire mes remarques

M. Knowles: Le ministre devrait prendre la parole.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, j'hésite à me lever pour parler au comité à la suite de l'avalanche d'adjectifs désagréables qu'on m'a jetés à la tête au sujet de cet amendement.

Premièrement, nous n'avons pas oublié que ce supplément sera payé dans tous les cas pour le mois où un pensionné quitte la Canada et pendant les six mois qui suivent au plus. Les paiements s'arrêteront à ce moment, quitte à reprendre le mois où le pensionné retournera au Canada.

Le représentant d'Halifax et d'autres députés ont souligné les réalisations de certains anciens ministres dans le passé. On adopte dans ce cas-ci exactement le principe qui s'applique aux bénéficiaires de la pension de base de $75 par mois qui ont quitté le pays et qui n'y ont pas séjourné pendant 25 ans après l'âge de 21 ans. La loi sur la sécurité de la vieillesse prévoit une telle disposition. Ce principe énoncé dans la loi a été appliqué au supplément payable. Un pensionné le touchera pour le mois de son départ du Canada et pendant au maximum six mois consécutifs par la suite. S'il demeure en dehors du pays au-delà de cette période on suspendra le paiement, qui reprendra à son retour.

M. Douglas: Pour quelle raison?

L'hon. M. MacEachen: Le représentant de Winnipeg-Nord-Centre a parlé des pensionnés qui ne pouvaient subir la rigueur de nos hivers et qui se rendaient dans le sud. Nous avons prévu à cette situation par le versement de paiements pendant six ou sept mois. Nous prenons pour admis que les personnes qui quittent le Canada pour aller vivre en permanence dans d'autres pays ont droit à toutes les prestations accessibles aux résidents permanents des pays en question.

Une voix: Oh non.

L'hon. M. MacEachen: Cela doit être entendu.

M. Lewis: Pourquoi devrions-nous considérer cela comme chose établie? Il se peut que d'autrres pays aient prévu de telles conditions quant à la résidence.

L'hon. M. MacEachen: Je ne comprends pas ce que le député veut dire. Il est certain que la plupart de ces pensionnés se rendent dans des pays évolués de l'hémisphère occidental. Ils auraient droit à l'aide accordée en ces pays. C'est tout ce que je dis et cela nous a semblé normal. Nous considérions que ces gens deviendraient des résidents des pays qu'ils étaient allés habiter et qu'ils auraient droit aux prestations qui y étaient disponibles.

M. Douglas: Les gens vont surtout en Grande-Bretagne, aux États-Unis et en Italie. Comment un bénéficiaire de la pension de vieillesse qui reçoit des prestations de la sécurité de la vieillesse satisferait-il aux conditions requises pour les prestations de la sécurité sociale dans aucun de ces trois pays, à moins qu'il n'y ait séjourné pendant une longue période de temps, tout comme un particulier doit prouver qu'il a résidé en notre pays? Il faut qu'un particulier vive dix ans au pays avant d'avoir droit à la sécurité de la vieillesse.

L'hon. M. MacEachen: Je n'accepte pas toutes les allégations de fait que renferme la question du député. Nous économiserons grâce à cette proposition, mais le versement des paiements aux pensionnés qui déménagent comportera des frais. Tout montant que je pourrais mentionner ne pourrait être qu'approximatif.

• (1.50 p.m.)

Cela dépendrait de l'importance des revenus du bénéficiaire, si nous avions un moyen quelconque de les contrôler. Ces personnes vivent dans 60 pays différents. Comment une administration, même une administration bureaucratique, censée exister au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, pourrait-elle contrôler les revenus dans 60 pays différents? Dans ce cas, nous demanderions à ceux qui habitent le Canada de nous donner des renseignements que nous ne pourrions demander à ceux qui vivent à l'étranger.

M. Knowles: Mnosieur le président, le ministre me permettrait-il de poser une question maintenant? Comment cela s'accorde-t-il avec l'assurance qu'il nous a donnée à maintes reprises et d'après laquelle les requérants n'auront à remplir qu'une seule déclaration, et que le ministère les croirait sur parole?

L'hon. M. MacEachen: C'est une simple déclaration. J'ai expliqué hier la façon dont on procéderait dans ce programme.

M. Knowles: Vous n'avez pas de fureteurs à l'étranger?

L'hon. M. MacEachen: Ce n'est pas une question de fureteurs à l'étranger. Nous avons déclaré dans le projet de loi que nous vérifierions les renseignements qui nous sont donnés. Nous ne disposons pas des moyens voulus pour le faire dans le cas de personnes à revenus divers qui vivent à l'étranger dans soixante pays différents. Nous comptons recevoir ces renseignements des gens qui vivent au Canada.

M. Simpson: Monsieur le président, le ministre me permettrait-il une question? Le ministre soutient-il que, dans chaque cas où un requérant sera autorisé à recevoir le supplément de $30, sa demande aura été contrôlée au moyen de sa déclaration d'impôt sur le revenu?

L'hon. M. MacEachen: J'ai parlé de cela pendant environ une heure hier. Nous sommes entrés dans tous les détails. Je comprends le point de vue des députés qui cherchent à assurer l'avantage d'un supplément de revenu

aux personnes établies en permanence à l'étranger, ou à celles qui y vivent pendant plus de six mois. Je comprends leur préoccupation. Tout ce que je dis c'est que nous nous en tenons au principe actuellement incorporé à la loi sur la sécurité de la vieillesse visant toute personne qui n'a pas vécu 25 ans au Canada après l'âge de 21 ans. Cette disposition fait partie de la loi maintenant.

M. Knowles: Le ministre permettrait-il une autre question, monsieur le président? Quand il dit qu'il s'en tient à la loi actuelle, il devrait distinguer entre ceux qui réclament une pension fondée sur seulement dix années de résidence et qui cessent provisoirement de la toucher lorsqu'ils sont à l'étranger, et ceux qui ont passé 25 ans au Canada après l'âge de 21 ans, et qui vont à l'étranger, ou ceux qui y vont avant de bénéficier de la pension mais qui ont 40 années de résidence au Canada après l'âge de 18 ans. Je parle de ces deux groupes, des personnes qui ont soit 25 ans soit 40 ans de résidence et à qui nous avons décidé d'accorder une pension de $75. Qu'ils vivent ou non dans un pays riche comme les États-Unis, où il existe un régime de sécurité sociale, si nous leur payons les $75 et s'ils sont dans le besoin, pourquoi n'auraient-ils pas droit au supplément? Je prierais le ministre de ne pas mêler la question de ceux qui ont 25 ou 40 ans de résidence aux dispositions applicables à ceux qui ont 10 ans de résidence.

Mon amendement n'accorderait pas ce supplément à ceux qui ne résident au Canada que depuis dix ans et qui passent plus de six mois à l'étranger, car ils ne reçoivent pas les $75. Mais pourquoi ne pas agir de la même façon envers ceux que nous avons finalement traités décemment au sujet de la pension de base, qu'ils se rendent à l'étranger ou restent au Canada?

L'hon. M. MacEachen: Voilà toute une question, monsieur le président. Mais passons à l'argument invoqué par les membres de l'opposition qui trouvent peu canadienne la façon dont le bill aborde la question. Nous avons agi exactement de la même façon envers les bénéficiaires de la sécurité de la vieillesse qui ont vécu moins de 25 ans au Canada après l'âge de 21 ans. Que le député se reporte au paragraphe 1 de l'article 5 de la loi sur la sécurité de la vieillesse. Voilà mon argument; il répond à la déclaration faite de l'autre côté de la Chambre. Le député de Winnipeg-Nord-Centre invoque un argument contradictoire et tente de s'en servir à ses propres fins.

[L'hon. M. MacEachen.]

M. Knowles: Monsieur le président, je pose la question de privilège. J'ai bien précisé, en présentant mon amendement, que je parlais des groupes de personnes visées par la disposition exigeant une période de résidence de 25 ans et par l'autre qui en prévoit une de 40 ans. J'ai pris plus de temps que je ne jugeais nécessaire pour expliquer ces dispositions. Il ne s'agit pas de revenir à la charge plus tard pour faire valoir un autre argument. Je parle uniquement des personnes qui ont le droit de vivre à l'étranger et de toucher la pleine pension; ce sont les seules dont je veux parler. Le ministre devrait s'en tenir à cela.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur l'Orateur, je traite des arguments invoqués au comité. On a nettement fait ressortir l'argument suivant: Pourquoi ne pas traiter ces personnes de la même façon que les vieillards pensionnés qui peuvent toucher leur pension à l'étranger sans réserve? C'est à cela que je réplique en me reportant à cette disposition particulière de la loi sur la sécurité de la vieillesse. Je ne tire pas d'autres conclusions, si ce n'est pour signaler que nous nous conformons à cette politique-là. Voilà tout.

M. Lewis: Monsieur le président, le ministre me permettrait-il de lui poser une question? Je ne connais peut-être pas suffisamment la loi sur la sécurité de la vieillesse, mais ai-je tort de croire que si cet alinéa était supprimé, les conditions requises à l'égard de la résidence qui s'appliquent aux paiements de la pension de vieillesse s'appliqueraient également au paiement supplémentaire? Ce serait le seul effet de la suppression de l'alinéa, n'est-ce pas? Les conditions concernant la résidence qui s'y trouvent déjà ne seraient pas abolies? Ces conditions s'appliqueraient à ce groupe de personnes n'est-ce pas?

M. Chatterton: Monsieur le président un des arguments invoqué par le ministre pour s'opposer à cet amendement, c'est qu'en vertu de la mesure, les avances consenties aux gens qui demeurent en permanence à l'étranger et qui pourraient avoir droit à des avances du pays où ils résident, seraient tenues pour un revenu. C'est exact, n'est-ce pas? Par conséquent, s'ils recevaient plus de $60, ils n'auraient pas droit à cette prestation, mais s'ils touchaient $60 ou moins, une réduction proportionnelle de l'allocation supplémentaire serait effectuée. Ai-je raison?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, le député illustre à mon avis, une complexité administrative quant à l'octroi de la pension. Je ne critique pas les députés parce qu'ils se préoccupent; je parle de la difficulté

d'administrer le programme tout en tâchant de le rendre équitable tant pour les personnes résidant au Canada que pour celles qui habitent à l'étranger. Elles peuvent demeurer jusqu'à six mois à l'étranger et toucher le supplément. Si elles rentrent au pays elles auront immédiatement droit aux prestations. Nous comptons des pensionnés dans 60 pays. Il y en a mille à Hong-kong. Il nous est impossible d'administrer le programme efficacement en tenant compte des différents niveaux de revenus de soixante pays, alors que le programme est établi en fonction de celui des Canadiens. Il me semble que le comité me demande une chose presque impossible. Je sais que la question préoccupe les membres du comité, mais je leur demande de voir la difficulté que pose la proposition dont ils voudraient que je m'occupe.

M. McCleave: Monsieur le président, le ministre a lâché le grand mot. Il n'est pas question ici de l'esprit de la loi ni de ce que nous avons l'intention d'accorder aux Canadiens, qu'ils vivent ici ou à l'étranger; il s'agit, au contraire, de savoir comment une telle modification à la loi sur la sécurité de la vieillesse peut être exécutée. Le ministre a parlé de difficultés administratives. Bon nombre d'entre nous se doutaient que c'est à cela qu'il songeait en s'opposant à cette proposition parfaitement raisonnable. Le ministre vient de confirmer nos soupçons.

L'argument que plusieurs députés ont invoqué précédement est tout à fait valable. La présente mesure ne crée pas une nouvelle catégorie de pensionnés. Elle ne fait que prévoir un supplément, une prestation additionnele à l'endroit d'un groupe déjà existant de pensionnés. Il est un point que le député d'York-Sud a signalé et que je tiens à rappeler ici dans l'espoir qu'à force de l'entendre le ministre s'en convaincra: les dispositions de la présente mesure doivent indubitablement être toute la garantie dont le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, ses services et le gouvernment ont besoin. On nous demande d'approuver dans l'article 7 (2) *c*), une disposition redondante ou superflue. Ces pouvoirs existent déjà dans la loi actuelle. Je dis que la disposition est redondante dans le même sens que l'on dit «la roue est ronde» ou «le ministre des Transports est stupide».

• (2.00 p.m.)

M. More: Je suis un peu surpris de l'attitude du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Elle ne cadre pas avec l'opinion que nous nous étions faite de lui depuis qu'il est à la Chambre, et je ne le comprends tout simplement plus. Certains d'entre nous n'ont peut-être pas remarqué ce qui le rend apparemment si peu en accord avec ce qu'il nous semblait être. On lui a peut-être imputé des déclarations émanant du ministre des Finances, qui est probablement l'homme fort, celui qui est responsable d'une bonne part des choses auxquelles nous trouvons à redire dans le bill et qui, si l'on savait la vérité, ne conviennent probablement pas au ministre.

Si le ministre pense que le comité s'est embrouillé dans ses arguments récemment, il pourrait examiner son propre vocabulaire quant il a le cafard. Dans les remarques introductoires qu'il a faites pour défendre sa position, il a dit que les gens ayant droit aux prestations dans le cadre de ce bill seraient traités comme le sont les pensionnés aux termes de la loi sur la sécurité de la vieillesse. Il n'a pas fait de distinction, dans ses premières remarques, entre les exigences relatives aux 10 ans et celles propres aux 25 ans.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président...

M. More: J'aimerais que le ministre me laisse exposer ma thèse; il pourra alors répliquer selon son bon plaisir.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président...

M. More: Je n'ai pas interrompu le ministre.

L'hon. M. MacEachen... je pose la question de privilège. Non seulement j'ai rattaché mon argumentation à la disposition des 25 ans, mais encore j'ai cité l'article de la loi sur la sécurité de la vieillesse qui la prévoit. J'ai simplement dit que nous suivions à l'égard du versement du supplément exactement la même politique que celle qui est prévue à l'égard de 12 catégories de pensionnés intéressés, au paragraphe 1 de l'article 5 de la loi sur la sécurité de la vieillesse.

M. More: Monsieur le président, j'essaie de faire un exposé non de soulever la colère du ministre. S'il consulte les feuillets bleus, il constatera qu'il n'a établi aucune distinction lorsqu'il est intervenu la première fois pour défendre les exigences de cette mesure. Il a déclaré, en effet, que chaque vieillard pensionné, résidant à l'étranger, devait retourner au Canada dans six mois. Il pourra le voir dans le compte rendu mais d'autres députés peuvent vérifier ce qu'il a dit. Le tout a été par la suite expliqué par une question ou, devrais-je dire, une dissertation du député de Winnipeg-Nord-Centre. J'avais déjà une dissertation toute préparée et le député a posé une question qui ressemblait plutôt à une

dissertation à en juger par le temps qu'elle a consommé. Toutefois, il connaît le Règlement mieux que moi et je ne le blâme pas de l'avoir outrepassé vu que c'était une question qui suscitait une vif intérêt.

Toutes ces exigences sont, à mon avis iniques. Je suis renversé de voir la préoccupation du gouvernement à propos de quelques pensionnés. Seulement quelques-uns d'entre eux peuvent satisfaire à la disposition prévoyant 25 ou 40 ans de résidence.

La déclaration faite hier par le député de Burnaby-Coquitlam m'a plu. Il a demandé qui voudrait violer la loi pour 12 dollars. Ils sont rares les vieillards pensionnés qui ont vraiment besoin de ce supplément et qui violeraient la loi pour l'obtenir. Sauf erreur, le ministre n'ordonnera que des vérifications sur place pour veiller à l'application de ces dispositions. Il a promis à la Chambre qu'il n'y aurait pas une armée de détectives privés furetant dans les foyers de vieillards mais qu'il y aurait un échantillonnage. Un vieillard qui demande ce supplément parce qu'il en aura de besoin, ne sera pas écarté de cet échantillonnage, à mon sens. S'il faisait preuve d'un peu d'humanité et s'il ne tenait aucun compte de la puissante influence du ministre des Finances, le ministre pourrait obtenir la collaboration de ces personnes.

Je me flatte d'avoir contribué à l'initiative de l'ancien ministre qui a permis au groupe de Canadiens ayant 25 ans de résidence d'aller vivre à l'étranger sans avoir à revenir au Canada pour toucher leur pension. Je crois que c'est à la suite de ma proposition que le ministre a procédé à une enquête qui s'est soldée, il le reconnaîtra je pense, par la mesure en question.

Je ne puis accepter sans broncher que cet article déroge à ce principe et que le ministre ne tienne pas compte des instances qui lui ont été présentées. Je me souviens que pendant la campagne électorale de 1962, le premier ministre actuel a fait un grand discours sur la responsabilité du gouvernement en la matière en disant qu'un gouvernement libéral ne dépenserait pas un sou, qu'il ne demanderait pas un supplément de revenu au moyen d'une augmentation d'impôt sauf si elle s'accompagnait d'un accroissement de la productivité qui à son tour entraînerait un supplément de recettes. Que se passe-t-il aujourd'hui? Ottawa a lancé ce grand régime dont le coût est passé de 9 à 40 millions de dollars mais le gouvernement n'a pas bronché. Il va falloir qu'il trouve ce revenu supplémentaire quelque part et on voit qu'il l'obtient en pressurant les vieux pionniers, ceux dont le gouvernement devrait se préoccuper le plus. Je proteste.

[M. More.]

Si le gouvernement s'inquiète des dépenses excessives, qu'il songe aux sommes énormes dépensées pour la gloire de notre pays et hommage de nos pionniers. Pas un Canadien de ma génération ou de la suivante, ne veut voir ces pionniers pressurés par le gouvernement. J'incite le ministre à ne point se soucier de pincer les fraudeurs, ce qu'il ne peut faire, d'après lui, mais à faire confiance aux gens qui ont réussi à la sueur de leur front à édifier notre pays, dont nous sommes maintenant les gardiens. Je le prie d'accepter cet amendement très raisonnable qui améliorera ce bill inique. Car c'est bien ce que c'est: un prétexte de la part du gouvernement pour camoufler son incurie à répondre aux véritables besoins de nos citoyens âgés.

M. Knowles: Je n'ai que quelques mots à dire et j'espère qu'ils ne m'étoufferont pas, comme ma question d'il y a un moment. Le ministre persiste à dire que le gouvernement ne fait que traiter les pensionnés résidant en dehors du Canada de la même façon que ceux qui résident au pays. Puis il parle uniquement de ceux qui ont droit à la pension après avoir résidé dix ans au pays. En fait, des Canadiens qui résident au Canada depuis 25 ans, condition qui les rend admissibles à la pension, peuvent aller à l'étranger tout en continuant à retirer leur pension de $75 pour le restant de leurs jours, alors que ceux qui n'ont que dix ans de résidence ne le peuvent pas.

Nous, de ce côté-ci de la Chambre, soutenons simplement que les gens auxquels on a déjà permis d'aller à l'étranger tout en retirant leur pension de $75 à vie, devraient être traités de la même manière que s'ils restaient au Canada—autrement dit, comme s'ils avaient le droit de toucher le supplément. C'est clair comme de l'eau de roche, le gouvernement et le ministre doivent en convenir.

L'hon. M. Churchill: Juste quelques mots, monsieur le président. Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social révèle sa véritable nature au cours du débat. Il n'a pas la générosité que nous lui prêtions.

M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Vous êtes désillusionné, Gordon.

L'hon. M. Churchill: Oui, complètement, comme tous les autres députés. Le ministre restreint maintenant la portée de la mesure. Il devient ministre des restrictions. Que sont devenues toutes ses éloquentes paroles d'il y a quelques jours, à propos du nouveau concept dont s'inspireraient désormais nos mesures de sécurité sociale? Comme en fait foi la page 10882 du compte rendu:

● (2.10 p.m.)

...le bill dont la Chambre est saisie représente une évolution importante dans la structure de la sécurité sociale au Canada. La mesure va être au même rang que le régime de pensions du Canada, que le régime canadien d'assistance publique, et s'inscrira dans le cadre du programme de sécurité de la vieillesse, en vue de doter le pays d'un des régimes de maintien du revenu le plus évolué et le plus complet qui soit, à l'intention des Canadiens à la retraite.

Voilà les paroles généreuses du 8 décembre. Aujourd'hui 16 décembre, le ministre fait des retraits et impose des restrictions. Qu'est devenue l'expression retentissante de «revenu annuel garanti»? C'est dans ce ton qu'il a proposé cette mesure.

M. Knowles: Seulement quelques personnes en profiteront.

L'hon. M. Churchill: Le ministre, après nous avoir promis un grand progrès en matière de sécurité sociale représentant pour nos citoyens âgés un revenu annuel garanti, dit maintenant: «Ceux qui s'installent à l'étranger pour plus de six mois ne toucheront pas ce revenu». C'est du meilleur Scrooge. Nous venons de trouver une épithète pour le ministre.

L'hon. M. Pickersgill: Puis-je poser une question à l'honorable représentant? Pourrait-il expliquer la différence entre le meilleur Scrooge et le pire Scrooge?

L'hon. M. Churchill: Voilà une question piquante d'intérêt. Le ministre des Transports est toujours le même à ses meilleurs comme à ses pires moments. Il ne fait qu'empirer chaque jour.

Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social veut ravaler l'exposé généreux qu'il a fait en présentant cette mesure. Il est clair maintenant que ce revenu annuel garanti ne sera assuré qu'à certaines personnes. Tous les députés estiment, j'en suis certain, que si une personne s'est conformée à toutes les exigences l'obligeant à résider au Canada pendant 25 ans et ainsi de suite, elle devrait pouvoir aller s'installer à l'étranger sans craindre de perdre le revenu annuel garanti.

Pourquoi ces personnes n'auraient-elles droit au supplément de $30. Elles toucheront $75, tandis que bon nombre d'autres pensionnés toucheront jusqu'à $105. Si les pensionnés qui reçoivent le maximum choisissent d'habiter à l'étranger et de ne pas revenir ici, leur pension baissera à $75 et le revenu annuel garanti n'est qu'un vain mot.

Le ministre ou ses fonctionnaires, ont sans doute cru que tous les bénéficiaires de ce supplément résidant à l'étranger gagneraient d'une façon ou d'une autre un revenu supplémentaire; qu'ils recevraient une pension supérieure à celle à laquelle ils auraient droit s'ils était restés ici. Il faut tenir compte du grand nombre de personnes concernées. Mettons que ces personnes soient honnêtes, car les données statistiques démontrent que la plupart des gens le sont. Ils n'essaient pas de tromper le public ni de violer la loi du pays pour frauder le fisc. La plupart des gens sont honnêtes. Pourquoi supposer que le vieillard pensionné qui habite à l'étranger n'est pas aussi honnête que celui qui reste ici. Le fait qu'il ne sera pas facile de vérifier le supplément de revenu que le pensionné peut toucher à l'étranger ne justifie pas nos soupçons.

Je doute fort qu'il y ait des gens qui, une fois installés à l'étranger, chercheront à s'assurer un revenu supplémentaire. Le ministre pourrait prévoir une formule bien simple qu'ils rempliraient chaque année. On pourrait sûrement trouver un moyen facile de vérifier la situation de ces personnes.

J'appuie l'amendement. Il s'insère bien, selon moi, dans le vaste programme exposé par le ministre en vue d'accroître la sécurité sociale des pensionnés de la vieillesse. Ne parlons pas tant de restrictions. Ne rendons pas la situation trop difficile à nos pensionnés. Laisson-leur une certaine liberté d'action. Nous constatons que la situation a évolué depuis quinze ans. Les gens se déplacent beaucoup plus qu'autretois et, s'ils désirent aller vivre dans un pays voisin, pourquoi ne déménageraient-ils pas? Ces gens ont fourni leur apport au Canada. La restriction porte sur 25 ans, mais la plupart de nos pensionnés de la vieillesse ont sûrement donné, d'une façon ou d'une autre, une cinquantaine d'années de leur vie au pays, de l'âge de 20 à 70 ans par exemple ou de 18 à 68 ans. La plupart des Canadiens ont contribué à l'épanouissement du pays et on devrait leur accorder ce supplément en retour, sans couper les cheveux en quatre de façon mesquine comme on le fait actuellement.

A l'exemple des autres députés, j'exhorte le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social à faire montre des dispositions que nous lui attribuions il y a deux ou trois ans, à se montrer un peu plus généreux au lieu d'être parcimonieux. Autrement, il sera ministre des Finances d'ici dix jours et il y aura un remaniement de cabinet. Il y serait peut-être à sa place. Il me semble que le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social lui offre l'occasion de se tailler une meilleur réputation qu'il ne le fait actuellement.

M. Mackasey: Monsieur le président...

Des voix: Le bouquet.

M. Mackasey: J'ai quelques remarques à formuler.

Une voix: Obstruction. Scrooge.

M. Mackasey: Puisqu'on tient maintenant le député de Winnipeg-Nord-Centre pour le Père Noël, il s'intéresse davantage aux chants de Noël qu'aux questions de la Chambre. Je trouve étrange qu'on appelle Scrooge notre ministre actuel de la Santé nationale et du Bien-être social. Au cours du demi-siècle écoulé, quel autre ministre de la Santé nationale a présenté, sous une forme ou sous une autre et dans un délai aussi bref, des programmes d'assistance sociale comme l'assurance frais médicaux, le régime d'assistance publique du Canada, le régime de pensions du Canada et, maintenant les modifications à la loi sur la sécurité de la vieillesse. Pourquoi faut-il qu'un orateur après l'autre épingle sur ce ministre une étiquette injuste? J'estime remarquables les états de service de ce ministre jeune et dynamique.

Une voix: Qu'importe ses états de service?

M. Mackasey: La fierté qu'éprouvent les habitants des provinces Maritimes pour leur représentant au gouvernement se voit par la manière dont certains députés de cette région lui rendent hommage, bien qu'ils soient d'un autre parti, lorsqu'ils lui posent des questions...

M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Parlez pour vous. Nous pouvons parler au nom des provinces Maritimes.

L'hon. M. Sharp: Ne pourrait-on trouver une parole gentille pour le ministre des Finances?

M. Mackasey: Il est à peine nécessaire de parler d'un ministre des Finances aussi consciencieux et aussi doué que le nôtre. Ce sont là des qualités qui devraient être synonymes du nom du ministre des Finances.

• (2.20 p.m.)

M. Muir (Lisgar) j'invoque le Règlement, monsieur le président. Le député ne pourrait-il continuer ces mamours derrière le rideau?

M. Chatterton: Puis-je poser une question au député? Si ce bill a tant de valeur, pourquoi en retarde-t-il l'adoption?

M. Mackasey: Je n'accepte pas la prémisse du député voulant que je retarde l'adoption de ce bill. La plupart des rédacteurs dont j'ai lu les articles dans les journaux de ce matin, prétendent que c'est l'opposition qui fait de l'obstruction systématique contre cette mesure législative. Personne ne peut m'accuser d'en retarder l'adoption. C'est la deuxième occasion que j'ai de participer au débat. J'ai parlé une première fois brièvement, lors de la deuxième lecture du bill. J'hésitais à participer davantage au débat, car je sais que je n'ai pas sur le sujet l'expérience d'autres députés, en particulier celle des Gold Dust Twins de Winnipeg, qui connaissent la question sur le bout de leurs doigts.

Une voix: Et que dites-vous de l'amendement?

M. Mackasey: L'amendement est aussi ridicule que tous les autres qui ont été présentés. Si je croyais, comme les néo-démocrates, que le principe qui inspire cette mesure n'est pas valable, je présenterais sans doute des amendements semblables. Ils croient que le mieux pour le pays serait simplement de hausser la prestation de $75 à $100 par mois.

M. Knowles: Non, à $105.

M. Mackasey: Il s'agit de $105 maintenant. Le député est converti.

M. Stewart: Mon honorable ami expliquerait-il au comité pourquoi, l'opposition croit que cette mesure est si mauvaise, on devrait en rendre les dispositions perpétuelles et universelles?

M. Mackasey: Je dirai simplement que l'amendement est logique, si on croit que le principe du bill est mauvais et qu'il vaudrait mieux porter la pension actuelle de $75 à $100 ou $105, chiffre auquel l'honorable député s'est maintenant rallié.

J'appuie ce bill parce que, pour la première fois dans l'histoire du Canada, je pense, une mesure législative enlèvera pour toujours à la politique partisane la question des pensions de sécurité de la vieillesse. C'est pourquoi j'appuie le bill. (*Exclamations*)

Tant de députés sont de mon avis que je ne puis absorber la sagesse de toutes leurs remarques. Essentiellement, nous dégageons la question des pensions de sécurité de la vieillesse de la politique de parti. En ce moment, je n'ai pas en main d'exemplaires des éditoriaux précités mais si ces messieurs d'en face veulent lire un article révélateur émanant de leur organe officiel dans la province de Québec, je les renvoie à la *Gazette* de Montréal.

La *Gazette* de ce matin signale que cette mesure législative constitue un progrès car

jadis, quand les partis voulaient se concilier les bonnes grâces des vieillards, ils pratiquaient la surenchère, insultaient les citoyens âgés que leur bulletins de vote valaient au parti tant de dollars. Enfin, nous avons eu le courage de nous débarrasser de ce système. J'ai entendu dire par certains députés, au cours du débat, qu'il était peu recommandable sur le plan politique de s'écarter dans ce domaine de la tradition. C'est possible. Mais sur le plan moral, c'est la meilleure chose que le Parlement puisse faire.

D'autre part, personne n'a signalé que nombre de nos vieillards pensionnés qui demeurent au pays pourraient s'offusquer d'un disposition permettant à ceux qui quittent le Canada, pour des raisons économiques, ou égoïstes peut-être, d'obtenir, en certaines circonstances, un supplément de $30 par mois automatiquement et sans distinction qu'ils soient riches ou pauvres. Le ministre a signalé que nos citoyens âgés vivent, à l'heure actuelle, dans environ 60 pays; certains vivent en Europe orientale, d'autres à Hong-kong et d'autres encore en Europe occidentale.

Il est temps que les députés commencent à discuter du bill d'une façon plus objective et qu'ils cessent de coller au ministre une étiquette qu'il ne mérite pas. Si les députés d'en face veulent être justes et objectifs, qu'ils le nomment comme il convient—peut-être le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social à l'esprit le plus imaginatif et le plus juste que le pays ait jamais eu.

M. le président: Le Comité est-il prêt à prendre le vote?

M. Winkler: Je pose la question de privilège. Trois députés ministériels sont entrés à la Chambre après le commencement du vote.

Des voix: Sortez.

M. Winkler: En toute honnêteté, j'étais tout le temps derrière le rideau. Si un député veut contester cette affirmation, qu'il le fasse.

M. le président: A l'ordre. Que ceux qui sont en faveur de l'amendement veuillent bien se lever.

• (2.30 p.m.)

(L'amendement de M. Knowles est rejeté par 55 voix contre 40.)

M. Winkler: Je désire m'expliquer sur un fait personnel, monsieur l'Orateur...

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Avant que le comité poursuive plus loin son étude, permettez que je vous cite l'alinéa 2 de l'article 12 du Règlement conçu ainsi qu'il suit:

> Lorsque l'Orateur met une proposition aux voix il est interdit à tout député d'entrer dans la Chambre, d'en sortir ou d'aller d'un côté à l'autre de la salle, ou encore de faire du bruit ou de troubler l'ordre.

Je demanderais la collaboration du comité à ce sujet.

M. Muir (Lisgar): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Auriez-vous l'obligeance de répéter à l'intention de ce groupe de députés à votre droite qui n'ont pas écouté ce que vous avez dit?

M. Winkler: Je veux m'expliquer sur un fait personnel, monsieur le président. Durant le vote, je dois dire que j'ai vu entrer à la Chambre les représentants de Châteauguay-Huntingdon-Laprairie, de Mercier et de Cochrane. Ils ont voté.

M. Loiselle: Le député d'Hastings-Frontenac est aussi entré à la Chambre.

M. Webb: Monsieur le président, m'expliquant sur un fait personnel, je dois dire que je n'ai pas voté. (*Applaudissements*)

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Loiselle: Je désire m'excuser auprès du député. Je regardais les autres députés qui se trouvaient à l'arrière, le député de Cap-Breton-Sud, par exemple.

M. le président: A l'ordre. Le comité est saisi de l'article 7.

M. Muir (Lisgar): Le ministre pourrait-il distribuer aux députés un exemplaire de la formule de demande que l'on va envoyer aux pensionnés? Si je fais cette requête c'est que le ministre a dit hier, en réponse à une question du représentant de Marquette, qu'en ce qui concernait les pensionnés qui ne rempliraient pas de formules d'impôt sur le revenu, ce serait sur le conseil d'une tierce personne que leur demande serait considérée ou non.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, il n'est pas d'usage de présenter au comité un projet de formule proposée avant l'adoption d'un bill. Ce serait créer un précédent au Parlement que d'agir ainsi. Je veux bien dire au comité quel sera le genre de renseignements recherchés. J'ai déclaré hier, à propos d'une vérification de l'exactitude des renseignements donnés, que nous avions l'intention de nous fier aux renseignements fournis par le ministère du Revenu national.

L'hon. M. Churchill: Puis-je demander au ministre ce qu'il veut dire lorsqu'il déclare, comme en fait foi le compte rendu à la page 11200:

L'autre fournit les renseignements qu'on pourrait qualifier de la tierce partie...

De quoi s'agit-il?

L'hon. M. MacEachen: Je voulais parler des renseignements fournis dans les déclarations d'impôt sur le revenu.

L'hon. M. Churchill: Lassez-moi lire le reste:

L'autre fournit les renseignements qu'on pourrait qualifier de la tierce partie. On peut les obtenir même si l'intéressé ne remplit pas de déclaration.

Ce ne sont pas les renseignements tirés d'une déclaration d'impôt sur le revenu.

L'hon. M. MacEachen: Un particulier peut ne pas produire de déclaration d'impôt sur le revenu, mais les renseignements à l'égard de cette personne peuvent être trouvés dans une autre déclaration d'impôt sur le revenu, celle d'un employeur par exemple.

M. Rynard: Je m'inquiète des personnes qui touchent le revenu garanti, mais qui pour des raisons de santé doivent quitter le Canada. De nombreuses raisons incitent les vieillards à partir. Je peux mentionner les troubles circulatoires, l'emphysème et les maladies de la poitrine. En pareil cas, on conseille à ces gens d'aller vivre en Arizona. N'existe-t-il aucune disposition en vertu de laquelle ces gens peuvent y aller? Quelle disposition est prévue en ce sens?

L'hon. M. MacEachen: Une disposition prévoit qu'une allocation supplémentaire sera payable pour le mois du départ et six mois supplémentaires, de sorte qu'on n'a pas oublié ceux qui doivent passer une partie de l'année à l'étranger pour des raisons de santé.

M. Rynard: Mais une proportion de ces gens doivent demeurer constamment dans un climat plus sec. Que fait ce projet de loi pour les personnes qui doivent vivre dans un climat sec à l'étranger durant toute l'année? Il n'y en a qu'un petit nombre, mais je crois qu'elles ont droit à un revenu garanti.

L'hon. M. MacEachen: Toute la question a été pleinement débattue, lorsque l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre a proposé son amendement.

• (2.40 p.m.)

La situation est telle que je l'ai décrite. Toute personne qui se trouvera dans une situation semblable pourra certainement demeurer à l'extérieur du Canada durant une bonne partie de l'année, alors que le climat nuit à sa santé. Cela est conforme à une disposition de la loi sur la sécurité de la vieillesse. Je n'ai vraiment rien à ajouter au débat qui a déjà eu lieu.

[L'hon. M. MacEachen.]

M. Rynard: Monsieur le président, je voudrais demander au ministre si, en fin de semaine, il réfléchira à la possibilité d'inclure une disposition visant ces personnes qui sont peu nombreuses. Il devrait, à mon sens, y avoir une disposition prévoyant leur cas et leur donnant droit à ce revenu garanti. Ce devrait être aussi simple que cela.

M. Schreyer: Monsieur le président, je voudrais me reporter au nouveau paragraphe 2 *a*) de l'article 7 proposé. A mon avis, le ministre devrait nous donner une réponse précise à cet égard. Il me semble que la disposition en cause est par trop restrictive. Si le ministre peut nous fournir une explication sensée de la raison pour laquelle ce paragraphe a été inséré dans le projet de loi, j'aimerais certainement l'entendre.

Je crois comprendre, cependant, qu'aux termes de la loi sur la sécurité de la vieillesse, un bénéficiaire éventuel peut obtenir la pension même après un retard d'une année, et avec une année de rétroactivité. Si la disposition que renferme ce paragraphe était adoptée dans sa forme actuelle, il me semble qu'elle exclurait certains pensionnés admissibles au supplément mais qui, à cause de quelque raison inévitable ou de quelque circonstance imprévue, ne pourraient pas envoyer leur déclaration à temps. Il me semble que ces personnes perdraient ce qui leur revient de droit. Cette clause restrictive est-elle vraiment nécessaire?

M. Chatterton: Monsieur le président, je crois que l'idée est sensée. De mémoire, je crois me rappeler que le régime de pensions du Canada renferme une disposition d'appel dans les cas où la demande a été soumise en retard. Le ministre pourrait peut-être insérer une disposition prévoyant que, lorsque les personnes de ce genre, sans que ce soit de leur faute—bon nombre d'entre elles sont assez âgées—ne feront pas parvenir leur demande à temps, elles auront au moins l'occasion d'en appeler; on pourrait aussi prescrire que ces questions seront réglées à la discrétion du ministre. Je crois que l'idée est bonne et j'espère que le ministre y réfléchira.

L'hon. M. MacEachen: Pour répondre au député de Springfield, je dirai de façon générale que le supplément sera payable aux bénéficiaires de la sécurité de la vieillesse qui ont

déjà établi leur statut pour ainsi dire, et qui, par conséquent, sont admissibles à la pension de sécurité de la vieillesse. Nous voulions faire profiter d'un certain degré de rétroactivité les pensionnés qui pourraient perdre leur demande ou oublié de la présenter. Comme les intéressés touchent la pension de sécurité de la vieillesse et se tiendront probablement au courant des possibilités que leur offrira ce programme, nous avons pensé qu'une période de rétroactivité de quatre mois serait suffisante. Cependant, je réfléchirai à l'idée du député d'Esquimalt-Saanich. Il est possible que le procédé d'appel soit un bon moyen de protéger les droits des intéressés.

M. Simpson: Monsieur le président, je voudrais poser au ministre une question relative au nouvel article 7. Le ministre répondra peut-être que la question a déjà été discutée au cours des derniers jours, comme il l'a dit à propos de ma question précédente. Même si le ministre répond que cette question a déjà été débattue longuement, elle n'a certainement pas été expliquée en détail. Relativement au nouvel article 7, le ministre a signalé que ceux qui recevront ce supplément peuvent quitter le Canada pendant six mois ou plus et recevoir six versements. Puis, il a ajouté que si un bénéficiaire revient au Canada il a droit de nouveau aux versements supplémentaires. Le ministre peut-il nous dire combien de temps un pensionné doit passer au Canada à son retour pour avoir droit à ses versements s'il veut quitter le pays à nouveau et les toucher pendant six mois?

L'hon. M. MacEachen: Question intéressante. Je suppose que lorsque quelqu'un redevient admissible à son retour au Canada et qu'il recommence à toucher ses prestations, il peut quitter le Canada pour six mois. Toutefois, je voudrais vérifier cette question un peu plus en détails.

M. Simpson: Le projet de loi ne prévoit donc aucune disposition sur ce point? Lorsque le ministre vérifiera cette question, pourrait-il donner l'assurance à la Chambre que lorsqu'un pensionné revient au Canada et présente une demande officielle il ne sera pas obligé de demeurer au Canada trop longtemps avant que sa demande puisse être acceptée.

L'hon. M. MacEachen: Nous exigerons que la personne nous prévienne de son retour. Nous essaierons sûrement d'éviter les délais inutiles avant d'accorder les versements aux pensionnés. La situation est telle que je l'ai décrite à mon honorable ami.

[*Français*]

M. Laprise: Monsieur le président, je voudrais revenir au paragraphe 2 de l'article 7 et demander au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) de définir clairement si tous les pensionnés actuels recevront automatiquement la formule de demande qui leur permettrait de recevoir l'augmentation prévue dans la loi? Le ministre voudrait-il en même temps nous indiquer ce qui se produira si un requérant meurt entre le 1er janvier et les quatre mois de délai? Autrement dit, si un pensionné fait une demande pour obtenir un supplément de revenu et meurt au bout de deux mois, disons en février ou mars, l'augmentation sera-t-elle rétroactive et payable à ses héritiers?

[*Traduction*]

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, je m'excuse, mais je n'ai pas tout à fait saisi la question du député. S'il veut bien avoir l'obligeance de la répéter, je tâcherai d'y répondre.

[*Français*]

M. Laprise: Monsieur le président, je voudrais d'abord demander au ministre de nous expliquer clairement si tous les pensionnés actuels recevront, sans être obligés d'en faire la demande, la formule requise pour obtenir l'augmentation prévue dans la loi? J'aimerais également savoir ce qui se produira si un requérant meurt, entre le 1er janvier et le jour où il devrait recevoir sa prestation de supplément de revenu. Advenant le cas où un pensionné mourrait, disons en février ou en mars, ses héritiers pourraient-ils bénéficier de la rétroactivité?

[*Traduction*]

L'hon. M. MacEachen: Oui, monsieur le président.

M. Korchinski: Monsieur le président, je voudrais demander au ministre pourquoi on a choisi une période de six mois. Dans certaines régions du pays, la saison froide dure plus de six mois, même si le froid n'est pas aussi vif qu'au fort de l'hiver.

• (2.50 p.m.)

Il y a certaines époques de l'année où, à cause de l'humidité, les gens dont l'état de santé laisse à désirer doivent quitter le pays. Je me demande si le ministre va réexaminer la chose et accorder une prolongation dans ce cas-là, afin que les requérants qui reçoivent une pension mais demeurent à l'étranger ne soient pas obligés de se soumettre aux ennuis d'une nouvelle demande au ministère toutes les fois qu'ils reviennent au pays et le quittent à nouveau.

L'hon. M. MacEachen: Nous nous rendons compte du problème dans ce cas, mais le projet de loi contient une disposition relative au paiement de la pension six mois consécutifs après le départ du pays des requérants. Dès que ces gens sont rentrés au pays et y ont rétabli leurs droits, ils peuvent le quitter à nouveau. La question a déjà été soulevée par le député et je vais m'en occuper.

M. Scott (Victoria (Ont.)): Je voudrais demander au ministre s'il est vrai qu'il faudra environ 900 nouveaux employés pour donner suite à la modification?

L'hon. M. MacEachen: J'ai répondu intégralement à cette question. Nous prévoyons qu'il nous faudra 400 employés permanents de plus et d'autres occasionnels au cours des quatre premiers mois.

M. Scott (Victoria (Ont.)): Combien faudra-t-il d'occasionnels?

L'hon. M. MacEachen: J'ai consigné ce nombre au compte rendu plusieurs fois. Je le ferai volontiers encore une fois. Il faudra 675 employés occasionnels.

M. le président suppléant: Avons-nous terminé l'examen de l'article 3(7)?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: Nous aborderons donc le nouvel article 3 (8).

M. Rynard: C'est sans doute là le projet de loi le plus maladroitement rédigé qui ait jamais été présenté à la Chambre. C'est ce que pensent aussi d'autres personnes qui ont l'habitude de rédiger des projets de loi de ce genre. Nous devrions rédiger de nouveau des bills capables de communiquer leur objectif aux députés.

J'ai l'intention de proposer un amendement visant à aider les Canadiens de plus de 65 ans qui n'ont pas plus d'une 3e ou d'une 4e année scolaire. Ils ont connu deux guerres mondiales et une grande crise. Ils font maintenant face à l'automation dont l'importance s'accroît sans cesse. Ce groupe comprend environ 150,000 personnes au Canada. Leurs revenus sont bas, mais elles sont physiquement et mentalement capables de travailler. Il s'agit de ces personnes qui font des travaux occasionnels tels que jardinage, tonte des pelouses, débaiement de la neige, garde d'enfants, couture et, peut-être, nettoyage. Elles gagnent de $400 à $800 par année. Elles ne tiennent pas de livres. Elles doivent payer leur déplacement en voiture pour se rendre à leur travail, et acheter des outils et d'autres vêtements.

[M. Korchinski.]

Elles sont heureuses de s'acquitter de ces petites tâches et elles aident l'économie de notre pays.

Les dispositions de cette mesure forceront ces personnes à rester chez elles plutôt qu'à travailler. Elles ont besoin de moyens de transport, de chaussures et de vêtements supplémentaires et, dans certains cas, d'outils. A cause de ces dépenses essentielles, elles constateront qu'en travaillant, elles perdent de l'argent. Elles s'apercevront qu'il en coûte moins cher de rester chez elles sur la véranda en été et devant la télévision en hiver, si elles peuvent se permettre un téléviseur. Nous détruisons ces gens mentalement et physiquement. S'ils restent chez eux à ne rien faire, ils baisseront à tel point qu'il faudra les envoyer dans des foyers et des hôpitaux. On trouve un grand nombre de ces personnes dans nos institutions. Elles n'ont pas eu la chance de gagner beaucoup d'argent durant leur vie et je demande au ministre de leur témoigner des égards.

Par les dispositions de ce bill, nous rendrons un bien mauvais service aux Canadiens qui, pour des raisons de santé, quittent le Canada sur le conseil de leurs médecins. Le nombre des Canadiens âgés qui souffrent de maladies respiratoires comme l'emphysème, la bronchite et l'asthme, s'accroît énormément. En étant injuste à leur égard, on économise des bouts de chandelle.

Pour permettre à ces gens-là de connaître le bonheur je propose:

Que le paragraphe (1) du nouvel article 8 de la loi prévu à l'article 3 du bill soit modifié par l'addition de la disposition suivante:

«Pourvu qu'aucune déduction ne soit faite dans le cas d'une personne seule ayant gagné moins de $360 au cours de l'année précédente, et dans le cas d'une personne mariée admissible ayant gagné moins de $720 au cours de l'année précédente.»

• (3.00 p.m.)

M. le président: Pour la gouverne des membres du comité, je vais lire l'amendement proposé par le député de Simcoe-Est:

Que le paragraphe (1) du nouvel article 8 de la loi prévu à l'article 3 du bill soit modifié par l'addition de la disposition suivante:

«Pourvu qu'aucune déduction ne soit faite dans le cas d'une personne seule ayant gagné moins de $360 au cours de l'année précédente, et dans le cas d'une personne mariée admissible ayant gagné moins de $720 au cours de l'année précédente.»

M. Chatterton: Monsieur le président, je ne m'intéresse qu'au bien-fondé de l'amendement. Il n'entre pas, à mon avis, dans la même

catégorie que les deux amendements présentés par le député de Winnipeg-Nord-Centre du fait que, dans la recommandation royale, il n'est question que de «pourvoir à la détermination du revenu». La résolution ne renferme pas de définition ni de restriction du mot «revenu». L'amendement proposé n'a rien à voir à la question des 40 p. 100; il définit simplement le revenu dont il est question dans la recommandation royale.

Des voix: Le vote.

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Des voix: Règlement.

Des voix: Faites marche arrière.

L'hon. M. Ricard: La mise aux voix n'a pas encore eu lieu; députés libéraux, de quoi parlez-vous?

M. le président: A l'ordre. La présidence n'a pas encore mis la question aux voix. Les députés ont donc le droit d'entrer. Je suis sur le point de passer à la mise aux voix. (*Applaudissements*)

(L'amendement de M. Rynard est rejeté par 60 voix contre 42.)

M. le président: Je déclare l'amendement rejeté.

M. Knowles: Monsieur le président, moi aussi j'ai signalé hier que j'avais l'intention de proposer un amendement au nouvel article 8, le paragraphe 1 étant décrété en vertu de l'article 3 du bill nº C-251. Je n'ai pas besoin de réaffirmer longuement notre attitude fondamentale concernant cette mesure législative, mais il me semble bien que la validité de notre attitude s'est renforcée à mesure que se poursuivait le débat. Notre attitude est la suivante: Nous accueillons sincèrement la proposition visant à porter le montant disponible à titre de pension de sécurité de la vieillesse au pays à $105 par mois, mais nous estimons, par contre, que cette somme devrait être payée à tous les pensionnés. Nous nous opposons donc à toute évaluation du revenu, quel que soit le nom qu'on lui donne, qui prive certains de nos citoyens âgés du plein montant de la pension.

Au fur et à mesure qu'il se déroulait, le débat faisait ressortir les nombreuses complications qu'entraînera un tel régime. Il a fait voir que les différences qu'on établira entre les personnes seront tout à fait injustes. Je crois que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social devrait maintenant être persuadé qu'il aurait bien mieux fait de proposer dès le début une augmentation globale et universelle, portant la pension à $105 par mois. Je veux donc lui donner l'occasion de réfléchir à nouveau à cette proposition. Il n'est pas trop tard pour offrir à nos veillards ce genre de cadeau de Noël qui serait vraiment apprécié, et je ne veux pas parler du genre de cadeau de Noël que le ministre des Finances a mentionné l'autre soir sur la côte ouest.

Le nouvel article 8 prévoit le versement d'un supplément en sus des $75. Il serait de $30 pour 1967 et de 40 p. 100 du montant de la pension de sécurité de la vieillesse pour chaque année subséquente. Cette mention des 40 p. 100 dans le cas des années suivant 1967 tient évidemment compte du fait que la pension de base de $75 pourra s'accroître de $1.50 par année, au maximum, si l'indice du coût de la vie augmente de 2 p. 100 chaque année. Mais ce versement global de $105 par mois aux pensionnés sera assujetti à une évaluation des moyens que l'on trouvera aux trois dernières lignes de la page 2 du bill.

J'estime qu'il faut renoncer à cette évaluation. On me permettra peut-être de revenir un moment aux arguments invoqués par le ministre pour rejeter notre demande d'une mesure élargie et permanente. Il savait alors, j'en suis sûr, que, selon nous, la mesure devait non seulement être permanente, mais encore ne prévoir aucune évaluation des moyens. A nos yeux, ces deux propositions vont de pair.

Par conséquent, monsieur le président, pour redonner l'occasion au ministre de supprimer l'évaluation des moyens et d'uniformiser cette augmentation de $30, je propose:

Que l'article 3 du bill nº C-251 soit modifié par la suppression, au paragraphe 1 du nouvel article 8 qu'il décrète, des mots «moins un dollar pour chaque tranche entière de deux dollars de son revenu mensuel de base, soit le douzième de son revenu de l'année précédente», aux lignes 36, 37 et 38 de la page 2 du bill.

• (3.10 p.m.)

Pour qu'il n'y ait aucun équivoque, monsieur le président, je dirai que l'adoption de cet amendement supprimerait l'évaluation des ressources et rendrait générale l'augmentation de $30 en 1967, ainsi que les 40 p. 100 de toute pension de base par la suite, sans établir le genre d'évaluation sur les ressources ou les revenus que prévoit présentement le bill.

Des voix: Le vote!

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, je veux discuter de ce rappel au Règlement...

M. le président: Les membres du comité demandent le vote. Peut-être devrais-je tout d'abord inviter les députés à faire des commentaires sur la recevabilité de l'amendement.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, cet amendement diffère beaucoup de tous ceux dont la présidence a été saisie jusqu'ici. La suppression des mots «moins un dollar pour chaque tranche entière de deux dollars de son revenu mensuel de base, soit le douzième de son revenu de l'année précédente» changerait radicalement tout le régime prévu dans la résolution. Cette dernière prévoyait des suppléments partiels variant de $20 à $360 par année ou pouvant aller jusqu'à $30 par mois.

Elle se lit ainsi:

Qu'il est opportun de présenter une mesure modifiant la loi sur la sécurité de la vieillesse, applicable à partir de janvier 1967, pour pourvoir au paiement...en vertu de cette loi, d'un montant mensuel appelé le supplément de revenu garanti, accordé à certains pensionnés au titre de cette loi, jusqu'à concurrence de quarante pour cent...

Si l'on déclarait cet amendement recevable, cela aurait pour affet, je pense, d'établir le montant de $30 comme le seul qui soit payable, et il le serait à tous les pensionnés au Canada.

Exclusion faite de tout argument que l'on pourrait invoquer pour démontrer que la proposition fondamentale du député ne repose sur rien de très sûr la résolution proposée par la Couronne prévoit explicitement un régime en vertu duquel seront versés des paiements partiels jusqu'à concurrence de 40 p. 100 de la pension payable à certains pensionnés. Il me semble qu'un amendement visant à rendre le supplément payable à tous les pensionnés et à supprimer toute possibilité d'un paiement partiel dépasse certainement les cardres de la résolution. Il diffère fondamentalement de tout autre amendement proposé jusqu'ici au comité et je soutiens qu'il est irrecevable.

M. Knowles: Lorsque j'ai préparé les trois amendements que j'ai présentés au comité j'osais espérer qu'ils pourraient tous trois être jugés recevables, afin que nos propositions fassent de ce programme ce qu'il devrait être. Comme j'ai accepté les décisions de l'Orateur sur mes deux amendements précédents, je dois dire que, quelle que soit votre prochaine décision je suis aussi disposé à l'accepter. Je reconnais la différence qui existe entre cet amendement et les deux autres. Les deux autres amendements avaient trait à des sujets qui n'étaient pas mentionnés dans la résolution précédant le projet de loi. Dans ce cas, mon amendement se rapporte à un point mentionné dans la résolution. Toutefois, il incombe à Votre Honneur de décider si sa rédaction même—prévoyant le calcul du revenu d'un pensionné—est assez précis pour empêcher le comité d'étudier cette disposition lorsqu'elle sera insérée dans le projet de loi.

J'aimerais défendre la recevabilité de cet amendement, mais je ne veux, ce faisant, rien enlever au point qu'a soulevé le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, soit que l'amendement vise à supprimer l'évaluation et accorder automatiquement la pension à tous les Canadiens.

J'espère que Votre Honneur le jugera recevable; sinon, nous trouverons un autre moyen de présenter la question.

M. le président: Le comité est-il prêt à entendre la décision de la présidence?

Des voix: Aux voix.

M. le président: Voici l'amendement du député de Winnipeg-Nord-Centre:

Que l'article 3 du bill nº C-251 soit modifié par la suppression, au paragraphe 1 du nouvel article 8 qu'il décrète, des mots «moins un dollar pour chaque tranche entière de deux dollars de son revenu mensuel de base, soit le douzième de son revenu de l'année précédente», aux lignes 36, 37 et 38 de la page 2 du bill.

Cet amendement a aussi été examiné soigneusement par la présidence. A mon avis, s'il était adopté, il aurait de très graves répercussions. De fait, il aurait pour effet notamment d'abroger la dernière partie de la résolution que la Chambre a adoptée le 5 décembre. Il ferait disparaître l'aspect ou le caractère de supplément qu'auraient les versements envisagés dans le bill, et y substituerait un paiement fixe et certain de 40 p. 100 de la pension payable aux bénéficiaires de la loi sur la sécurité de la vieillesse.

Voici la dernière partie de la résolution:

...pour pourvoir à la détermination du revenu d'un pensionné aux fins de l'attribution de ce supplément et aux appels pouvant être interjetés par les pensionnés contre les décisions prises ou déterminations faites sous le régime de cette loi; et pour pourvoir aux autres matières qui s'y rapportent ou en résultent.

L'amendement proposé par l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre ferait disparaître du bill la méthode ou la formule servant à déterminer le revenu d'un pensionné aux fins de ces paiements supplémentaires. S'il était adopté, les paiements en vertu de ce bill seraient fixes plutôt que supplémentaires. Comme il est dit au paragraphe 13, page 551 de la dix-septième édition de May:

Des amendements ou de nouvelles dispositions entraînant des dépenses publiques ne peuvent être

proposés si aucune résolution financière ou résolution de voies et moyens n'a été adoptée, ou si l'amendement ou la disposition n'est pas visée par les termes de la résolution.

Je sais qu'il s'agit du troisième amendement proposé par l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre, et je regrette de devoir encore, en cette occasion-ci, saccager sa moyenne au bâton en déclarant l'amendement irrecevable.

M. Knowles: Monsieur le président, je regrette aussi que vous le deviez, mais, naturellement, j'accepte votre décision. Toutefois, je me demande si le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ne consentirait pas, en ce cas, à faire ce qu'il a fait lors du débat sur l'assurance frais médicaux. Quand des amendements raisonnables ont été proposés par ce côté-ci de la Chambre—en particulier une fois où il a dit que l'amendement était irrecevable à défaut d'une recommandation royale—il a obtenu la recommandation royale et a lui-même présenté l'amendement.

• (3.20 p.m.)

Je me demande si, à la lumière de nos discussions, le ministre ne changerait pas d'avis et ne proposerait pas son propre amendement, prévoyant une augmentation de $30 sans évaluation d'aucune sorte.

M. Chatterton: J'aimerais faire une suggestion au ministre, en toute sincérité. Je ne proposerai pas d'amendement, je veux parler du nouvel article 8, au sujet du montant.

Le ministre a dit qu'il s'agissait là d'une nouvelle méthode. C'est presque un nouveau principe, qu'on accepte pour la première fois dans une mesure législative. Je demande au ministre d'y songer.

Il est prouvé que plus une personne vieillit, et plus ses besoins augmentent. D'après les témoignages au comité du régime de pensions du Canada, une personne a besoin de $3 de plus par mois pour chaque année au-delà de 70 ans. Les preuves soumises dans ce sens au comité du Sénat sur la gérontologie ont été suffisamment nombreuses. Je proposerais au ministre, même s'il doit présenter un nouveau projet de résolution, de songer à assurer un montant supplémentaire de $10 ou 33⅓ p. 100 aux vieillards pensionnés ayant atteint 70 ans. J'espère que le ministre étudiera ma proposition.

Je suis convaincu que tous les députés accepteront ma proposition. Elle ne nuit en rien au principe de la mesure à l'étude; elle y ajoute un nouveau principe, en quelque sorte. La loi actuelle sur la sécurité de la vieillesse reconnaît qu'à un certain âge l'invididu a certains besoins. Ma proposition va un plus loin encore: elle reconnaît qu'une personne qui atteint 70 ans a plus de besoins qu'un bénéficiaire moins âgé. J'exhorte le ministre à présenter une proposition qui reflète mon idée, car je suis persuadé qu'elle recevrait l'appui de tous les partis à la Chambre.

L'hon. M. Starr: Monsieur le président, il s'agit ici d'un projet de loi important, concernant les moyens d'existence de nos vieillards. Dès la présentation du projet de résolution, les membres de notre parti se sont efforcés de faire voir au gouvernement ce qu'ils considéraient comme la meilleure façon d'agir envers les citoyens du «troisième âge». A l'étape du projet de résolution, nous avons présenté un amendement, qui a été rejeté.

Depuis le début de l'étude en comité, sous l'habile direction du député de Simcoe-Est qui, en compagnie d'autres députés, a fait un travail remarquable concernant le projet de loi et a dirigé notre parti dans la présentation d'amendements au bill, nous avons tenté de proposer des amendements humanitaires à l'intention de nos vieillards. Ces amendements ont été rejetés sans pitié par les députés ministériels.

Nous avons épuisé tous les arguments pour essayer de persuader le gouvernement de ne pas traiter nos citoyens âgés aussi durement, et de faire preuve d'humanité à leur égard. Ceux du «troisième âge» ont édifié notre pays, par leurs impôts et leur travail. Le gouvernement semble inflexible et refuse tout amendement du bill. Le Parlement devra se prononcer sur le bill dans sa forme actuelle. C'est pourquoi j'estime que notre parti ne peut plus rien; nous sommes disposés à en finir avec l'étude du bill en comité d'ici une demi-heure.

M. le président: Le comité est-il prêt à passer au nouvel article 9?

M. Barnett: Monsieur le président, le nouvel article 9, ou le paragraphe 9 de l'article 3 s'intitule: *Calcul du revenu.* La phraséologie des principes de base de l'affaire me semble assez compliquée. Le ministre a dit qu'aux fins du présent projet de loi, on désignerait fondamentalement comme revenu ce qui est censé en être un d'après la loi de l'impôt sur le revenu. Je comprends donc que le nouvel article en question reflète l'article 10 de la loi de l'impôt sur le revenu voulant que ne soit pas compris dans le calcul du revenu d'un contribuable un montant déclaré exempt de l'impôt sur le revenu par toute autre mesure législative du Parlement canadien. Cela me semble le fondement du paragraphe projeté pour la loi sur la sécurité de la vieillesse.

Une fois adopté le nouvel article à l'étude, on peut dire, de façon générale, que même si en établissant l'admissibilité aux avantages supplémentaires, on calculera le revenu suivant la définition qu'en donne la loi de l'impôt sur le revenu, néanmoins, certains montants qu'il faudra alors considérer comme revenus aux termes de la loi ne le seront pas en fait, aux fins de l'admissibilité aux prestations supplémentaires.

La disposition particulière qui m'intéresse dans le projet veut que, comme le dit l'alinéa *a*) (i), le revenu soit calculé en conformité de la loi de l'impôt sur le revenu, moins

(1) le montant de toute pension ou supplément et le montant de tout paiement semblable en vertu d'une loi d'une législature provinciale,...

Si je comprends bien le sens de cet alinéa, il vise à ce que certaines sommes touchées par les titulaires de la pension de sécurité de la vieillesse en vertu de certaines lois provinciales ne soient pas considérées comme revenu.

Rattachant cela à la situation en Colombie-Britannique, je pense donc que ce qu'on y appelle communément le boni provincial, versé à certains titulaires de la pension de sécurité de la vieillesse aux ressources limitées ne sera pas comprise dans le calcul du revenu pour l'admissibilité aux prestations fédérales maximums de $30 par mois. En d'autres termes, nous disons ici au Parlement que les habitants de la Colombie-Britannique qui reçoivent actuellement $30 par mois—somme équivalant au montant proposé dans le projet de loi—ou une fraction de cette somme, ne se la feront pas enlever pour avoir droit au supplément de $30 prévu.

Sauf erreur, pour que les citoyens âgés de la Colombie-Britannique puissent continuer de recevoir leur supplément provincial, l'Assemblée législative de cette province devra adopter une mesure. Il faudra modifier les règlements provinciaux actuels.

Je crois savoir qu'on a interrogé l'autre jour à ce sujet le premier ministre de la Colombie-Britannique. Il a déclaré qu'il n'avait pas de commentaires à formuler. Je voudrais néanmoins hasarder une hypothèse. Il est peu probable que l'adoption de cette mesure législative prive de leur $30 de supplément provincial, les gens de la Colombie-Britannique qui en bénéficient actuellement. Ainsi, nous devons examiner le cas des personnes qui recevront des versements identiques à ceux que prévoient la loi provinciale.

[M. Barnett.]

• (3.30 p.m.)

La lecture de cet article me fait penser que ces gens ne pourront pas déduire, en calculant leurs revenus, les versement semblables à ceux que recoivent les citoyens de diverses régions du Canada, par suite des mesures adoptées par les Assemblées législatives des provinces.

Je songe surtout à la situation des Indiens et des Esquimaux envers lesquels le Parlement canadien a des obligations particulières. On a déjà parlé des besoins de ces populations et si j'ai bien compris le ministre, il a fait savoir au comité qu'il serait possible de prendre une disposition permettant de continuer les versements aux Indiens. Cependant, dans la situation actuelle, je ne vois pas ce qui justifierait une telle déclaration de la part du ministre. Les termes de l'article ont un caractère spécifique. Les paiements supplémentaires ne peuvent être déduits du revenu que s'ils résultent d'une mesure adoptée par l'Assemblée législative provinciale. Il me semble que les paiements effectués par l'entremise de la Division des affaires indiennes ne seraient pas exemptés. C'est un détail important qu'on devrait, à mon avis, discuter davantage avant l'adoption de l'article.

Grâce à nos délibérations sur les affaires indiennes au cours de l'étude des prévisions budgétaires, comme en d'autres occasions, nous accomplissons certains progrès, il me semble, en nous assurant que les Indiens recevront les mêmes avantages, les mêmes services d'ordre général en matière d'instruction, de santé et de bien-être, que les autres habitants des provinces où ils demeurent. Nous savons que des ententes avec les provinces à ce sujet, sont à l'étude. La situation serait donc des plus déplorables si, aux termes de la mesure législative actuelle, nous mettions ces gens dans une catégorie différente de celle des autres citoyens du pays.

Je trouve la rédaction de l'article compliquée, je le répète, mais j'ai tenté de combler ce que je considère comme une lacune dans les dispositions du nouvel article. Je voudrais formuler la proposition suivante sous forme d'amendement, afin que nous puissions au moins en étudier le pour et le contre. Je propose donc:

Que l'article 3 du bill nº C-251 soit modifié par l'addition, après les mots «législature provinciale» dans le nouvel article 9, aux lignes 16 et 17 dudit article, des mots «ou du Parlement canadien.»

Mme MacInnis: Je voudrais insister davantage auprès du ministre au sujet d'une question que j'ai soulevée il y a quelques jours, soit les ententes conclues avec les provinces. Je n'ai pas assisté à tout le débat; j'ai dû me rendre aux séances d'autres comités et ainsi de suite. Mais le ministre n'a fait, à ma connaissance, aucune déclaration concernant les ententes finales avec les provinces à part celle qu'il a faite en premier lieu.

J'ai ici un compte rendu du *Colonist* de Victoria du 13 décembre, selon lequel le premier ministre de la Colombie-Britannique aurait dit que, même s'il avait été officiellement averti des augmentations proposées relativement aux paiements à la province, la situation n'était quand même pas tellement claire en ce qui concernait le gouvernement d'Ottawa. Selon le compte rendu, le premier ministre Bennett n'avait pas de commentaires à faire à ce moment-là. Ainsi, au dire du premier ministre de la Colombie-Britannique, les renseignements que lui a fournis le ministre au sujet des ententes concernant les paiements supplémentaires ne sont pas clairs et il n'est pas encore en mesure de les commenter. Voilà pourquoi le ministre se doit, à mon avis, de faire part au comité dès maintenant des ententes conclues avec les provinces au sujet du paiement du supplément.

Les vieillards de tout le pays s'inquiètent ce qu'il adviendra des suppléments provinciaux dont ils bénéficient actuellement, une fois le projet de loi en vigueur Les gens nous demandent avec inquiétude de nous renseigner au sujet des paiements provinciaux; ils craignent fort que ces paiements ne cessent. Le ministre peut-il nous faire part des autres rapports qu'il a eus avec les premiers ministres provinciaux, notamment avec M. Bennett? Ce dernier aurait dit que la question ne lui semble pas claire. Le ministre pourrait-il nous éclairer, en ce qui concerne le supplément provincial?

L'hon. M. MacEachen: J'acquiesce avec plaisir à la demande de l'honorable représentante et je tâcherai d'éclaircir la situation. Le problème comporte deux aspects, dont voici le premier: Quelles mesures prenons-nous à l'égard des paiements d'assistance supplémentaire versés par la Colombie-Britannique? Ma foi, ces paiements ne sont pas considérés comme revenus en ce qui nous concerne. Ils sont exclus, vu qu'ils ne sont pas englobés dans la définition du revenu, aux termes de la loi de l'impôt sur le revenu. Ainsi un requérant de la Colombie-Britannique qui recevrait des paiements d'assistance en 1966 et nous présenterait une demande, ne serait pas obligé d'inclure ce montant à titre de revenu.

• (3.40 p.m.)

Par conséquent, la prestation que cette personne recevrait de la province de Colombie-Britannique ne l'exclurait pas, ni ne diminuerait d'aucune manière la prestation disponible en vertu de ce régime. Notre définition du revenu est telle qu'une personne recevant ce supplément d'assistance en Colombie-Britannique, n'est pas exclue.

Le deuxième point qu'a soulevé le député de Comox-Alberni se rapporte au montant d'une pension ou d'un supplément ainsi qu'au montant d'un paiement comparable en vertu d'une loi adoptée par l'Assemblée législative d'une province ou par le Parlement du Canada. Cet amendement aurait pour effet de prévoir une chose déjà prévue puisque nous ne pourrions pas considérer la sécurité de la vieillesse, donc la pension, et le supplément, comment faisant partie du revenu. Son amendement est donc tout à fait superflu à cet égard.

Nous demandons ici, contrairement au point soulevé par le député de Vancouver-Kingsway, comment il faut traiter, à la lumière de ce régime, une province qui verse une pension semblable à la pension de $75? Nos dispositions sont telles que cette pension, ou tout autre supplément comme le nôtre, ne serait pas considéré comme revenu à nos yeux. Ces dispositions ont donc pour résultat de permettre qu'un résident provincial retire une prestation d'un gouvernement provincial sans perdre aucune prestation en vertu de la présente mesure.

Il y a ici deux aspects différents. Il y a l'aspect se raportant au paiement d'assistance, qui est exclu de la définition du revenu, et il y a la disposition directe qui ne considère pas comme revenu le montant d'une pension ou d'un supplément et le montant de tout paiement semblable en vertu d'une loi provinciale.

Le seul exemple qu'on puisse citer au Canada, c'est le versement de $25 effectué par le gouvernement de l'Île du Prince-Édouard. C'est un paiement universel, s'ajoutant aux $75 que l'on verse à chaque pensionné de l'Île du Prince-Édouard. En vertu de cette disposition, le bénéficiaire de cette pension de l'Île du Prince-Édouard, en ce qui nous concerne, est toujours admissible au supplément que nous offrions.

Mme MacInnis: Y a-t-il une disposition dans cette mesure qui protège le revenu du pensionné dans les provinces? Existe-t-il une entente avec les provinces stipulant qu'elles ne réduiront pas d'autant leurs paiements, vu le supplément du gouvernement fédéral?

M. Orlikow: Il m'a déjà été donné d'entendre ce même argument lorsque j'étais membre de l'Assemblée législative du Manitoba. Le gouvernement conservateur du Manitoba a adopté en 1959 une loi sur les allocations sociales en vertu de laquelle les résidents de cette province dont le revenu était inférieur au montant que la province estimait nécessaire à un niveau de vie raisonnable ont droit à une aide supplémentaire venant de la province. Ceci comprend les personnes qui reçoivent des pensions de vieillesse du gouvernement fédéral.

Lorsque j'étais membre de l'Assemblée législative, le gouvernement fédéral a porté les pensions de la vieillesse de $55 à $65 par mois, et chaque bénéficiaire en vertu de la loi sur les allocations sociales de la province du Manitoba a reçu de la province $10 de moins qu'il en recevait auparavant. C'est exactement la question que soulève le député de Vancouver-Kingsway.

Il est possible que le Manitoba, la Colombie-Britannique et l'Ontario, trois provinces qui ont de tels régimes, prennent des mesures, lorsque le gouvernement fédéral paiera ces $30 supplémentaires, en tout ou en partie, pour diminuer d'autant le montant versé au pensionné par les régimes provinciaux. J'aimerais savoir si le ministre a consulté les provinces à ce sujet.

M. Pugh: Il y a quelques jours, j'ai posé précisément la même question au ministre et demandé si les prestations versées par les provinces seraient réduites. J'ai dit qu'il était du devoir du ministre de communiquer avec les provinces pour connaître leurs intentions et d'informer le comité des résultats de ses entretiens. J'ignore s'il l'a fait, mais je lui demanderais maintenant s'il a communiqué avec ses collègues provinciaux depuis deux ou trois jours? Leur a-t-il demandé de lui donner l'assurance que les prestations provinciales ne seront pas réduites, et si oui, quelle réponse lui a-t-on donnée?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, je n'ai pas communiqué avec les ministres provinciaux du bien-être pour obtenir d'eux l'assurance que les prestations des provinces ne seront pas diminuées par suite du programme fédéral. Non par manque d'intérêt, mais parce que cela relève de la juridiction provinciale; les provinces pourraient à juste titre se formaliser de ce que je leur dise, «Nous faisons ceci. Dites-moi, je vous prie, que votre programme ne sera pas modifié.»

Le supplément maximal versé par la province dont vient mon ami est de $30 par mois. Nos prestations ne dépendront pas des prestations versées par la Colombie-Britannique. Mais que fera la Colombie-Britannique au sujet de son supplément de $30? Le montant global de la pension sera-t-il de $135? Cherchera-t-on à l'établir entre ce chiffre et $105? C'est à la province qu'il incombe de décider. Tout ce que je puis dire c'est que si une province, y compris la Colombie-Britannique, décide qu'il y a lieu d'ajouter un montant supplémentaire à $105, nous serons certes très heureux de collaborer avec elle aux termes du régime d'assistance publique du Canada et d'en partager le coût.

• (3.50 p.m.)

A mon sens, cela se produira naturellement dans les régions du pays où la vie coûte cher. Je suis convaincu que le supplément sera accordé aux pensionnés demeurant dans des régions où le revenu garanti de $105 se révélera insuffisant et, en vertu du régime d'assistance publique du Canada, nous en partagerons les frais avec les provinces. Mon honorable ami comprendra, j'espère, que si je n'ai pas exigé cette assurance, c'est qu'à mon sens la question relevait de la province et que je n'avais pas vraiment le droit d'intervenir.

M. Pugh: Monsieur le président, j'aimerais enchaîner sur ce point. Il ne faudrait pas que le ministre ait la moindre impression que je l'accusais d'indifférence. Je sais très bien qu'il s'agit de son projet de loi à lui, sa chose, quoi. Il veut certainement lui préparer un beau lancement. Je crois que les communications ont fait défaut. On a mentionné deux provinces. A mon sens, la Colombie-Britannique ne tentera pas de réduire le supplément, mais on a parlé du Manitoba. Lorsque les pensions de vieillesse ont été augmentées, le supplément payé par la province a baissé proportionnément.

Toutes les mesures législatives adoptées par le Parlement fédéral devraient s'appliquer également à tous les Canadiens qui se trouvent plus ou moins dans la même situation. Le ministre sait-il s'il se pourrait qu'une province traite ses vieillards indigents de façon différente? Il est extrêmement important à mon sens, puisqu'il s'agit d'une mesure

fédérale, de mettre tout le monde sur le même pied. Je m'excuse de me répéter, mais il me semble que c'est très important: tous les Canadiens qui ont besoin du supplément fédéral devraient être traités de la même façon. Je n'ai rien contre le supplément fédéral. D'après moi, il s'agit d'une fort bonne chose. Mais si, en l'accordant, nous créons des conditions inégales d'une province à l'autre, je trouve alors que nous avons tort. C'est une situation qu'on peut prévenir ou à laquelle on peut remédier au moyen de consultations préalables avec les provinces.

En ce qui concerne un grand nombre de nos différentes mesures législatives qui ont été adoptées, nous avons souvent entendu beaucoup de commentaires sur le manque de communications entre le gouvernement fédéral et les provinces. En fait, le gouvernement a parfois été fustigé avec beaucoup de sévérité parce que ces consultations préalables n'avaient pas eu lieu. L'ancien ministre de la Santé nationale et du Bien-être social voulait appliquer un nouveau régime. Il a fallu le mettre au rancart parce que les premiers ministres provinciaux ont immédiatement déclaré qu'ils n'en voulaient pas. Le ministre dit qu'en appliquant cette loi ici, nous ne considérerons pas les pensions provinciales comme des revenus; autrement dit, si les gens reçoivent des avantages auxiliaires dans une province, ces avantages ne seront pas considérés comme des revenus aux termes de la loi de l'impôt sur le revenu et n'affecteront pas le montant maximum de $30 que recevra chaque citoyen admissible. Nous le savons. C'est bien. Mais nous ne savons pas quelle sera l'attitude des provinces à l'égard de ce supplément.

Nous ne savons pas si les provinces vont continuer à verser leurs suppléments sous leur forme actuelle et conclure ce qu'on pourrait appeler un accord, avec le gouvernement fédéral. Elles pourraient annoncer à leur population que toute somme qu'ils reçoivent du gouvernement fédéral ne sera pas jugé de nature à modifier le montant des suppléments qu'ils reçoivent de la province. A mon avis, il est important que nous le sachions. Le cas du Manitoba a été signalé. Il est fort possible que le supplément d'assistance à la vieillesse que versera le gouvernement fédéral perde de son intérêt pour les citoyens du Manitoba.

Je suis certain qu'en Colombie-Britannique, le montant versé ne sera en rien diminué. Si cette province n'est pas à l'avant-garde de toutes les autres en matière de versements, elle n'est rien du tout. Pourquoi, après tout, les citoyens de la Colombie-Britannique seraient-ils traités autrement que ceux du Manitoba?

Je le répète, le ministre a failli à son devoir. Je pourrais peut-être m'exprimer autrement. J'aimerais que le ministre se donne la peine de collaborer avec les provinces à ce sujet. Cela dit, je prie maintenant le ministre de répondre. C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant.

L'hon. M. MacEachen: J'assure à mon honorable ami que nous allons consulter les provinces sous tous les rapports au sujet de leurs programmes. Il existe, en fait, des disparités parmi les vieillards canadiens du fait que certaines provinces versent un supplément, tandis que d'autres n'en paient que peu ou point. Le régime fédéral est conçu de façon à offrir exactement la même chose à tous. C'est pour cette raison que le projet de loi est ainsi rédigé. Tous les pensionnés du Canada seront visés exactement de la même façon par la mesure.

M. Mather: J'ai écouté la déclaration du ministre, mais j'aimerais tirer un point au clair. Ai-je raison de croire que la mesure proposée n'empêche aucunement une province de verser un supplément de $30 aux vieillards comme maintenant?

L'hon. M. MacEachen: C'est exact.

M. Mather: Merci.

M. Barnett: Monsieur le président, j'aimerais poser une question au ministre, mais j'espère qu'il ne la tiendra pas pour une demande d'avis juridique. Il a employé le mot «pension» tantôt à propose de cet article, signalant qu'une seule province canadienne, notamment l'Île du Prince-Édouard, avait institué un régime de pensions. Je comprends bien qu'il voulait parler expressément de la situation particulière à l'Île du Prince-Édouard, mais je me demande comment le projet de loi pourrait englober, par exemple, les pensions versées aux termes de la loi des pensions municipales de la Colombie-Britannique ou celles que touchent les instituteurs en vertu d'une loi de cette province. D'après le texte du projet de loi, les pensions de ce genre, payées en vertu de lois provinciales, ne seront-elles pas considérées comme un revenu?

• (4.00 p.m.)

L'hon. M. MacEachen: Je pense que le terme «pension» qu'on a employé dans ce cas s'applique à un versement semblable à ceux

que prévoit la loi sur la sécurité de la vieillesse. Autrement dit, une pension aux termes de la loi de la sécurité sur la vieillesse est une prestation mensuelle autorisée par cette loi. Elle est différente de la pension que touche, disons, un professeur à la retraite.

M. Barnett: J'accepte volontiers l'argument du ministre, bien que je le trouve un peu obscur. Venons-en maintenant aux mots «tout paiement semblable en vertu d'une loi d'une législature provinciale». Je soulève cette question car, pendant le débat de cet après-midi, je n'ai pas entendu le ministre dire s'il s'opposait à la substance de mon amendement. Si le ministre est disposé à l'approuver, j'aimerais qu'il le dise, car il pourrait ainsi éclairer les autres députés.

Le ministre n'a pas dit ce qu'il en sera pour les Indiens du Canada. Je le répète, ce sont eux que vise surtout mon amendement. Quel sera le sort des Indiens vivant dans les réserves et qui ne reçoivent pas des tels paiements supplémentaires des provinces? Le ministre nous a répondu longuement à propos des prestations que les gens reçoivent des provinces, mais que dire de ceux qui reçoivent des paiements semblables par décision du Parlement? Ce passage me laisse entendre qu'ils ne seront pas admissibles et subiront une injustice. Le ministre n'a pas répondu à cette question.

L'hon. M. MacEachen: J'y ai répondu. Mon honorable ami parle de prestations d'assistance sociale qui ne sont pas considérées comme revenu aux fins de ce programme. Les prestations d'assistance sociale n'empêcheront à aucune personne, indienne ou non, de recevoir les allocations prévues par cette mesure.

M. Barnett: Le ministre peut-il indiquer où ce bill stipule que les prestations d'assistance sociale ne sont pas considérées comme revenu? Le texte de cette mesure est un peu compliqué mais je n'ai pas pu découvrir ce passage.

L'hon. M. MacEachen: Le texte parle de revenu annuel calculé en conformité de la loi de l'impôt sur le revenu et celle-ci ne reconnaît pas comme revenu les allocations d'assistance sociale.

M. Barnett: Le ministre peut-il nous dire où la loi de l'impôt sur le revenu déclare que les prestations d'assistance sociale ne sont pas considérées comme revenu. J'ai consulté l'article 10 de la loi de l'impôt sur le revenu avant de rédiger mon amendement. Ce passage a pu m'échapper. L'article exclut comme revenu les indemnités d'accident de travail, les prestations d'assurance-chômage, les allocations aux anciens combattants et les indemnités versées aux termes de l'article 5 de la loi sur l'aéronautique. On y mentionne aussi l'explosion survenue à Halifax et les indemnités versées par la République fédérale d'Allemagne.

Je ne tiens pas à présenter mon amendement pour le simple plaisir de la chose, mais je veux m'assurer que le Surintendant des agences indiennes de tout le pays ne sera pas forcé de réduire les allocations aux Indiens. Je veux m'assurer que les Indiens auront droit aux allocations prévues dans la mesure.

Des voix: La mise aux voix.

M. Barnett: Monsieur le président, je conseille à certains honorables vis-à-vis de se contenir pendant que le ministre consulte la loi.

L'hon. M. MacEachen: Je ne veux pas retarder le comité, mais je n'arrive pas à trouver dans mes documents la disposition précise qui exclut les allocations d'appoint. Ces allocations ont été exclues aux fins de la loi de l'impôt sur le revenu. S'il subsiste le moindre doute à ce propos, la question sera tirée au clair lorsque la loi de l'impôt sur le revenu sera modifiée.

M. Knowles: Le ministre des Finances ne peut-il vous aider?

L'hon. M. MacEachen: Il vient de le faire, très obligemment.

M. Barnett: Je ne veux pas non plus retenir le comité. J'ai ici la consolidation de 1965 de la loi de l'impôt sur le revenu et si elle peut être utile au ministre je puis la lui faire porter. Je n'accepte pas que le ministre nous dise tout simplement qu'en vertu d'une vague disposition de la loi de l'impôt sur le revenu, on s'occupera de cette situation. Ce n'est pas le genre de réponse dont nous voulons lorsqu'il nous faut étudier un projet de loi à la Chambre.

L'hon. M. MacEachen: Peut-être le député m'écouterait-il un instant pour que je le rassure. Dans la pratique, en ce qui concerne l'application de la loi de l'impôt sur le revenu à la population indienne dont se préoccupe vivement le député, jamais les versements d'assistance publique n'ont été traités comme revenu. Si mon ami trouve que la pratique ne suffit pas pour ses besoins, je puis lui donner l'assurance que cette exclusion sera inscrite en toutes lettres dans la loi de l'impôt sur le revenu.

M. Barnett: Monsieur le président, permettez-moi de dire, pour tirer la chose au clair, que le revenu des Indiens provenant de leurs réserves n'est pas considéré comme revenu aux termes de la loi de l'impôt sur le revenu, je le sais. Je veux parler ici des paiements supplémentaires équivalant aux paiements versés en vertu des lois provinciales. Les gens bénéficiant de la pension de sécurité de la vieillesse, en vertu de la loi actuelle, auront-ils droit aux avantages de la disposition actuelle, pourvu qu'ils remplissent les autres conditions? Il ne s'agit pas ici des gens pouvant avoir un revenu de l'extérieur. Ces gens vont-ils recevoir les $30 par mois, en plus de ce qu'ils reçoivent actuellement sous forme de paiements d'assistance de la Direction des affaires indiennes? Le ministre n'a rien dit à ce sujet.

L'hon. M. MacEachen: C'est la troisième fois qu'on soulève la question. J'en ai traité chaque fois, mais je me ferai un plaisir de le faire à nouveau. Le fait est que le nombre de paiements relatifs aux suppléments payés aux pensionnés indiens est très restreint. La plupart des Indiens de cette catégorie seront en bien meilleure posture, grâce à cette disposition du bill. Ils ne s'en porteront que mieux, à notre avis, grâce au supplément qui portera leurs revenus à $105 par mois. Si leurs besoins dépassent ce supplément de revenu, ils disposeront d'aide additionnelle, conformément au régime en vigueur dans les provinces.

• (4.10 p.m.)

M. Barnett: Monsieur le président, j'ai entendu le ministre dire exactement la même chose l'autre jour. Il affirme qu'en aucun cas l'Indien vivant dans une réserve de la Colombie-Britannique ne pourra toucher plus que $105 par mois, tandis que les autres citoyens de cette province recevront $135 si leur gouvernement décide d'accorder son propre supplément. Que le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien corrige mon impression si elle est fausse, mais je crois qu'il existe déjà une entente, ou qu'on est en train de négocier une entente selon laquelle les Indiens de la Colombie-Britannique vivant des réserves obtiendront le même montant que les autres habitants de cette province, en ce qui concerne les versements, que la mesure qualifie d'analogues, c'est-à-dire le supplément de revenu, les versements de bien-être social, et ainsi de suite.

Le ministre vient tout juste de dire que les Indiens de diverses régions du Canada qui bénéficient de la sécurité de la vieillesse reçoivent présentement à peine plus ou rien de plus que la pension de base de la vieillesse. C'est un fait dont certains d'entre nous ont pris conscience depuis longtemps et qui ne les réjouit guère. Le ministre a précisé qu'une fois la présente mesure adoptée, ces miettes en somme que les Indiens reçoivent leur seront interdites, sous peine d'être privés du supplément de $30. Le ministre ne nous a pas encore indiqué une disposition de la loi qui rectifie cette situation comme le fait l'amendement que j'ai proposé et qui placerait les personnes qui reçoivent des prestations sous l'empire d'une loi fédérale dans la même situation que celles qui en reçoivent sous l'autorité d'une loi provinciale.

L'hon. M. MacEachen: Les paiements que les Indiens peuvent recevoir du ministère ne sont pas considérés comme une pension ou comme un supplément aux termes de cette disposition particulière. C'est ce que je veux faire ressortir. Il ne s'agit pas de pension ni de supplément. J'ai dit que la disposition assurant ce supplément améliorera la situation, en matière de revenu, de la grande majorité des Indiens pensionnés; cela ne fait pas de doute. Ils seront en meilleure posture. Si, dans une province, il faut une aide supplémentaire, cette aide sera accordée suivant la pratique du ministère. C'est là toute la question.

M. Barnett: Les pratiques suivies par le ministère dans l'administration des affaires indiennes sont assez difficiles à définir. Je le signale au ministre, je pourrais prétendre que son ministère administre illégalement un programme de santé pour les Indiens, qu'il n'existe ni règles ni règlements visant ces questions; autant que j'ai pu le vérifier, il n'y a jamais eu, aux termes de la loi sur les remaniements et transferts de fonctions dans le service public, une cession de fonctions qui lui en accorde l'autorité. Mais je ne lui propose pas de mettre fin aux paiements.

Quel est le sens des mots «de tout paiement semblable»? D'après moi, qu'il s'agisse d'une prime provinciale, d'une indemnité aux mères ou d'un paiement d'assurance sociale en vertu d'une loi provinciale, ces montants ne seront pas considérés comme du revenu lorsqu'il s'agira de déterminer l'admissibilité d'une personne aux termes de cette loi.

L'hon. M. MacEachen: Le mot «pension» est défini dans la loi sur la sécurité de la vieillesse et le mot «supplément» dans le bill. Voici ce que dit le bill:

> ...le montant de toute pension ou supplément et le montant de tout paiement semblable en vertu d'une loi d'une législature provinciale...»

Il s'agit d'une pension ou d'un supplément, et non de paiements d'assistance sociale. Le député parle des Indiens qui touchent les paiements d'assistance sociale. Il ne s'agit, en l'occurrence, d'un paiement d'assistance sociale.

M. Barnett: C'est discutable. On pourrait se demander aussi si ce que des gens en Colombie-Britannique appelent «la prime de Bennett», est un paiement d'assistance sociale. Je n'ai jamais réussi à faire la distinction entre les deux. Je ne veux pas m'obstiner. Le ministre voit-il un inconvénient à accepter cet amendement, au cas où certains des articles vagues de la loi de l'impôt sur le revenu, qu'il n'a pas réussi à trouver, ne s'appliquent pas?

L'hon. M. MacEachen: Nous parlons d'une pension ou d'un suplément, qui sont définis dans la loi sur la sécurité de la vieillesse et dans les lois modificatrices. Le montant de toute pension ou supplément et le montant de tout paiement semblable en vertu d'une loi d'une Assemblée législative provinciale et du Parlement du Canada, qui se rapporte à la pension ou au supplément, est exempté d'impôt en vertu du nouvel article 9 *a*) (i). Autrement dit, c'est vraiment une répétition de ce qui figure déjà dans l'article de la loi. Tout ce que je veux prouver c'est que le député cherche à faire quelque chose qui a déjà été fait. C'est uniquement pour cela que je n'accepte pas son amendement.

M. Knowles: Monsieur le président, le ministre continue de nous assurer que tout va bien aller. Il nous a assurés que la demande pour obtenir ce supplément serait très facile à remplir. Je m'en suis souvenu, il y a un moment, lorsqu'il a lu huit ou dix mots du nouvel article 9: «est son revenu pour cette année calculé en conformité de la loi de l'impôt sur le revenu». Je lui signale que ces quelques mots sont tirés d'un article qui s'étend sur 25 lignes et qui compte 181 mots et une seule phrase. Bon nombre de députés ne l'ont probablement pas encore lue.

Malgré l'assurance du ministre, je crains que lorsqu'on remettra aux personnes qui réclament le supplément, une formule de demande basée sur cette définition du revenu, ils devront s'adresser à un avocat, à leur député, ou que sais-je. Le ministre secoue la tête. Qu'on le sache. Il dit que la formule sera simple. Mais comment une formule qui applique la longue définition du mot «revenu» du nouvel article 9, ou l'estimation du revenu au nouvel article 10, sans parler des dispositions spéciales pour requérants mariés au nouvel article 11, ne serait-elle pas très complexe au point d'embrouiller les requérants. Je déplore que le ministre n'ait pas jugé bon de nous remettre un exemplaire de la formule qu'il faudra enployer à cette fin.

M. Gilbert: Monsieur le président, le ministre voudrait-il nous éclairer en nous disant comment le pensionné va remplir cette formule simple? S'il loue une chambre ou deux, pourra-t-il déduire du revenu qu'il en tire un certain pourcentage pour la dépréciation, le chauffage, l'éclairage et les assurances? Ces choses seront-elles prévues dans la formule simple que le ministre espère présenter aux pensionnés? Deuxièmement, si un vieillard pensionné reçoit un revenu d'une hypothèque aux termes de laquelle les paiements comprennent le principal et l'intérêt, le gouvernement l'aidera-t-il à répartir le principal et l'intérêt? Troisièmement, si le vieillard pensionné a un locataire qui lui paie le gîte et le couvert, quel montant lui permettra-t-on de déduire pour le coût de la nourriture et tous les autres aspects de la dépréciation des biens? Le ministre peut-il me renseigner là-dessus?

• (4.20 p.m.)

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, on cherche à compliquer les choses au-delà des limites permises. Le député sait que la plupart des Canadiens, y compris les vieillards pensionnés, remplissent une déclaration d'impôt sur le revenu. On n'a jamais constaté que c'était trop attendre de l'intelligence de la plupart des Canadiens que de leur demander de remplir une déclaration d'impôt sur le revenu. Ceux qui auront des difficultés pourront demander à des amis, à des voisins, à des parents, à leurs fils ou à leurs filles de les aider.

La déclaration d'impôt est un document familier, que la majorité des Canadiens remplissent. La formule que nous proposons est de nature plus simple—beaucoup plus simple, à mon sens—que toute feuille de contribution. Le député a soulevé des questions très techniques, mais le pensionné est dans la même catégorie que tous ceux qui remplissent des déclarations d'impôt sur le revenu. S'il a besoin d'aide, il peut s'adresser au service de l'impôt ou aux bureaux régionaux des pensions. Ce sera donc sans doute assez facile pour la grande majorité des vieillards pensionnés.

Même si les pensionnés de ma circonscription ne font partie d'aucun groupe urbain, je sais qu'ils peuvent faire en sorte d'obtenir de l'aide, au besoin, pour remplir ces formules. Mais si les vieillards pensionnés éprouvent des problèmes techniques comme ceux qu'a mentionnés l'honorable représentant, ils se feront sûrement aider.

L'hon. M. Starr: Monsieur le président, je pose la question de privilège. Il me semble qu'il y a lieu de le faire en ce moment, car c'est la première occasion que j'ai. J'ai appris une chose depuis quelques minutes dont je me sens obligé de parler.

Hier, le ministre des Transports a eu recours à une tactique déloyale en présentant une motion au moment où il était entendu entre les leaders des partis à la Chambre que cela n'arriverait pas. Résultat: nous avons perdu plus de trois heures qu'il aurait été plus utile de consacrer à l'examen du bill.

Hier soir, nous avons adopté les articles 1 et 2 et, aujourd'hui, nous avons proposé quelques amendements mais en vain. Il y a environ une heure, j'ai pris la parole pour dire que, ayant épuisé tous nos efforts pour convaincre le gouvernement d'adopter une attitude plus humanitaire envers nos citoyens du «troisième âge» et comme il était évident que le gouvernement refusait de bouger, nous étions disposés à adopter les articles qui restaient en une demi-heure. Évidemment, les membres du Nouveau parti démocratique avaient des choses à dire, ce dont je ne peux les blâmer.

Monsieur le président, on m'a signalé—et cela me peine au plus haut point—que le leader du gouvernement à la Chambre a déclaré à la radio et aux journaux que l'opposition faisait de l'obstruction systématique et menaçait de retarder le congé de Noël si certaines choses n'étaient pas réalisées. J'ai toujours fait confiance aux gens à qui j'ai eu affaire et j'aime qu'ils soient honnêtes. S'ils ont des choses à me dire, qu'ils me les disent en face au lieu d'utiliser les journaux comme un boutoir, un moyen de répandre des déclarations qui ne sont pas tout à fait exactes. Voilà sur quoi porte ma question de privilège.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur le président, je n'ai ni entendu ni lu la déclaration, mais je tiens à dire à la Chammbre que ce matin, en venant à la Chambre, je me suis rendu au bureau du député, mais je ne l'y ai pas trouvé. Je lui ai téléphoné à l'hôtel et lui ai demandé de venir à la Chambre pour discuter mes propositions relatives à la modification du Règlement. J'ai passé beaucoup de temps, une heure environ, avant 11 heures à lui parler.

Je suis venu directement à la Chambre des communes et le député m'a vu ici. Je suis sorti pour très peu de temps vers midi, j'ai déjeuné dans ma chambre avec un homme qui n'est aucunement associé avec la presse, je puis en donner l'assurance aux députés. Je suis revenu à la Chambre, puis j'en suis sorti pour une très brève entrevue avec le maire d'une des municipalités locales, que j'étais heureux de rencontrer. Ensuite, je suis revenu à la Chambre des communes. Je n'ai vu aucun journaliste aujourd'hui et n'ai parlé au téléphone avec aucun journaliste ni personne du monde de l'information. Je n'ai eu aucun contact aujourd'hui avec les représentants de la télévision, de la radio ou du journalisme.

Je ne sais absolument pas de quoi parle le député. Je ne veux pas discuter ce que je pense parfois de la conduite de son parti, je n'ai certes pas eu l'occasion récemment de dire ce que j'en pense et je m'écarterais du débat si je le disais en ce moment. Je suis un peu étonné de certaines choses qui ont été dites par le leader de ce parti à la Chambre plus tôt aujourd'hui, mais elles ont pu l'être à cause d'un manque de communication. Quoi qu'il en soit, je n'ai fait et n'ai rien dit qui m'obligerait à présenter des excuses.

L'hon. M. Starr: En ce cas, monsieur le président, au sujet de la question de privilège...

M. Choquette: J'invoque le Règlement.

L'hon. M. Starr: Je parle de la question de privilège.

Monsieur le président, je viens d'entendre le leader à la Chambre dire au comité ce qu'il a accompli aujourd'hui, mais afin de mettre les choses au point, voici l'article publié dans le *Journal* d'Ottawa aujourd'hui par la Presse canadienne:

Par leur propre bavardage, les députés ont perdu une bonne partie de leur congé de Noël.

Le leader du gouvernement à la Chambre, M. George McIlraith, a dit lors d'une entrevue jeudi soir que la mesure du gouvernement visant les revenus garantis a suscité tant de discussions que la Chambre pourrait être obligée de retarder d'un jour le début du congé proposé de 11 jours.

Il a dit également que la Chambre serait peut-être obligée de revenir quelques jours plus tôt.

M. McIlraith a accusé les partis de l'opposition d'obstruction systématique contre la mesure législative visant les revenus garantis qui ajouterait jusqu'à $30 par mois aux prestations des pensionnés nécessiteux.

Le ministre n'a pas parlé hier, au cours de son entrevue, de la piètre ruse qu'a employée le ministre des Transports à la Chambre hier, en présentant sa motion. Puisque le ministre devait donner des entrevues, au lieu de saper la confiance chez les leaders de la Chambre, il aurait dû dire la vérité et rien que la vérité.

L'hon. M. McIlraith: C'est ce que j'ai fait. En arrivant à la Chambre hier soir, j'y ai

constaté l'obstruction systématique la plus évidente que l'on puisse imaginer.

L'hon. M. Starr: Fondée sur la piètre ruse de...

L'hon. M. McIlraith: Laissez-moi terminer; j'ai été courtois à l'égard du député. Lorsque je me suis rendu compte de la situation, j'ai pu dire hier soir que ce qui était en jeu...

L'hon. M. Starr: Vous avez pu? Vous l'avez sûrement fait.

L'hon. M. McIlraith: J'ai pu dire, qu'étant donné le peu de progrès réalisé quant aux travaux de la Chambre, il nous faudrait peut-être abréger notre congé en perspective. Je le répète, monsieur le président, je n'ai pas lu le compte rendu des journaux, mais si c'est ce qu'on y dit dans l'article, c'est tout à fait juste et je l'aurais dit à n'importe qui. Quand je me suis rendu compte de l'obstruction en cours, j'ai pris incessamment et aussi rapidement que possible...

L'hon. M. Starr: Vous ne dites pas la vérité.

L'hon. M. McIlraith: ...les mesures nécessaires, ou celles que je jugeais nécessaires, pour remédier à la situation. J'ai fait face à la situation rapidement, fermement et directement.

L'hon. M. Starr: Parce que vous saviez que vous aviez mal agi.

L'hon. M. McIlraith: En outre, puisque le député parle de franchise, il dira peut-être à ses collègues de l'opposition officielle ce que j'ai dit au sujet de ma tentative pour régler convenablement la question du congé. Il voudra peut-être faire rapport à ses collègues—il ne l'a évidemment pas fait à l'égard de son voisin de pupitre—sur les autres sujets dont nous avons traité.

L'hon. M. Churchill: C'est un gourdin que vous brandissez là.

L'hon. M. McIlraith: Je ne veux pas être accusé de manquer de franchise, car la seule façon de mener à bien l'étude de questions, selon moi, c'est de dire la vérité ne fût-ce que pour cette raison. Il y a d'autres raisons de dire la vérité, mais celle-là est excellente. Je ne m'attendais nullement à une attaque de la part du député. Je ne lui ai nullement fait de tort. J'ai le droit de dire ce que je pense de la conduite de son parti et il me semble qu'il devrait s'excuser auprès de la Chambre pour ne pas avoir communiqué ces renseignements. De toute façon, je n'insisterai pas là-dessus. J'ose croire que la Chambre est pleinement satisfaite de l'explication. J'espère que nous pourrons poursuivre l'étude des travaux urgents.

[L'hon. M. McIlraith.]

• (4.30 p.m.)

L'hon. M. Starr: Asseyez-vous. J'ai dit ce que je voulais dire.

M. le président suppléant: Comme j'ai entendu les arguments des deux côtés de la Chambre, je me permets de signaler aux membres du comité l'article 41A du Règlement où il est stipulé:

> A moins qu'un avis de motion n'ait été donné en vertu de l'article 41 du Règlement, un député qui se propose de soulever une question de privilège ne découlant pas des délibérations en Chambre au cours d'une séance doit donner à l'Orateur un exposé écrit de la question au moins une heure avant de la soulever en Chambre.

M. Barnett: Qu'il me soit permis monsieur le président, de signaler très aimablement au comité que nous sommes saisis d'un amendement. D'après moi le Règlement nous oblige à présenter des arguments pertinents lors de la discussion d'amendements.

(L'amendement de M. Barnett est rejeté par 48 voix contre 31.)

M. le président suppléant: Je déclare l'amendement rejeté.

M. Knowles: Avant d'abandonner le nouvel article 9, le ministre en expliquerait-il les cinq ou six lignes de la dernière partie, à partir du mot «moins», à la 32e ligne?

L'hon. M. MacEachen: «Moins... lorsque le conjoint de cette personne...»

L'hon. M. Knowles: C'est cela.

L'hon. M. MacEachen: Dans le calcul du supplément payable à une personne mariée, il faut tenir compte du revenu global du couple. Cette partie prévoit le cas où un pensionné marié a un conjoint non marié...

M. Knowles: Un conjoint non marié?

L'hon. M. MacEachen: Pardon. Un conjoint non pensionné.

M. Knowles: Qu'est-il prévu, monsieur le président? Cela m'intéresse.

L'hon. M. Pickersgill: N'y mêlons pas le sexe.

L'hon. M. MacEachen: Laissez-moi recommencer. Cette disposition prévoit de l'aide à un bénéficiaire d'une pension de vieillesse lorsque le conjoint n'en reçoit pas. En ce qui concerne le supplément, le revenu combiné du couple entre en ligne de compte. Lorsqu'il s'agit de calculer le supplément dans un cas de ce genre, on ne tient pas compte pour ainsi dire de $900 des revenus anx fins de la sécurité de la vieillesse afin de prendre en considération le conjoint non pensionné. En le faisant, vous augmentez naturellement le supplément payable au pensionné, ce que vous ne pourriez pas faire autrement. Voilà fondamentalement comment cela se fait.

Si vous prenez, par exemple, le cas d'un pensionné qui a d'autres revenus—oublions sa pension—de $100 par mois mettons, le conjoint non pensionné n'ayant pas de revenu à son compte. Le revenu combiné est de $1,200 et afin de calculer le supplément, le pensionné qui a présenté une demande divisera ce $1,200 en deux. Vous avez donc $600, dont vous soustrayez $450, ce qui représente six fois le montant de la pension qui peut être payée à un pensionné pour tout mois de cette année. Le revenu qui reste et pour lequel un supplément est versé s'établit à $150. Le calcul de cette partie consiste à ne pas tenir compte de la moitié du revenu du conjoint qui reçoit une pension.

Le très hon. M. Diefenbaker: Citez-vous cet exemple pour montrer combien le bill est peu compliqué? Il faudrait recourir à un avocat exceptionnellement subtil pour le comprendre.

M. Knowles: Il y a peut-être des députés qui peuvent le comprendre, mais comment le ministre le fera-t-il clairement comprendre au pensionné marié qui cherche à remplir cette formule et dont le conjoint n'est pas pensionné?

L'hon. M. MacEachen: Nous espérons le faire clairement comprendre aux pensionnés par des exemples. J'avoue que cette phrase juridique est passablement déconcertante. C'est ce que j'ai trouvé. Peut-être le député de York-Sud et les autres éminents avocats ne le trouvent-ils pas.

Une voix: Il l'allongerait deux fois plus.

L'hon. M. MacEachen: C'est vraiment une manière d'assurer un supplément plus élevé dans le cas d'un pensionné qui a un conjoint non pensionné. En vue de recevoir cette prestation supplémentaire, il m'a semblé qu'il vaudrait la peine d'insérer ici les quatre phrases juridiques compliquées. J'ai pris ce risque en espérant que l'avantage qu'en retireraient les pensionnés l'emporterait sur les reproches que je recevrais pour l'inclusion de cet alinéa compliqué.

M. le président suppléant: Avons-nous terminé l'étude du nouvel article 9, article 3 du bill?

Des voix: Oui.

M. le président suppléant: Le nouvel article 10 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. le président suppléant: Le nouvel article 11 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. le président suppléant: Le nouvel article 12 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. le président suppléant: Le nouvel article 13 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. le président suppléant: Le nouvel article 14 est-il adoptée?

Des voix: Adopté.

M. le président suppléant: Le nouvel article 15 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

M. le président suppléant: Le nouvel article 16 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

• (4.40 p.m.)

M. le président suppléant: Le nouvel article 17 est-il adopté?

M. Knowles: Monsieur le président, le ministre nous dirait-il si l'on s'était déjà écarté de la règle générale dont s'inspire la loi de l'impôt sur le revenu? Il semble que l'article doive permettre au ministre du revenu national de donner, au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, des renseignements tirés des déclarations d'impôt sur le revenu des particuliers. Ce matin, le ministre des Finances nous a longuement entretenus du caractère sacré des déclarations d'impôt. Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social nous dira peut-être s'il existe un précédent à ce que cet article propose.

L'hon. M. MacEachen: J'ignore s'il y a des précédents. Je n'ai pas vérifié, mais je n'en ai jamais entendu parler. Je ne puis affirmer non plus qu'il n'en existe pas.

M. Knowles: Ne devons-nous pas nous arrêter un instant à cette question, même au risque d'être accusés d'obstruction, puisque pour la première fois nous autoriserions le ministère du Revenu national à communiquer à un autre ministère les renseignements qu'il détient? Ne devrait-on pas au moins défendre ou justifier cette innovation?

Comme nous l'avons signalé, le ministre ne nous a pas encore convaincus que c'est là une façon simple de procéder. Il a encore à nous convaincre vraiment qu'aucune évaluation des moyens n'entre ici en jeu. Je ne veux pas

emprunter le terme «fureteur» qu'a utilisé le chef de l'opposition, mais que prévoient au juste les dispositions du présent article? Indépendamment des termes «évaluation des moyens» que j'ai employés et du not «fureteur», lancé par le chef de l'opposition, ne devrait-on pas nous dire clairement pourquoi on s'éloigne de la pratique établie aux termes de la loi de l'impôt sur le revenu?

L'hon. M. MacEachen: Je crois avoir déjà expliqué ce point. L'article stipule que le ministre du Revenu national peut, à la demande du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, fournir des renseignements sur le revenu ou la source de revenu d'un requérant ou d'un bénéficiaire. Il s'agit de renseignements sur le revenu qui pourront servir à la vérification de la demande du requérant. Tout cela a été expliqué clairement au comité dès le début des délibérations lorsque j'ai signalé que ce serait notre unique moyen de vérifier les renseignements fournis dans une demande.

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): L'explication du ministre m'étonne, car encore récemment, le ministre des Finances a exprimé son horreur quand un député lui a demandé d'enfreindre la loi de l'impôt sur le revenu en communiquant des renseignements sur des escroqueries dans le monde financier, dont la divulgation aurait empêché une foule de gens de perdre de l'argent. Mais on propose maintenant de passer outre à cette disposition de la loi de l'impôt sur le revenu afin de fureter chez les vieillards pensionnés. J'aimerais que ces deux ministres se consultent, car le ministre des Finances a joué les Pharisiens à ce propos, au début de la journée.

L'hon. M. Sharp: Sauf erreur, la mesure autorise le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social à obtenir des renseignements du ministère du Revenu national dans un but précis. On demande au Parlement d'approuver cette façon de procéder. Autant que je sache, le Parlement n'a pas approuvé de méthode permettant aux déclarations d'impôt de particuliers d'être communiquées à des tiers. Si le Parlement juge la proposition peu raisonnable, il peut la rejeter. Pour ma part, je n'ai pas accès aux déclarations d'impôt, et le ministre du Revenu national n'est pas autorisé par le Parlement à dévoiler ni à moi, ni à personne, des renseignements sur les affaires fiscales de particuliers.

[M. Knowles.]

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Si je me souviens bien des paroles du ministre, il s'y est opposé non seulement pour des motifs d'ordre juridique, mais au nom de principes élevés, et il s'est étonné qu'un député puisse dire que lui-même ou quelqu'un d'autre pourraient essayer d'obtenir des renseignements réservés uniquement à la Division de l'impôt. Pourtant, il accepte apparemment sans sourciller la proposition que renferme le nouvel article.

L'hon. M. Sharp: Si le Parlement approuve la loi nécessaire, le ministre du Revenu national aurait alors le droit de montrer les déclarations à n'importe qui, et je ne trouverais rien à redire. Mais il ne possède pas ce pouvoir. On demande maintenant au Parlement d'approuver une disposition permettant la communication de renseignements concernant l'impôt à certaines fins ou dans un but précis, et si l'approbation est donnée, la situation serait modifiée en conséquence.

M. Lewis: Il convient alors de répondre au ministre des Finances que lorsqu'il s'est d'abord rendu compte de cette escroquerie, il aurait dû agir exactement comme le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social vient de le faire—il aurait pu se présenter au Parlement et demander de ne pas être assujetti à la disposition relative au secret qui s'applique aux renseignements que possède le ministère du Revenu national, afin de dépister les personnes en cause et de mettre fin à ces déprédations.

Je voudrais signaler également au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social qu'il ne nous a pas révélé toute l'ampleur du pouvoir accordé aux termes de ce nouvel article qui est ainsi conçu:

> ...le ministre du Revenu national ou toute personne désignée par lui à cette fin, peut, à la demande du ministre, fournir au ministre, ou à tout fonctionnaire ou employé du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social...

Les renseignements et ainsi de suite. Cela équivaut, me semble-t-il, à la pire espèce de furetage. Cela signifie que tout employé engagé dans ce domaine peut demander ces renseignements sans même obtenir au ministre de qui il relève, l'autorisation de le faire. La chose me semble répréhensible.

L'hon. M. MacEachen: Il y a quelques minutes, l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre m'a demandé s'il y avait un précédent et j'ai répondu que je n'en connaissais aucun. Je dois maintenant lui signaler qu'il y a un précédent, en vertu de la loi sur le

régime de pensions du Canada. L'autorité accordée dans cette loi est beaucoup plus étendue que celle qui est demandée ici.

M. Lewis: Cette loi renferme-t-elle la même disposition qui prévoit que n'importe quel fonctionnaire ou employé a accès aux renseignements?

M. Knowles: Il y a une différence entre le régime de pensions du Canada et cette mesure législative. Le régime de pensions du Canada est fondé sur les cotisations de chaque pensionné, versées à son compte personnel. Il n'en est pas ainsi dans le présent cas. L'exemple donné par le ministre ne me semble pas constituer un précédent valable pour adopter la mesure actuellement proposée. Étant donné la déclaration du ministre des Finances plus tôt aujourd'hui, j'estime qu'il ne suffit pas de présumer que le Parlement acceptera maintenant cette prosposition. Je propose donc:

Que l'article 3 du bill nº C-251 soit modifié par la suppression de l'alinéa *a* du paragraphe 3 du nouvel article 17 dont l'adoption est prévue par ledit article 3.

• (4.50 p.m.)

Le paragraphe visé commence au bas de la page 9 et se termine à la page 10. Je n'ai qu'un exemplaire de l'amendement, car je viens tout juste de le rédiger.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant est-il persuadé que le bill aura du sens avec cet amendement?

M. Knowles: Il ne détruit pas le reste de l'article. Il laisse une autre partie au paragraphe 3 et les légistes de la Couronne ont l'autorité voulue pour rectifier la ponctuation. L'objet de l'amendement est de supprimer les lignes 47 à 49, à la page 9, et les onze premières lignes à la page 10 du bill; d'autre part, il n'aura nul effet, à mon avis, sur l'énoncé de la résolution qui a précédé le bill.

M. le président suppléant: Pour la gouverne du comité, je vais donner lecture de l'amendement. M. Knowles propose que l'article 3 du bill nº C-251 soit modifié par la suppression de l'alinéa *a* du paragraphe 3 du nouvel article 17 dont l'adoption est prévue par ledit article 3.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, je pense qu'on aurait tort d'aller plus loin sans signaler que le Parlement ne prendrait pas une initiative inusitée en adoptant cet article, comme on le lui demande de le faire. Effectivement, les pouvoirs que le Parlement a accordés quant au régime de pensions du Canada sont beaucoup plus vastes que les pouvoirs demandés ici. En effet, la mesure sur le régime de pensions prévoit que, nonobstant toute autre loi, tout renseignement obtenu par un fonctionnaire, commis ou employé du ministère du Revenu national, du ministère des Finances ou de la Commission d'assurance-chômage «aux fins d'application de la présente loi peut être communiqué par lui à un fonctionnaire, commis ou employé du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social». Par conséquent, selon une pratique déjà établie, le ministère du Revenu national peut communiquer des renseignements au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social. Ce sont les mêmes pouvoirs que nous demandons à l'égard de certains articles concernant le revenu des gens, et l'adoption de cet amendement détruirait tout le concept que nous tentons d'établir. Je demande au comité de rejeter l'amendement.

M. Barnett: Si le ministre veut bien relire l'article du régime de pensions du Canada qu'il vient de citer, il se rendra probablement compte que cette disposition, loin d'être aussi vaste que ce qu'on propose ici, est très étroite et très précise. Je n'en ai pas le texte sous les yeux, mais je pense que ce pouvoir ne peut viser que les cotisations au régime de pensions du Canada.

Par contre, ce nouvel article vise tout le revenu et toutes les sources de revenu du requérant et c'est là, selon moi, une chose tout autre que la disposition adoptée par la Chambre au sujet de l'administration du régime de pensions du Canada. Cette fois-là nous avons convenu, que, pour fins d'économie d'administration, d'autoriser les fonctionnaires du ministère du Revenu national à transmettre les renseignements appropriés au sujet des cotisations des particuliers à l'autre ministère chargé du versement des pensions en vertu du régime de pensions du Canada. Sauf erreur, les renseignements que pouvait fournir le ministère du Revenu national étaient de portée fort restreinte et très précise et ne ressemblaient en rien à ce que prévoit le nouveau paragraphe dont voici un passage:

...qui a trait au revenu d'un requérant ou d'un bénéficiaire ou du conjoint de ce requérant ou bénéficiaire ou à son revenu provenant d'une ou plusieurs sources particulières, ou qui a autrement trait à tout semblable requérant, bénéficiaire ou conjoint...

Aux termes de cette disposition, on peut enquêter sur toute la question du revenu et sur tous les événements qui s'y rattachent. A mon avis, le ministre se trompe énormément en prétendant que la portée des dispositions du régime de pensions du Canada dépasse ce que l'on sous-entend dans cet article.

M. McCleave: Si nous adoptons la mesure ainsi conçue, nous la dotons d'une bombe nucléaire, prête à être lâchée sur une poignée de contrevenants. A mon avis, c'est une attitude exagérée. Il y a bien d'autres façons de voir si quelqu'un fraude le contribuable. Les voisins le dénonceront peut-être, ou bien les 400 ou 500 nouveaux fonctionnaires chargés d'administrer le régime s'en apercevront. Mais c'est recourir ici à une arme bien puissante pour une si petite cible. C'est pourquoi j'appuie l'amendement tendant à la supprimer.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président, le ministre voudra-t-il réexaminer la question? A première vue, l'amendement semble sensé. Nous ne voulons pas établir un régime de furetage dans le pays, mais ce sera la conséquence de ce nouvel article.

Aujourd'hui, le ministre des Finances nous a donné une réponse insolite cet après-midi lorsqu'il a pieusement invoqué la nature sacro-sainte de certains renseignements qu'on peut divulguer ou obtenir. Il s'est enrobé de vertu juridique pour dire qu'il ne permettrait jamais une telle éventualité. Des milliers de personnes étaient exposées à une escroquerie. C'est ce qui est arrivé. Des Canadiens ont perdu des millions et des millions de dollars et le ministre a dit qu'il était impuissant devant la situation. Le ministre possédait des renseignements dès le mois de janvier. Il n'a pas alors demandé au Parlement la permission de les révéler, ce qui aurait empêché ou au moins mitigé une fraude flagrante dont ont été victimes des milliers de Canadiens gagnant de maigres revenus. Ces gens vont maintenant payer les conséquences de leur confiance. Le gouvernement estime qu'il ne peut rien faire ou il ne veut rien faire.

S'il doit y avoir une loi pour les nantis, qu'elle soit la même pour le Canadien moyen de 69 ans et plus qui demande ce supplément. Cela révèle sans nul doute que tout ce qu'on propose, c'est une évaluation des ressources. Pourquoi le gouvernement veut-il avoir le droit d'obtenir des renseignements qui seront utilisés contre les Canadiens pauvres et nécessiteux alors qu'il manifeste, comme le ministre des Finances l'a fait aujourd'hui, une sollicitude si anormale envers les puissants qui commettent des escroqueries? Un amendement de ce genre aurait empêché les fraudes commises par ceux qui sont associés à la compagnie d'assurance qu'on a mentionnée plus tôt aujourd'hui.

[M. Barnett.]

• (5.00 p.m.)

Je dis au ministre que l'article de la loi précédente qu'il a mentionné n'a pas une portée aussi générale que l'autorisation qu'on demande dans ce cas-ci. Je n'ai pas l'article devant moi mais le préopinant a dit qu'il est beaucoup plus restreint que celui qui visera les vieillards canadiens.

En l'écoutant, j'en suis venu à la même conclusion. Dans ce cas-ci, la chose prend une ampleur injustifiable. Cet article, de prime abord, semble indiquer que le gouvernement craint de se voir frauder par une poignée d'individus enclins à profiter de la situation. N'adoptons pas un article d'une telle portée qui permettra d'enquêter sur les pauvres et les nécessiteux, tandis que ceux que l'argent rend puissants continueront d'être protégés comme ils le sont déjà.

L'hon. M. Sharp: Monsieur le président, de crainte qu'on ne prenne trop au sérieux ces remarques du chef de l'opposition...

Le très hon. M. Diefenbaker: Elles sont très sérieuses et il faut les prendre comme telles.

L'hon. M. Sharp: ...je voudrais faire quelques commentaires pour démontrer l'hypocrisie pure et simple de son attitude...

Des voix: Cinq heures.

L'hon. M. Sharp: ...qu'il n'affiche, selon moi, qu'aux fins bien personnelles qu'il a en tête...

Des voix: Cinq heures.

L'hon. M. Sharp: ...et parce qu'il souhaite voir le gouvernement...

Des voix: Cinq heures.

Les très hon. M. Diefenbaker: L'honorable représentant s'y connaît en fait d'hypocrisie, si l'on en juge d'après son exposé d'aujourd'hui.

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, j'espère réussir à dire quelques mots. Le très honorable chef de l'opposition a laissé entendre que le gouvernement était intervenu d'une certaine façon dans la poursuite en justice...

Le très hon. M. Diefenbaker: N'a rien fait.

L'hon. M. Sharp: ...de gens qui ont fraudé le public.

Le très hon. M. Diefenbaker: N'a rien fait.

L'hon. M. Sharp: Rien dans mon exposé de ce matin ne justifie une pareille conclusion. Ce que j'ai dit alors, je vais le répéter. J'ai confirmé que M. Gruber était entré en contact plus tôt cette année avec le ministère du Revenu national et le department des assurances. Quant au département des faillites, je ne saurais dire, ce service n'étant pas de mon ressort. J'ai appris cette démarche de M. Gruber l'autre jour seulement. Je me suis renseigné à ce sujet. En ce qui concerne le département des assurances, j'ai appris que les hauts fonctionnaires ont agi avec diligence pour protéger les intérêts de cette société d'assurance qui relève de l'autorité fédérale. Pour ce qui est du ministère du Revenu national, il s'agissait de savoir si les fonctionnaires qui les avaient reçus devaient communiquer au grand public des renseignements concernant les intérêts de contribuables.

Le très hon. M. Diefenbaker: Ou au gouvernement de l'Ontario.

L'hon. M. Sharp: Je le répète, ils ne l'ont pas fait alors et, bien entendu, ils s'en tenaient à la loi. Là, il me semble que le très honorable représentant, au lieu de les blâmer, devrait plutôt les approuver. J'aimerais ajouter quelque chose que le chef de l'opposition a commodément passé sous silence, et cela me surprend, car il a posé quelques questions auxquelles j'ai donné la même réponse. En ce qui concerne la responsabilité du gouvernement ontarien, M. Gruber a donné à celui-ci le même renseignement qu'aux fonctionnaires du gouvernement fédéral. Par conséquent, il ne nous incombait pas, à mon avis, de le transmettre.

Le très hon. M. Diefenbaker: Au gouvernement provincial?

L'hon. M. Sharp: Oui.

Le très hon. M. Diefenbaker: Comment le saviez-vous?

L'hon. M. Sharp: M. Gruber a communiqué avec mon bureau il y a deux ou trois jours à peine et m'a dit, en dictant ses renseignements à ma secrétaire, qu'il les avait transmis. Je me suis informé auprès du surintendant des assurances à ce sujet et il m'a dit que M. Gruber lui avait dit la même chose.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président, le ministre voudrait-il répondre à cette question: s'il n'a appris qu'il y a quelques jours que M. Gruber avait transmis ce renseignement au gouvernement provincial, pourquoi ne l'a-t-il pas fourni entre janvier et novembre?

L'hon. M. Sharp: M. Gruber a renseigné le gouvernement provincial en même temps que le gouvernement fédéral. A notre avis, il ne nous incombait aucunement de transmettre ce renseignement que M. Gruber lui-même avait dit qu'il transmettrait au gouvernement ontarien. J'hésite encore à critiquer l'administration du gouvernement de l'Ontario, mais le très honorable représentant m'a forcé de le faire à cinq ou six reprises déjà, et je regrette d'avoir à le faire encore une fois.

Une voix: Où habitez-vous?

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît. La présidence a des doutes quant au rapport du débat actuel avec le nouvel article 17.

M. Lewis: J'invoque le Règlement. En toute déférence pour vous, monsieur le président, le ministre des Finances, sans se reporter à aucune partie du projet de loi, a obtenu la permission de la présidence de faire une déclaration en réponse à certaines allégations que le chef de l'opposition a faites dans un discours où il se reportait à un certain article du projet de loi.

Une voix: C'est exact.

M. Lewis: Sauf votre respect, monsieur le président, le ministre des Finances ne devrait pas s'en tirer avec une déclaration comme celle qu'il a faite, et qui, à mon avis, renferme un certain nombre de propositions inacceptables, sans que l'occasion...

Des voix: Règlement.

M. Lewis: ...soit donnée à quelqu'un d'autre de parler au sujet de ces propositions. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais avoir cette occasion.

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai reconnu que certaines des remarques du ministre des Finances étaient irrecevables. J'estime que la poursuite de cette discussion, qui n'a aucun rapport avec le nouvel article 17, est aussi irrecevable. Je demanderais aux députés de rattacher leurs observations au nouvel article 17 de la loi, dont il est question à l'article 3 du bill, et à l'amendement pertinent.

M. Lewis: Monsieur le président, je voudrais parler de l'amendement dont le comité est saisi. Il me semble qu'on n'a rien prouvé qui permette l'intrusion du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, ni celle des fonctionnaires ou employés de son ministère qu'il pourrait nommer, dans les renseignements secrets du ministère du Revenu na-

tional. Nous ne devrions pas admettre cela, vu ce que le ministre des Finances a répété il y a quelques instants. Que son ministère ait ou non une responsabilité qui n'englobe que la corporation particulière connue sous le nom de *North American General Insurance Company*, moi j'insiste sur le fait qu'il lui incombe de veiller aux intérêts du peuple canadien. Même s'il était peut-être au courant que les autorités torontoises en cause avaient reçu les mêmes renseignements qu'il possédait, il lui incombait sûrement de s'assurer, premièrement, si elles les avaient bien eus, deuxièmement si c'étaient les mêmes renseignements qui leur avaient été fournis et troisièmement si elles faisaient quelque chose concernant les renseignements qui leur avaient été donnés. Il ne devrait pas se cacher sous le petit parapluie qu'il s'est fabriqué.

Des voix: Règlement, Règlement.

M. Lewis: Les vis-à-vis qui crient «Règlement» aurait dû le faire lorsque leur ministre des Finances a parlé. Autre exemple flagrant... (*Applaudissements*)

M. le président: A l'ordre. A mon avis, le député d'York-Sud n'ignore pas que je me demandais si ses observations concernaient le nouvel article 17 et l'amendement qui s'y rapporte. Je demande en toute déférence que le député collabore au cours de l'étude de cet amendement dont le comité est saisi.

M. Lewis: Monsieur le président, je suis sûr que vous éprouviez ce doute-là lorsque le ministre des Finances parlait, mais vous nous en avez fait part après son discours.

Je vous demande très respectueusement de faire preuve à mon égard de la même générosité. J'aimerais dire aux honorables vis-à-vis qui n'ont pas interrompu le ministre des Finances lorsqu'il a prononcé un discours qui n'avait rien à voir avec le projet de loi qu'ils ne montrent pas ainsi leur sectarisme politique sans scrupules.

• (5.10 p.m.)

Le ministre des Finances a clairement indiqué qu'il est prêt à se cacher derrière le voile de mystère dont s'entoure le ministère du Revenu national seulement lorsqu'il s'agit d'une société, même si c'est au détriment des Canadiens. A mon sens, le comité ne devrait pas adopter cet article, qui devrait être supprimé. Nous ne devrions pas permettre l'intrusion dans les affaires des vieillards qui reçoivent un pension. Si on traite les sociétés d'une certaine façon, on devrait au moins traiter les vieux de même, en respectant leurs affaires privées comme, d'après l'insistance du ministre, on devrait respecter celles des sociétés d'assurance.

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer?

L'hon. M. Churchill: Non, monsieur le président.

M. Peters: Il est cinq heures, monsieur le président. Aujourd'hui, on a parlé de sacrifier l'heure réservée aux mesures d'initiative parlementaire, mais comme aucune annonce n'a été faite au sujet du différend des contrôleurs de la circulation aérienne, l'ordre du jour devrait avoir priorité.

M. le président: Je ne sais si j'ai bien interprété l'ordre émis par la Chambre ce matin, mais j'ai l'impression que les députés devaient siéger de 11 heures du matin à 6 heures du soir, puis de 7 heures à 10 heures du soir, et que l'heure consacrée aux mesures d'initiative parlementaire serait supprimée.

M. Knowles: Il semble y avoir eu méprise à ce sujet, mais comme le premier ministre est à son pupitre et que la tribune des journalistes est remplie—en prévision sans doute d'une annonce—il conviendrait peut-être de lever la séance et de faire rapport de l'état de la question, afin qu'on puisse procéder à l'annonce.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, auriez-vous l'obligeance de lire la motion en entier et l'amendement, qui ont été tous deux adoptés aujourd'hui?

M. le président: La motion adoptée ce matin se lit comme il suit:

> Que, nonobstant les dispositions contraires de tout article du Règlement, le vendredi 16 décembre 1966, les heures de séance soient de 11 heures du matin à 6 heures du soir et de sept heures à 10 heures du soir, que l'heure prévue pour l'examen des affaires inscrites au nom des députés au cours de ladite séance soit suspendue et que, le samedi 17 décembre 1966, la Chambre se réunisse à 11 heures du matin et siège sans interruption jusqu'à 6 heures du soir et que l'ordre des travaux et la procédure pour cette séance soient les mêmes que pour un vendredi, sauf qu'il ne doit pas être prévu d'heure consacrée aux affaires inscrites au nom des députés.

Et voici l'amendement à la motion, qui a également été adopté:

> ...et que l'unique sujet pouvant être étudié durant les heures supplémentaires de séance soit la mesure destinée à assurer la continuation des services de contrôle de la circulation aérienne.

La présidence est d'avis que l'amendement se rapporte à la prolongation des séances; ainsi l'ordre des travaux à étudier au cours de la séance prolongée devrait commencer à sept heures.

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-les Îles): Monsieur le président, ne pensez-vous pas qu'étant donné la suspension de l'heure consacrée aux affaires inscrites au nom des députés, cette heure fait partie de la séance prolongée?

Des voix: Oh non.

L'hon. M. Churchill: Vous devez considérer la motion et l'amendement comme un tout.

M. le président: Je n'ai pas l'intention de répondre à des questions, mais je devrais peut-être signaler à l'honorable député de Nanaïmo-Cowichan-Les Îles que ce que je viens de dire c'est mon interprétation de l'ordre adopté par la Chambre ce matin. J'ai beaucoup réfléchi à cette question depuis une heure environ. Je suis d'avis que la Chambre a suspendu ce matin l'heure réservée aux travaux d'initiative parlementaire et que l'amendement au sujet de la prolongation des heures de séance a trait à certains travaux qui peuvent être examinés au cours de ces heures supplémentaires. Je suis d'avis que les heures de séance supplémentaires commencent à sept heures.

L'hon. M. Churchill: Sauf erreur, nous examinons en ce moment le paragraphe 17 de l'article 3. Quand j'ai pris la parole sur ce projet de loi il y a deux ou trois jours, j'ai relevé ce nouvel article et signalé neuf domaines où le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social pourrait entreprendre des enquêtes supplémentaires pour déterminer le revenu de ceux qui demanderaient ce supplément de pension. Il a répondu que j'interprétais mal cette disposition. Quoi qu'il en soit, c'est alors que j'ai déclaré qu'il enverrait des fonctionnaires fureter chez les vieillards pensionnés pour établir leur revenu.

Maintenant que nous approfondissons le nouvel article 17, nous constatons que j'avais raison de croire que ce furetage s'étendra à des domaines jusqu'ici considérés comme sacro-saints. Ce matin, le ministre des Finances a laissé entendre que les déclarations d'impôt sur le revenu tombent dans cette catégorie. Nous avons toujours cru que personne ne pouvait consulter une déclaration d'impôt sans autorisation spéciale. Voici maintenant qu'on prend des dispositions spéciales pour le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social.

Sauf erreur, le ministre nous dit qu'en adoptant la présente mesure la Chambre autorise un examen fouillé des déclarations d'impôt. Voilà pourquoi nous devons résister dans toute la mesure du possible à cette disposition. Elle constitue une façon indirecte de miner le caractère confidentiel des déclarations sur lequel les gens comptaient. Les députés voient bien tout le sérieux de la chose. Nous devons appuyer l'amendement dont nous sommes saisis et faire l'impossible pour empêcher que la loi soit modifiée. A mon sens, le ministre des Finances et le ministre du Revenu national auraient dû résister à ce projet. Ils sont tous deux responsables des finances du pays et devraient être les premiers à s'opposer à l'intrusion dans leurs ministères de fureteurs en quête de formules à caractère confidentiel. Par contre, si des fureteurs ont la permission d'examiner les déclarations des pensionnés, ils devraient pouvoir examiner aussi celles des compagnies ou sociétés.

A mon avis, les Canadiens vont protester énergiquement en constatant qu'une si grande latitude est accordée. Je doute que quelqu'un consente à montrer sa déclaration à n'importe qui. La situation comporte essentiellement deux dangers. Nous donnons leurs coudées franches aux fureteurs et nous nous ingérons dans les affaires privées des gens. Nous allons supprimer le secret des déclarations. Que le ministre des Finances nous dise si, d'après lui, cette décision n'est pas mauvaise. Elle l'est, à mon sens, car les gens diront que la loi modifiant la loi sur la sécurité de la vieillesse a permis aux fureteurs d'examiner leurs déclarations d'impôt. Ils croiront que personne ne s'y est vraiment opposé, bien qu'on ait toujours fait fi de nos objections. Ils croiront que la chose ayant été faite une fois, on pourra recommencer plus tard pour d'autres lois. Ils croiront que nous avons approuvé une enquête semblable.

• (5.20 p.m.)

Quelque autre bill futur renfermera une disposition analogue. Des tiers seront autorisés à examiner les formules d'impôt sur le revenu et tout sera étalé au grand jour. Quand la première faille apparaît dans la digue, il est temps de s'arrêter et de boucher le trou. Ce serait mal nous acquitter de notre devoir que de permettre l'adoption d'une pareille mesure. Protester ne suffit pas. Il faut lutter jusqu'au bout. Je m'oppose moi aussi à cet article et j'appuierai l'amendement du député de Winnipeg-Nord-Centre.

M. le président suppléant: Le comité est-il prêt à se prononcer.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président...

L'hon. M. Benson: Monsieur le président, du consentement du comité, pourrais-je proposer qu'on lève la séance, que l'on fasse rapport de l'état de question et qu'on revienne à l'appel des motions pour me permettre de faire une déclaration?

M. Knowles: Je l'ai proposé il y a dix minutes.

M. le président suppléant: Vais-je lever la séance, faire rapport de l'état de la question et demander la permission de siéger plus tard aujourd'hui ou à la prochaine séance de la Chambre?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

M. MacInnis: J'invoque le règlement. Est-ce bien utile puisque le premier ministre vient de dire que la Chambre serait fort déçue d'apprendre qu'un accord avait été conclu.

Une voix: Asseyez-vous, espèce de poseur.

LES TRANSPORTS AÉRIENS

LES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE—ANNULATION DE LA GRÈVE

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Monsieur l'Orateur, depuis 24 heures nous avons eu des entretiens presque ininterrompus avec les délégués des trois organisations représentant les contrôleurs de la circulation aérienne. Ces représentants ont consenti à des termes acceptables pour le gouvernement et sont prêts à les recommander aux membres de leurs organisations. Ils se sont également engagés à ne pas entrer en grève mardi prochain. (*Applaudissements*)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, j'aimerais m'expliquer sur un fait personnel et dire que j'ai par mégarde mal renseigné la Chambre l'autre jour lorsque, me fondant sur des renseignements qu'on m'avait fournis et que je croyais exacts, j'ai dit qu'on avait consulté les trois organisations en question au sujet du mandat. J'ai reçu ce matin un télégramme de la part de M. Barnes, le directeur général de l'Institut professionnel, selon lequel on n'avait pas consulté son organisation et j'avais mal renseigné la Chambre. Je le regrette énormément, et j'ai pensé qu'il m'incombait de l'expliquer en public.

M. l'Orateur: Plaît-il à la Chambre de revenir aux travaux interrompus par l'annonce du ministre du Revenu national?

Des voix: Entendu.

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

MODIFICATION DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

SUPPLÉMENT DE REVENU GARANTI ET DÉTERMINATION DU REVENU DES PENSIONNÉS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Rinfret, reprend l'examen du bill n° C-251, tendant à modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse, présenté par l'honorable M. MacEachen.

M. le président suppléant: A l'ordre. La Chambre est de nouveau formée en comité plénier pour l'étude du bill n° C-251, tendant à modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse. Le comité étudie présentement l'article 3 du nouvel article 17 et l'amendement qui y a été apporté.

Sur l'article 3—

M. Baldwin: Monsieur le président, quelques mots sur cette question. Je me propose d'appuyer l'amendement et je le puis tout en restant logique, car lorsqu'on a proposé au régime de pensions du Canada un amendement de même nature que celui que présente maintenant le gouvernement, je me suis prononcé contre.

Lorsque nous étudions le genre de mesure législative que présentent aujourd'hui les gouvernements, ce gouvernement-ci en particulier, portant sur les questions de ce genre—ce fut le cas du régime de pensions du Canada —nous nous rendons compte que trop souvent l'on porte atteinte au principe régissant le droit immémorial de l'accusé, soit celui de n'être déclaré coupable que si la preuve soumise par la Couronne établit sa culpabilité. La proposition du gouvernement fait croire, et ce n'est pas nouveau, que la preuve peut être obtenue en consultant d'autres sources, des documents et des dossiers gouvernementaux, de sorte que les individus peuvent être condamnés sur la foi de déclarations qu'ils ont eux-même faites, croyant être à l'abri de toute enquête.

Je crois que l'amendement proposé mérite d'être appuyé. Je crois que sans aucun doute, tenant compte des dispositions de l'article qui prévoit la détermination d'infractions et de peines, le comité devrait appuyer l'amendement proposé, à la lumière des observations qui ont été faites; on ne devrait pas permettre que cet article soit adopté dans sa forme actuelle. Il incombe sûrement au gouvernement de justifier la tentative qu'il fait d'établir ce pouvoir extraordinaire. Il ne s'acquitte pas de cette responsabilité en disant simplement «Nous l'avons déjà fait». Que le gouvernement actuel ou tout autre gouvernement l'ait déjà fait, qu'importe; c'est un remède extraordinaire qu'il demande à la Chambre de sanc-

tionner, et il faudra fournir au comité des raisons beaucoup plus sérieuses et convaincantes avant qu'il en accepte l'adoption. Je suis un de ceux qui veulent appuyer l'amendement proposé.

Des voix: Aux voix.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président, je voudrais que tous les députés sans exception étudient cet article. On recherche des pouvoirs extraordinaires. Cela dépasse de loin tout ce qui a jamais été proposé jusqu'ici, et je suis au courant de l'amendement que la Chambre a adopté à une autre occasion. On nous demande d'approuver un furetage massif dans les affaires des Canadiens. A mon avis, le gouvernement aurait dû éprouver de la répugnance à approuver cet article.

Quant à cette mesure législative, nous disons depuis le début qu'elle introduit un nouveau principe dans le domaine de la loi sur les pensions de vieillesse, selon lequel on rétablit l'évaluation des ressources. Le gouvernement s'efforce de s'en tirer en expliquant qu'il ne s'agit pas vraiment d'une évaluation des moyens, mais d'autre chose. Cet article prouve qu'on veut employer des moyens vils. C'est une violation impardonnable des droits de l'individu.

Pourquoi existerait-il une loi pour les bénéficiaires de la pension de vieillesse et une autre pour tout le reste des citoyens? Car c'est ce que cela signifie. Les rapports d'impôt sur le revenu des Canadiens en général ne font pas l'objet d'enquête sauf dans les limites autorisées par la loi. Mais lorsqu'il s'agit des bénéficiaires de pensions de vieillesse on ne peut leur faire confiance. C'est ce que cela veut dire. On ne peut se fier à eux. Nous allons prévoir les moyens nécessaires pour les traquer et enquêter sur leurs réclamations faites en rapport avec leurs revenus.

• (5.30 p.m.)

Le gouvernement a même prévu une peine à l'article 21 pour ceux qui contreviennent à l'article 17. Je vous donnerai en guise d'illustration lecture de cet article 21 proposé:

Quiconque

a) sciemment fait une déclaration fausse ou trompeuse dans une demande...

Voilà la loi d'aujourd'hui.

...ou une déclaration que requiert ou permet la présente loi...ou obtient un versement de prestation grâce à une présentation mensongère des faits...ou

d) contrevient à l'article 17,

est coupable d'une infraction punissable sur déclaration sommaire de culpabilité.

Quelle attitude extraordinaire de la part d'un gouvernement qui se vante partout au pays de ce qu'il a fait au nom de la sécurité sociale! Chaque pensionné cherchant à obtenir le supplément sera soupçonné, épié, interrogé. Et si, par inadvertance, il commet une erreur, il s'exposera à une peine comme le prévoit l'article à l'étude.

Je suis stupéfié de l'attitude du gouvernement. Il n'a guère besoin de ce pouvoir. Il peut certes compter sur l'intégrité des pensionnés autant que sur celle d'autres Canadiens. Mais le gouvernement range les pensionnés dans une catégorie distincte et tient à vérifier leurs déclarations dans tous les sens. Il examinera leurs déclarations d'impôt sur le revenu et, s'il y trouve des erreurs, les pensionnés en cause en subiront les conséquences.

J'espère que le gouvernement ne va pas placer les pensionnés de la vieillesse dans une catégorie particulière eu égard à la déclaration de leur revenu. Ils méritent d'être punis s'ils font de fausses déclarations. Mais les sanctions doivent relever de la Couronne. Au contraire, le gouvernement présente un amendement qui insulte tout bénéficiaire de la pension de la vieillesse qui présente une demande. Cet amendement permet au gouvernement de fureter, pour les examiner, dans les déclarations d'impôts des personnes qui réclament une aide supplémentaire.

A mon avis, monsieur le président, cet article montre clairement que le gouvernement cherche, par cette mesure législative, à introduire l'évaluation des ressources. C'est ce que je ne cesse de répéter. Il a beau nier cette intention, cet article la prouve. Je puis m'imaginer la chasse qu'on fera aux bénéficiaires de la pension de la vieillesse qui réclament ce supplément. Toute la puissance législative sera contre lui.

Le ministère du Revenu national examinera ses antécédents, même si on lui a déclaré qu'on n'irait pas fouiller là-dedans. Quand les Canadiens font une déclaration d'impôt, il est parfaitement entendu que les renseignements qu'ils fournissent seront confidentiels. Telle est le fondement de la loi. La suppression de ce principe fondamental permettra au gouvernement d'enfreindre sa promesse aux Canadiens, autrement dit, de violer le caractère confidentiel des déclarations d'impôts chaque fois qu'il le jugera utile.

Je reviens à ce que je disais tout à l'heure sur la déclaration que le ministre des Finances a faite ce matin. Le gouvernement a obtenu des renseignements de M. Gruber au mois de janvier, mais il ne les a pas communiqués au

gouvernement de l'Ontario. Il ne savait pas que le gouvernement de l'Ontario était en possession de ces renseignements, et il n'a rien fait, si ce n'est ces jours derniers, en constatant que M. Gruber avait également communiqué les données au gouvernement de l'Ontario. Autrement dit, il était très soucieux que rien ne soit connu, M. Gruber ayant demandé protection contre d'éventuelles représailles. A quoi songeait-il, je l'ignore.

A mon avis, nous devons éprouver la même sollicitude envers tous les Canadiens, et je résiste à une mesure qui placera les vieillards pensionnés du Canada dans une catégorie à part; j'en suis froissé et je continuerai de m'y opposer.

L'hon. M. MacEachen: Ce n'est pas exact.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le vieillard pensionné sera mis à part du reste d'entre nous, dont les déclarations ne peuvent être examinées. Par cet article-là, le gouvernement déclare que tout est permis contre ceux qui demanderont le supplément de $30. Le ministre rit, mais voilà à quoi équivaut la mesure. On ne peut rien contre les puissants ou le reste des Canadiens, mais on peut tout contre les vieillards pensionnés. Je m'oppose à ce genre de loi.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je ne puis laisser passer sans commentaires ce que nous venons d'entendre et que mon honorable ami le ministre des Finances a qualifié d'hypocrisie tellement flagrante il y a quelques instants. Le très honorable représentant a dit que nous formions une classe spéciale d'un certain groupe de vieillards pensionnés en vérifiant ou en cherchant des moyens de vérifier la véracité des déclarations qu'ils feront au sujet de leurs revenus. La déclaration d'impôt sur le revenu de chaque contribuable canadien est vérifiée par la Couronne. Si la Couronne a le droit d'examiner la véracité des déclarations d'une personne à qui l'État retire de l'argent, elle a le droit, et ce n'est pas plus humiliant, de vérifier la véracité des déclarations de quelqu'un à qui l'État verse des prestations.

Le très honorable représentant, adroitement comme il en a l'habitude, a confondu les faits et les objectifs de cette mesure en laissant entendre qu'une communication d'un conseiller privé à un autre, pour fins publiques seulement et pour la protection des revenus, est comparable à la divulgation des affaires privées d'un contribuable à une autre personne ou agent privé.

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

M. Nielsen: L'article parle d'un fonctionnaire ou employé.

L'hon. M. Pickersgill: A mon avis, c'est la plus grossière déformation des faits. Si nous devons faire confiance aux Canadiens et administrer nos affaires en nous fondant sur la confiance seulement, nous accepterions alors les déclarations d'impôt sur le revenu de tout le monde sans les vérifier. Cette règle devrait s'appliquer aux millionnaires dont a parlé le très honorable représentant, aux riches et aux puissants. Nous les croirions sur parole. Nous savons que 99 p. 100 des contribuables et 99 p. 100 des vieillards pensionnés soumettront des déclarations véridiques. Nous savons aussi que bien des personnes peuvent faire des erreurs.

• (5.40 p.m.)

J'ai plutôt l'impression que ces larmes de crocodile que l'on verse, et tous savent qu'il ne s'agit pas d'autre chose, c'est aller trop loin. Personne ne peut arriver à les faire couler aussi abondamment que le très honorable représentant, sauf le député de Winnipeg-Nord-Centre. J'aimerais bien les voir en compétition. Mais le Canadien moyen ne se laissera pas tromper. Le contribuable ordinaire qui paye des impôts sur un revenu de $2,000 ou $3,000 sujet à vérification de sa déclaration devant le ministre du Revenu national, n'ira pas croire que la vérification d'une déclaration de revenu est injuste.

L'hon. M. Churchill: Vérification effectuée par qui?

L'hon M. Pickersgill: Cette vérification s'applique aux personnes qui recevront une partie de ces impôts. C'est exactement ce en quoi consiste le procédé. Nous le faisons parce que les gens en ont besoin, parce que nous avons une conscience sociale et que nous acceptons nos responsabilités en ce domaine.

M. Nielsen: Qui maintenant verse des larmes de crocodile?

L'hon. M. Pickersgill: Il n'est que juste envers les contribuables, les moins fortunés comme les plus fortunés, qui participent à ce genre de caisse, que nous prenions des mesures raisonnables pour nous assurer que les dépenses sont faites pour soulager ceux que le Parlement avait l'intention de soulager. C'est tout ce que cette mesure tente de faire.

Ce qui prouve l'hypocrisie des représentants d'en face, c'est qu'à 3 h. 30 cet après-midi le député d'Ontario s'est levé et, parlant

au nom de son parti, a déclaré que celui-ci était satisfait du reste du projet de loi. «Le gouvernement est inflexible, a-t-il dit. Nous sommes disposés à l'adopter en moins d'une demi-heure.» Ces brillantes personnes d'en face ne connaissaient rien de l'objection actuelle, y compris l'avocat distingué qu'est le chef de l'opposition. Il n'en savait rien avant de l'apprendre par l'entremise du NPD. Voilà qui montre le genre d'étude qu'ils ont fait du projet de loi et leur sincérité à cet égard. Je crois qu'il est temps de reconnaître qu'il existe une grande différence entre une simple vérification...

Une voix: Obstruction.

L'hon. M. Pickersgill: ...effectuée entièrement à l'intérieur des cadres du trésor...

Une voix: De l'évaluation des ressources.

L'hon. M. Pickersgill: ...et la mise à jour des questions confidentielles touchant l'impôt sur le revenu à d'autres fins.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je siège ici depuis assez longtemps, monsieur le président, pour m'attendre à peu près à tout de la part de l'honorable représentant et je ne suis jamais surpris. Mais l'entendre décrire cet après-midi le furetage comme témoignant de la conscience sociale du gouvernement, cela dépasse les bornes.

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Monsieur le président, le ministre des Transports m'a fait penser à plusieurs autres choses que je voudrais dire, mais dont je n'avais pas l'intention de parler. En premier lieu, je crois qu'il devrait lire l'article dont il discutait si intelligemment, car évidemment il ne l'a jamais lu. S'il en avait pris connaissance, il n'aurait pas dit de sottises au sujet d'un membre du Conseil privé chuchotant à l'oreille d'un autre membre des renseignements au sujet du revenu du contribuable. Le paragraphe 3 du nouvel article 17 est ainsi conçu:

Nonobstant toute autre loi...

a) le ministre du Revenu national ou toute personne désignée par lui à cette fin...

Juste ciel, monsieur le président, il pourrait désigner le ministre des Transports.

L'hon. M. Pickersgill: Il se trouve que je suis membre du Conseil privé.

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Je continue:

...fournir au ministre, ou à tout fonctionnaire ou employé du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social désigné par le ministre à cette fin, tout renseignement obtenu en conformité de toute autre loi qui a trait au revenu d'un requérant ou d'un bénéficiaire ou du conjoint de ce requérant ou bénéficiaire ou à son revenu provenant d'une ou plusieurs sources particulières, ou qui a autrement trait à tout semblable requérant, bénéficiaire ou conjoint, à toute fin relative à l'application de la présente loi;

L'hon. M. Pickersgill: Exactement.

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Le ministre dit exactement.

L'hon. M. Pickersgill: Puis-je poser une question à l'honorable député.

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Que veut le ministre? La question ne sera pas sensée mais qu'il la pose.

L'hon. M. Pickersgill: Je crains de ne pas avoir saisi la remarque du député.

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Je n'avais pas l'intention de parler de l'ouïe du ministre. Je faisais allusion à autre chose. Qu'il pose sa question.

L'hon. M. Pickersgill: Malheureusement, je suis sourd. Voilà ce que je voulais demander au député. Ne s'est-il pas rendu compte que les fonctionnaires du ministère sont liés par la loi sur les secrets officiels et que ces renseignements ne peuvent être obtenus qu'aux fins de l'application de la loi?

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Je veux maintenant parler du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et citer certaines de ses paroles du 5 décembre dernier. Il nous décrivait cette étrange différence ésotérique entre l'évaluation des besoins et l'évaluation des moyens. C'est l'une de ces questions philosophiques difficiles au sujet de laquelle j'ai eu de la difficulté à arriver à une conclusion. Le ministre a tenté de décrire cette évaluation des moyens que, Dieu merci, le gouvernement ne songerait pas à imposer. Qu'on l'appelle comme on le voudra, ce n'est rien d'autre qu'une évaluation des moyens. C'est un examen des coins et des recoins de la situation financière du particulier. Il tient compte de l'importance de son compte de banque, de la possession d'une automobile ou d'une maison, de l'aptitude des parents à contribuer à son soutien, de ses gains et ainsi de suite. Le gouvernement soutient carrément qu'il ne s'agit pas d'une évaluation des moyens. Il applique uniquement l'évaluation des besoins. Le ministre a donné une description précise de ce que le gouvernement ne fera pas, et je cite la page 10708 du hansard du 5 décembre:

On n'exigera aucun renseignement qui ne soit pas déjà requis aux fins de l'impôt sur le revenu; il n'y aura pas d'indiscrétion, nous ne chercherons pas à fureter dans les questions financières, nous ne poserons pas de questions avilissantes. Ce programme est une innovation,...

Grand Dieu, que le gouvernement soit honnête. S'il juge nécessaire de fureter et de

fourrer son nez dans les affaires des pensionnés, qu'il ait le courage de le dire au lieu de faire semblant comme le ministre. Le commentaire le plus aimable que je peux faire sur son discours du 5 décembre, c'est qu'il était extrêmement retors. Il donnait l'impression aux Canadiens que les gens âgés doivent être traités comme des citoyens honnêtes et responsables et qu'ils ne doivent pas être des victimes de la suspicion et de l'inquisition. Le projet de loi nous indique clairement que le gouvernement compte faire tout ce qui a été décrit par le ministre et toutes les choses qui sont partie intégrante de la véritable évaluation des ressources qu'il a rejetée sans equivoque.

Le ministre dit qu'il ne veut pas scruter les finances d'une personne, l'argent qu'elle a en banque, chercher à savoir si elle est propriétaire d'une voiture ou d'une maison, si ses parents peuvent lui venir en aide, quels sont ses gains et ainsi de suite. Le ministre sourit; libre à lui, mais c'est précisément ce que dit la mesure; elle entraînera le furetage et tout le cortège que j'ai décrit. Les enquêteurs peuvent aller dénicher tous les renseignements qu'ils veulent en vertu de cet article. Autrement dit, le furetage est sans borne. Que le ministre explique donc à nouveau son attitude, peut-être un peu plus clairement, un peu plus franchement que le 5 décembre.

L'hon. M. MacEachen: Je tiens à remercier le député de Nanaïmo-Cowichan-Les Îles. Il a été plus tendre envers moi que beaucoup d'autres. Après m'être fait traiter de Scrooge, de méchant et d'odieux, je me fais traiter de sournois. J'ai monté dans l'estime du comité. Nous avons clairement indiqué au comité la méthode que nous entendons suivre aux termes du projet de loi. On a laissé entendre que c'est une attitude sans précédent, que nous adoptons une façon de procéder qui n'est pas très canadienne. Le député de Peace-River a déclaré qu'une disposition semblable du régime de pensions du Canada ne lui plaisait pas. Le fait est que la loi permet déjà au ministère du Revenu national d'échanger des renseignements—n'importe lesquels—non seulement au sujet du groupe relativement peu nombreux en cause mais au sujet de cinq millions de personnes.

• (5.50 p.m.)

Le gouvernement n'a jamais caché ses intentions à ce sujet. Dès le début, nous avons déclaré franchement que nous chercherions à obtenir des renseignements sur le revenu d'un particulier et que nous les vérifierions auprès du ministère du Revenu national. On l'a répété maintes fois, de sorte que personne ne devrait s'en étonner. Je ne crois pas que les députés puissent trouver la chose si détestable. Le député de Wellington-Sud a prétendu que pour mettre en œuvre le programme du revenu garanti il faut connaître le revenu actuel d'une personne. Nous demandons aux pensionnés de nous indiquer leur revenu sur une simple formule que nous leur faisons parvenir. Ils le font. Tout ce qui peut arriver, c'est que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ou un fonctionnaire de son ministère demande au ministère du Revenu national de vérifier ce renseignement. Les pensionnés auront peut-être avantage parfois à faire vérifier ces renseignements. (*Exclamations*)

Certains députés ont dit qu'en un sens, ce programme est trop indulgent et ne comporte pas assez de vérifications. Le député d'Halifax a demandé pourquoi le ministère n'interrogerait pas les voisins des pensionnés pour découvrir le montant de leurs revenus. (*Exclamation*) D'après le député de Winnipeg-Sud-Centre, nous avons neuf façons différentes de vérifier le revenu.

L'hon. M. Churchill: Et je m'oppose à toutes.

L'hon. M. MacEachen: Mais le député interprète mal cette proposition. Le seul ministère auquel nous pouvons nous adresser, à notre gré, pour vérifier ces renseignements est le ministère du Revenu national. Nous demandons sans ambages au Parlement d'approuver cette façon de procéder pour nous permettre d'administrer ce programme. Si nous voulons accomplir des progrès au Canada dans l'établissement d'un programme futur de revenu garanti, c'est, semble-t-il, une autorisation pratique et sensée à obtenir.

J'assure aux députés que nous n'avons pas l'intention d'instituer un régime d'enquête contraire aux mœurs des Canadiens. Nous désirons simplement mettre en place un système de vérification des renseignements déclarés. En fait, je suis persuadé que si je proposais au Parlement un tel programme sans lui demander ce pouvoir de vérification, on me reprocherait vivement de ne pas avoir inséré dans le bill une disposition dans ce sens.

Je me suis efforcé de comprendre les arguments invoqués. Il n'est pas impossible, toutefois, que les événements de cet après-midi aient survolté l'atmosphère. Quoi qu'il en soit, j'espère que les députés se persuadront que notre initiative ne vise aucunement à humilier les pensionnés de la vieillesse; il s'agit d'une méthode simple, confidentielle, de vérifier les déclarations au besoin.

M. Korchinski: Le ministre des Transports a fait vibrer la corde sensible. Il me vient plusieurs questions à l'esprit, auxquelles j'aimerais que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social réponde. Le ministre nous a dit que 99 p. 100 des déclarations d'impôt sur le revenu étant exactes, on peut s'attendre à ce qu'il en soit de même des futures déclarations des pensionnés de la vieillesse. Pourquoi alors l'honorable représentant a-t-il besoin d'un personnel de 400 employés permanents et de 675 occasionnels pour vérifier les demandes?

Les déclarations d'impôt sur le revenu sont habituellement envoyées pendant une courte saison chaque année. Si seulement un pour cent de ces formules risquent d'être inexactes, peut-on vraiment justifier l'embauche de 675 occasionnels pour y fureter et découvrir un excédent de $5 ou $10 au-delà du montant admis comme revenu? Le ministre ne croit-il donc pas gaspiller temps et efforts, en embauchant 675 personnes pour fouiller dans les dossiers de quelques pensionnés et s'assurer qu'ils ne touchent pas quelques dollars de trop?

L'hon. M. MacEachen: Ce personnel sera employé non pas à fouiner dans les affaires des pensionnés, mais à s'occuper des centaines de milliers de demandes qui devront passer par la filière. Ces occasionnels aideront, pendant quelque mois, à lancer le programme.

M. Korchinski: Le ministre déclare que le personnel supplémentaire ne sera nécessaire qu'à certains moments donnés de l'année. Pourquoi cela?

L'hon. M. MacEachen: On aura besoin de personnel supplémentaire au moment où les demandes nous parviendront.

M. Knowles: Le ministre soutient notamment que l'évaluation du revenu que comporte cette mesure législative ne constitue pas une évaluation des ressources du genre incorporé à d'autres mesures législatives dans le passé. J'attire son attention sur le fait que la loi initiale sur les pensions de vieillesse, qui comportait une évaluation des ressources—il n'y a aucun doute à ce sujet—ne comprenait aucune disposition pour obtenir des renseignements de la direction de l'impôt sur le revenu. Je signale également à l'attention de l'honorable représentant que la loi actuelle sur les allocations aux anciens combattants comprend une évaluation des ressources. Pourtant cette loi, que je sache, ne renferme aucune disposition permettant au gouvernement d'obtenir des renseignements du ministère du Revenu national au sujet des anciens combattants qui demandent une allocation.

A mon sens, le gouvernement tente d'incorporer à cette mesure législative une méthode de vérification de ses évaluations qu'on n'a pas utilisée pour d'autres évaluations des ressources. Ainsi le ministre se trouve dans une situation difficile lorsqu'il soutient qu'il offre une pension qu'on peut obtenir en remplissant une simple formule, et qu'il fait confiance à ces gens. A mon sens, le ministre devrait y penser pendant la fin de semaine, puisqu'il est six heures.

Des voix: Obstruction.

(Rapport est fait de l'état de la question).

• (6.00 p.m.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, s'il y avait par hasard un député qui aurait été absent tout à l'heure, au moment de la déclaration concernant le règlement au sujet des services de contrôle de la circulation aérienne, je tiens à dire qu'il n'y a pas lieu de présenter une mesure législative à ce sujet. Il ne sera donc pas nécessaire de nous réunir ni ce soir, ni demain.

En ce qui concerne nos travaux que nous nous proposons de présenter lundi, il y aura naturellement le budget, à huit heures du soir, mais nous avons l'intention par ailleurs de poursuivre le débat sur l'ordre n° 111, projet de loi visant à modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse; une fois cette étude terminée, nous passerons à l'ordre n° 92, bill sur une politique nationale des transports.

L'hon. M. Churchill: Pourrais-je demander au leader de la Chambre quels autres travaux nous pourrions avoir la semaine prochaine, au moment où la Chambre s'ajournera pour le congé de Noël, si elle s'ajourne, et quand nous reviendrons en janvier?

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, je comptais faire cela au début des délibérations de ce matin. J'avais tracé un plan, en me fondant sur certaines suppositions, mais elles sont loin de s'être réalisées aujourd'hui, je le regrette, et si désireux que je sois d'annoncer les dispositions concernant le congé de Noël, je ne suis pas en mesure de m'exécuter.

Une voix: Du chantage.

L'hon. M. McIlraith: Non pas; tout simplement le contact ne s'est pas établi à la Chambre; ce n'est pas la faute de ce côté-ci, ni celle de la majeure partie des vis-à-vis.

M. Knowles: Monsieur l'Orateur, vu qu'on nous a déjà présenté un budget au cours de cette session, puis-je demander au ministre en vertu de quel article du Règlement le ministre des Finances fera sa déclaration à 8 heures mardi soir?

L'hon. M. McIlraith: Je crois savoir qu'on proposera une motion demandant à M. l'Orateur de quitter le fauteuil et à la Chambre de se former en comité des voies et moyens. C'est la formule courante pour proposer une motion sur le budget. Je n'ai pas vérifié ce que prévoit la procédure mais je suis certain que je ne me trompe pas.

M. Knowles: Le ministre a-t-il vérifié dernièrement l'article en cause. Se rend-il compte qu'il stipule qu'un ordre soit adopté sans débat sauf pour le dépôt du budget. Comme nous avons déjà eu le budget cette année, le ministre ferait mieux de vérifier.

L'hon. M. McIlraith: Vous avez raison mais je ne puis trouver aucune disposition stipulant qu'il ne doit y avoir qu'un seul budget dans une année. Certes, on a recouru à cet article du Règlement à maintes reprises par le passé et je pense qu'il autorise nettement la procédure proposée pour lundi.

M. Knowles: Il se peut qu'on nous fasse grâce de ces impôts.

L'hon. M. McIlraith: Nous risquons plutôt de ne pas obtenir ce supplément de pension de vieillesse.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Vu que le ministre des Travaux publics a déclaré que la Chambre ne sera saisie d'aucune mesure législative portant sur le contrôle de la circulation aérienne, puis-je conclure sans m'abuser que la Chambre consent à révoquer l'ordre adopté ce matin?

Des voix: Entendu.

L'ordre est révoqué.

(A 6 h. 06, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 19 décembre 1966

La séance est ouverte à deux heures et demie.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

L'OTAN—COMPTE RENDU PAR LE MINISTRE DE LA RÉUNION MINISTÉRIELLE TENUE À PARIS

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, moyennant le consentement de la Chambre et conformément à la pratique usuelle, j'aimerais faire rapport brièvement sur la réunion ministérielle de l'OTAN à Paris, dont je reviens justement avec le ministre de la Défense nationale.

Les problèmes les plus importants qui ont été soulevés lors de cette réunion avaient trait à l'ajustement aux conséquences de la décision de la France de se retirer des forces intégrées, de l'OTAN. Toutefois, on n'a pas discuté des relations de la France avec l'Alliance, car la plupart des dispositions d'ajustement nécessaires ont déjà été prises. Nos discussions reflètent les nouvelles relations qui se nouent actuellement entre la France et les quatorze autres nations de l'Alliance.

M. Brandt, le nouveau ministre des Affaires étrangères de l'Allemagne, a fait une importante déclaration. Comme le gouvernement de coalition venait d'entrer en fonctions, on a attaché beaucoup d'intérêt à ce premier énoncé de politique. M. Brandt a donné, à la satisfaction de tous, l'assurance que le gouvernement allemand servirait l'Alliance avec fidélité et désirait resserrer ses liens avec les pays de l'Europe de l'Est.

Le ministre a aussi mentionné que son gouvernement avait l'intention de promouvoir les relations entre l'Allemagne de l'Est et l'Allemagne de l'Ouest, sans compromettre la position de la République fédérale sur la non-reconnaissance de la République démocratique allemande ou sur l'objectif majeur de la réunification allemande. Il a insisté sur l'intention de son gouvernement de conserver les institutions démocratiques et rappelé que la République fédérale ne revendique ni le contrôle ni la propriété d'armes atomiques.

En décembre 1964, le Canada avait proposé d'étudier les perspectives d'avenir de l'Alliance. Adoptée par le Conseil, cette suggestion ne fut pas mise en œuvre, de crainte qu'elle n'occasionne une rupture avec la France. Mais, cette fois-ci, la France ayant déjà adopté sa ligne de conduite à l'égard de l'OTAN, il fut décidé, sur la proposition du ministre des Affaires étrangères de Belgique, que le moment était venu de procéder à une vaste étude sur les objectifs et les tâches futures de l'Alliance. Cette étude, qui doit être présentée à la réunion de décembre 1967, permettra peut-être à l'Alliance d'étendre le champ de son activité politique.

Ce sont les relations Est-Ouest qui ont surtout retenu l'attention. Une étude complète de la question, élaborée à la suite de la réunion de Bruxelles, a confirmé qu'il était désirable d'améliorer nos relations avec les pays de l'Europe de l'Est, sans perdre de vue l'objectif principal: un règlement pacifique en Europe. On a reconnu que, pour le moment, c'est dans le domaine des relations bilatérales qu'un progrès immédiat est le plus probable.

En vue d'améliorer les relations Est-Ouest, certains pays, y compris le Canada, ont fait allusion à la possibilité—je ne dis pas pour demain—de réduire réciproquement les forces opposées de l'OTAN et du pacte de Varsovie.

• (2.40 p.m.)

Sur le plan politique, les Russes ont récemment manifesté le désir de voir s'améliorer les relations entre l'Est et l'Ouest. La puissance militaire de l'OTAN a favorisé cette attitude depuis sa création, il y a plusieurs années. Toutefois, les forces soviétiques ne cessent de s'accroître en Europe orientale. En conséquence, nous voulons bien favoriser les relations est-ouest, mais nous ne saurions réduire l'ensemble de nos forces sans que le camp soviétique fasse de même.

Il serait bon, ai-je proposé, de ne pas perdre de vue les possibilités d'une réduction progressive des forces occidentales et soviétiques en Europe centrale. Ensuite, si des occasions se présentaient, nous saurions quelle proposition raisonnable formuler et à quelle mesure réciproque nous devons nous attendre de l'autre camp.

Pour sa part, le Canada continue d'appuyer l'Alliance qui, à son avis, garantit le mieux la sécurité de ses membres. Nous estimons que nos intérêts et responsabilités exigent présentement que le Canada participe d'une manière appréciable et soutenue à la puissance militaire de l'OTAN.

L'OTAN, on le sait, dispose d'une grande puissance militaire assurée collectivement par ses membres, lesquels collaborent également à la gestion de cette puissance. Lors de la réunion, on a accompli d'importants progrès, grâce à la création de nouveaux rouages améliorés pour la gestion de la défense nucléaire. Le fait d'adhérer au nouvel organisme n'accroît ni ne modifie les engagements des membres de l'Alliance sur le plan nucléaire. Le nouvel organisme vise à permettre aux pays membres de participer davantage à la formulation des politiques de défense nucléaire de l'OTAN et de donner aux pays non pourvus d'armements nucléaires de mieux comprendre ce qu'exige l'élaboration d'un programme de défense contre toute attaque nucléaire éventuelle.

Un autre aspect important de cette décision, c'est qu'elle est directement liée à la poursuite active du désarmement. Nous voulons, par cette nouvelle formule de défense coopérative, rendre inutile pour les pays occidentaux d'établir une force nucléaire conjointe comme la force multilatérale proposée. De fait, je suis convaincu que ce que nous faisons à l'OTAN aide déjà à nous rapprocher d'une entente de non-prolifération, d'une entente visant à empêcher la diffusion des armes nucléaires.

Sur ce, monsieur l'Orateur, j'aimerais déposer les versions anglaise et française du communiqué final.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je dois dire que le ministre doit être félicité du rapport concis et raisonnablement complet qu'il vient de nous donner et selon lequel la réunion des membres de l'OTAN a permis à ces derniers d'adopter une nouvelle attitude.

M. Willy Brandt a apporté à l'OTAN de nouveaux concepts qui ne peuvent être qu'avantageux. Je songe en particulier à l'entente mentionnée dans le communiqué et selon laquelle les nations membres de l'OTAN sont convenues qu'il faudrait encourager les contacts humains, économiques et culturels entre les deux parties de l'Allemagne. Il y a loin de là aux événements des 15 dernières années.

Quant à la réduction des forces, la Grande-Bretagne a environ 55,000 militaires sur le continent; les États-Unis en ont 225,000 et le Canada a la force qu'il y maintient depuis quelques années. En ce temps, où il semble y avoir un relâchement des tensions entre l'Est et l'Ouest, on réclame de toutes parts une réduction marquée, tant pour assurer la paix, que pour améliorer la situation économique

[L'hon. M. Martin.]

des divers pays, car la contribution aux forces de l'OTAN a fortement accru le fardeau financier de ces pays.

Vu le relâchement des tensions et la prépondérance des armes nucléaires aux États-Unis, je commence à penser que les forces terrestres n'ont plus l'importance qu'elles avaient depuis la création de l'OTAN.

Le Canada devrait songer à réduire ses forces sur le continent européen. On a parlé de la contribution du Canada à la non-prolifération des armes nucléaires. Je ne veux pas revenir sur le passé, monsieur l'Orateur, mais le parti libéral nous a vivement critiqués en 1963, quand nous avons adopté cette attitude, conscients que l'ère des bombardiers était révolue. Il y a donc lieu de commenter le fait qu'il s'est depuis rallié à l'idée de la non-prolifération et de s'en réjouir.

J'aurais aimé que le ministre fasse part à la Chambre de la réaction des puissances nucléaires quand elles ont appris que le gouvernement canadien avait décidé d'unifier ses forces armées. Quelle histoire intéressante il aurait pu nous raconter. Le ministre de la Défense nationale (M. Hellyer) fait signe que oui. Nous l'avons déjà vu faire la même chose alors que la vérité était tout autre. J'aimerais l'entendre à ce sujet car je suis certain qu'il a atteint le summun de l'éloquence quand il a informé les pays de l'OTAN que le Canada tracera la voie aux autres en faisant disparaître tous les insignes et les traditions du passé.

Que le ministre cesse de branler la tête et prenne la parole. La Chambre est sûrement suspendue à ses lèvres, car les journaux ont rapporté que les pays de l'OTAN ont trouvé l'idée très drôle. Je me demande si nous parviendrons à tirer une réponse du ministre de la Défense nationale, car nos efforts ont été vains jusqu'ici.

Toutefois, si le secrétaire d'État aux Affaires extérieures continue de faire rapport au Parlement avec la lucidité et la clarté dont il a fait preuve aujourd'hui, il recevra toujours un accueil chaleureux.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, le chef de l'opposition (M. Diefenbaker) a prononcé tant de paroles bienveillantes et flatteuses à l'endroit du ministre que je ne chercherai pas à y souscrire ni à les répéter.

Nous allons lire très attentivement et avec beaucoup d'intérêt la déclaration du ministre, ainsi que le communiqué. A l'instar d'un grand nombre de Canadiens, toutefois, nous déplorons que le Canada ait jugé nécessaire

de faire partie d'un comité chargé d'examiner ou d'étudier l'activité de l'élément nucléaire de l'Alliance, et nous avons des doutes très sérieux à ce propos. Il vaudrait mieux pour le Canada de déclarer que, n'étant pas une puissance nucléaire, nous ne voulons avoir aucune part dans cette stratégie nucléaire. En outre, comme bien d'autres peuples du monde, nous envisageons avec appréhension l'idée que l'Allemagne de l'Ouest puisse avoir la haute main sur des armes nucléaires ou participer à leur réglementation.

• (2.50 p.m.)

Nous croyons que c'est là un des obstacles au traité de non-prolifération. Nous préférerions que le Canada manifeste son intention de ne pas participer à la stratégie nécléaire. Nous devrions déclarer à notre alliée, l'Allemagne de l'Ouest, que nous croyons préférable, pour le maintien de la paix, qu'elle s'abstienne non seulement de participer au contrôle effectif et matériel des armes nucléaires, mais aussi à toute stratégie nucléaire et qu'elle renonce à jouer ce rôle à titre de membre de l'alliance de l'OTAN.

Je regrette que, dans cet exposé, aucune précision n'ait encore été fournie au sujet d'une proposition du Canada, en vue de se départir progressivement du rôle nucléaire tactique que notre pays remplit en Europe. Nous croyons que le fléchissement de tension mentionné par le ministre aurait offert au Canada une occasion favorable de déclarer que son apport à l'Alliance consisterait simplement à fournir une force mobile sans armement nucléaire de quelque sorte que ce soit. Je regrette que nous conservions apparemment la même attitude et que le ministre ne parle pas d'avoir informé nos alliés de notre intention, non de réduire nos effectifs, mais de nous retirer de ce rôle nucléaire, comme le chef de l'opposition l'a proposé. C'est là une omission grave et importante et nous espérons que le ministre nous éclairera à ce sujet.

[*Français*]

M. Gérard Laprise (Chapleau): Monsieur l'Orateur, je vais être très bref dans mes commentaires pour souhaiter la bienvenue au secrétaire d'État aux Affaires extérieures et au ministre de la Défense nationale (MM. Martin et Hellyer), à leur retour de la dernière assemblée de l'OTAN qui a eu lieu en France.

D'après la déclaration du ministre, il m'a semblé que les derniers événements politiques qui se sont déroulés en Allemagne avaient inquiété les autres membres de l'OTAN, mais je suis d'avis que le fait d'étudier la réunification est une mesure appréciable et nous laisse croire que l'Europe s'engage à faire une étude, bref à prendre une action qui amènera la paix dans cette région.

Il y a également un autre point qui m'inquiète, et c'est pourquoi je me demande si j'ai bien compris la déclaration du ministre, laquelle j'ai hâte de pouvoir lire à tête reposée. Encore une fois, je constate qu'on a parlé de désarmement et, en même temps, on prend malheureusement soin de s'armer jusqu'aux dents. On nous annonce que les États-Unis tenteront bientôt une expérience nucléaire; au fait, on en annonce un peu partout dans le monde. De nouveaux pays s'organisent avec ces armes, et l'on prend soin de dire que c'est pour la défense; mais il n'en reste pas moins que ce sont des armes dangereuses à manipuler, et je pense qu'on devrait mettre la pédale très forte sur le désarmement et, une fois pour toutes, étudier cet aspect de la paix, car en s'organisant pour la guerre, on n'aura jamais la paix.

Nous prenons soin d'étudier cette déclaration du ministre, relativement à cette assemblée de l'OTAN, afin d'en tirer le meilleur parti possible.

[*Traduction*]

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, nous avons écouté avec plaisir le rapport du secrétaire d'État aux Affaires extérieures à son retour de la conférence ministérielle de l'OTAN. J'aurais aimé que le ministre fasse mention des nouvelles parues aujourd'hui dans la presse touchant le retrait de certains des escadrons de reconnaissance et d'attaque de l'ARC, qui servent présentement au sein des forces de l'OTAN. J'aurais également aimé qu'il nous parle du transfert de l'escadre n° 1 à Marville et du quartier-général à Metz. Tout en n'étant pas primordial, ce sujet a dû être abordé au cours des discussions, car il touche à notre participation à l'OTAN.

Il est rassurant d'entendre le ministre suggérer que la politique du gouvernement est de continuer à appuyer l'Alliance. Nous nous rendons compte, je crois, que même si les Nations Unies ont un rôle à jouer dans l'ensemble des négociations de paix dans le monde, le véritable organisme du maintien de la paix est l'OTAN, et le fait que le Canada continuera d'y assumer sa place est de première importance. J'avais espéré que le ministre mentionne ce qui aura été décidé au sujet des quelque 70,000 soldats français actuellement en garnison en Allemagne, et si ces troupes y resteront en vertu d'une entente bilatérale.

Il est rassurant, aussi, d'entendre le ministre nous dire que le nouveau ministre des Affaires étrangères et le ministre de la Défense d'Allemagne ont réitéré l'attitude adoptée par leurs prédécesseurs, selon laquelle l'Allemagne n'a aucune intention de réclamer une part du contrôle des forces de dissuasion nucléaire de l'OTAN, et cela, en dépit du fait maintenant bien connu que les communistes continuent de renforcer leurs troupes du côté oriental de la ligne de démarcation qui divise l'Europe.

A moins d'une entente quelconque qui mettra un terme à cet état de choses et qui assurera un décroissement coopératif des forces des pays signataires du pacte de Varsovie, nous ne pouvons vraiment pas parler de réduire notre contribution. La défense coopérative est l'un des aspects rassurants de la coopération entre nations, comme celle qui existe au sein de l'Alliance atlantique.

LES RELATIONS OUVRIÈRES

RAPPORT DU MÉDIATEUR SUR LE CONFLIT FERROVIAIRE—LOUANGES À L'ENDROIT DE M. CARL GOLDENBERG

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, aux termes de l'article 9 de la loi sur le maintien de l'exploitation des chemins de fer, M. Carl Goldenberg, le médiateur, m'a soumis un autre rapport samedi soir dernier, quelques heures seulement avant l'expiration de son mandat prolongé. De l'assentiment de la Chambre, j'aimerais en déposer un exemplaire français et un exemplaire anglais.

Je tiens à ajouter que les conditions du règlement ne sont pas énoncées dans le rapport. La chose était impossible avant que les cheminots aient été informés de ce qu'il contenait. On m'apprend de source sûre que les négociateurs des 100,000 cheminots directement touchés par le règlement et les deux compagnies de chemins de fer, ont déjà loué l'excellent travail de M. Goldenberg. (*Applaudissements*)

Les négociations étaient complexes, difficiles, longues, se poursuivant souvent pendant des heures durant au cours de pourparlers de médiation. Je tiens à exprimer publiquement à M. Goldenberg les remerciements et la sincère reconnaissance du gouvernement, pour son travail remarquable. Je suis sûr d'interpréter les sentiments du Parlement et des Canadiens, en exprimant ma gratitude pour une tâche excellente accomplie dans des circonstances si difficiles et si pénibles. (*Applaudissements*)

[M. Thompson.]

En passant, monsieur l'Orateur, je constate avec plaisir la présence de M. Goldenberg, cet après-midi, dans la tribune des visiteurs; il a pu ainsi se rendre compte de la reconnaissance des membres de la Chambre.

M. l'Orateur: Plaît-il à la Chambre que le ministre dépose le rapport dont il vient de parler?

Des voix: D'accord.

[*Plus tard*]

L'hon. M. Nicholson: Monsieur l'Orateur, j'aimerais que le rapport de M. Goldenberg soit publié en appendice au hansard d'aujourd'hui, si la Chambre n'y voit pas d'inconvénient.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, le rapport ne devrait pas être publié en appendice au hansard, selon moi, mais être incorporé dans les *Procès-verbaux* de la Chambre des communes.

L'hon. M. Nicholson: Monsieur l'Orateur, voilà une excellente idée.

M. l'Orateur: Il est donc entendu que le rapport sera publié en appendice aux *Procès-verbaux* de la Chambre des communes.

• (3.00 p.m.)

LES DÉBARDEURS DE LA CÔTE DU PACIFIQUE —LA NOMINATION DU COMMISSAIRE

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, pour faire suite à l'assurance que j'ai donnée à la Chambre la semaine dernière, j'aimerais déposer le texte de la nomination de Son Honneur le juge Rhodes Smith comme commissaire industriel pour enquêter sur l'arrêt de travail qui s'est produit dernièrement sur la côte ouest.

M. l'Orateur: La Chambre consent-elle à ce que le ministre dépose le texte de la nomination?

Des voix: D'accord.

LES FAILLITES

LA «PRUDENTIAL FINANCE CORPORATION»—OBSERVATIONS DU MINISTRE CONSÉCUTIVES À UNE DÉCLARATION DE M. WILLIAM GRUBER

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, vu les questions qu'on a posées la semaine dernière et certaines déclarations faites par M. William Gruber en fin de semaine, me serait-il permis de dire quelques mots?

D'abord, je dirai que M. William Gruber a déjà été au service de M. Morris Stein, l'ancien vérificateur de la *Prudential Finance Corporation*; M. Stein l'a congédié. M. Gruber s'est d'abord adressé au bureau de Toronto du surintendant des assurances en janvier 1966. Comme le Département des assurances n'était pas légalement autorisé à l'assurer qu'il serait à l'abri de poursuites, M. Gruber refusa de donner même le nom de la société sur laquelle il disait posséder des renseignements. Cependant, les fonctionnaires du Département des assurances ont conclu, d'après les observations de M. Gruber, qu'il s'agissait probablement de la *Prudential Finance*.

Je le répète, il n'a pas dit cela; ce n'était qu'une conclusion tirée par les fonctionnaires. Le Département des assurances exerçait déjà une étroite surveillance—parce que la *Prudential* venait de l'acheter et d'en faire sa filiale—sur la *North American General Insurance Company*, constituée en corporation aux termes d'une loi fédérale. Cette surveillance a permis en partie de découvrir en novembre le vol de titres à la *North American General Insurance Company*.

Après ses entretiens avec le Département des assurances en janvier, M. Gruber a conféré avec un fonctionnaire du ministère du Revenu national et fait certaines déclarations à propos de la *Prudential Finance*, sous la protection de la loi de l'impôt sur le revenu. On lui a dit qu'aux termes de cette loi, le ministère ne pouvait communiquer ces renseignements à aucun autre ministère ou autorité.

L'hon. M. Fulton: Le ministre peut-il nous dire à quelle date?

L'hon. M. Sharp: J'ignore la date exacte, mais c'était en janvier. Je le répète, les fonctionnaires ont alors dit à M. Gruber qu'en vertu de la loi de l'impôt sur le revenu, il était interdit au ministère de communiquer des renseignements à tout autre ministère ou autorité.

Lorsque le Département des assurances s'est informé de nouveau auprès du ministère du Revenu national, ce ministère a refusé, comme il convenait, de divulguer ses renseignements, tout en ajoutant que rien dans les propos de M. Gruber ne pouvait intéresser le Département des assurances et que ses déclarations n'apportaient nulle preuve de fraude fiscale. Les fonctionnaires du ministère du Revenu national ont également révélé qu'ils avaient déjà eu avec M. Gruber quelques contacts qui les avaient portés à croire qu'il s'agissait, à tout prendre, d'un informateur peu sûr.

Le Département des assurances n'a jamais correspondu avec M. Gruber au sujet de la *Prudential Finance* ni de la *North American General Insurance Company*. La seule correspondance avec lui avait trait à une entreprise de jouets qui n'est aucunement en cause. Le Département des assurances a transmis la lettre de M. Gruber au surintendant des faillites. Apparemment, M. Gruber produit l'accusé de réception qu'il a reçu en réponse comme étant la preuve qu'il a averti ces organismes au sujet des affaires de la *Prudential*. Il n'y a pas de rapport.

Ni moi ni aucun autre ministre n'avons jamais rencontré personnellement M. Gruber. En fait, il y a à peine une semaine, soit le 13 décembre 1966, M. Gruber a tenté de se mettre directement en rapport avec un ministre pour la première fois, lorsqu'il a laissé un message téléphonique à mon bureau, afin de me faire savoir qu'il avait l'intention de divulguer ce qu'il appelait les faits au sujet de la *Prudential* à une réunion des créanciers, le 15 décembre.

La Commission des valeurs de l'Ontario, disait-il, était au courant de l'affaire et il mentionnait aussi le nom de l'inspecteur Thurston de la Commission de police d'Ontario. Il déclarait en outre avoir correspondu avec le député du Yukon, M. Erik Neilsen.

Lorsque M. Gruber s'est entretenu avec les hauts fonctionnaires du Département des assurances en janvier, il leur a refusé tout renseignement qu'ils auraient pu communiquer à un autre ministère fédéral ou aux autorités de la province d'Ontario. Quoi qu'il en soit, il a nettement indiqué qu'il s'aboucherait lui-même avec d'autres ministères fédéraux et les autorités de l'Ontario afin de leur communiquer des renseignements qu'il avait refusés au surintendant du Département des assurances. Je crois comprendre que M. Gruber le nie maintenant, mais c'est nettement ainsi que l'avaient entendu les hauts fonctionnaires fédéraux.

Les fonctionnaires supérieurs du Département fédéral des assurances sont constamment en contact avec les hauts fonctionnaires du Département des assurances de l'Ontario. En fait, l'année dernière, les fonctionnaires supérieurs des Départements fédéral et provincial des assurances se sont maintes fois entretenus, dans l'exercice de leurs fonctions, de la *North American General Insurance* et de la *Wenworth Insurance*, filiales de la *Prudential Finance*.

Les autorités fédérales compétentes savent depuis un certain temps que le gouvernement ontarien s'intéresse à la *Prudential Finance*. Si M. Gruber avait fourni plus de renseignements utiles, on les aurait transmis par les voies normales. Mais il n'en a pas fourni.

M. Gruber n'a aucunement communiqué avec le bureau du surintendant fédéral des faillites au sujet de la *Prudential Finance* ou de ses filiales avant que la *Prudential* fasse une proposition à ses créanciers en novembre 1966. Le surintendant des faillites n'avait pas entendu parler des affaires de cette compagnie auparavant; de toute manière, il ne peut intervenir que lorsqu'une entreprise est déclarée en faillite ou fait une proposition à ses créanciers; pas avant.

Toutefois, le bureau du surintendant des faillites, qui a reçu le renseignement la semaine dernière de M. Morris Stein, ancien vérificateur de la *Prudential Finance Corporation,* de Toronto, m'informe que M. Ted Brown, vérificateur en chef de l'*Ontario Securities Commission* a rencontré M. Stein à plusieurs reprises depuis 1963 pour discuter des affaires de la *Prudential.* En mars de cette année, les affaires de la *Prudential Finance* ont fait l'objet d'une enquête à laquelle ont assisté M. Harry Bray, directeur de l'*Ontario Securities Commission,* MM. Ted Brown et G. Gillman, membres de la même commission, M. Brien, président de la *Prudential Finance,* M. William Deslauriers, de Tory, Tory, Deslauriers et Binnington, M. Morris Stein, ainsi qu'un sténographe.

En juin dernier, M. Gillman, de l'*Ontario Securities Commission,* a de nouveau passé en revue les affaires de la *Prudential Finance Company* avec M. Stein.

La *Prudential Finance* est une société à charte provinciale et les autorités ontariennes sont au courant de ses problèmes depuis assez longtemps. Le gouvernement fédéral se préoccupe de tout groupe de Canadiens qui a à souffrir d'un événement de ce genre. Ce cas, le plus récent qui soit survenu, présente pour nous un intérêt tout particulier qui dépasse la protection générale des investisseurs canadiens, parce qu'une société fédérale, la *North American General Insurance,* a été ébranlée par la débâcle d'une société provinciale—la *Prudential Finance.* Seule une amélioration des lois et de l'administration provinciales aurait pu empêcher la faillite de la *Prudential Finance* et d'autres sociétés avant elle.

Notre compétence est restreinte, mais nous ne sommes pas, toutefois, satisfaits de la protection générale accordée à l'investisseur au Canada. Les autorités provinciales doivent trouver un moyen de rendre cette protection plus efficace et le gouvernement fédéral est prêt à les aider. Nous sommes déjà à revoir nos propres lois et notre administration en ce qui concerne les sociétés de finance à charte fédérale. Nous exhortons les provinces à faire de même dans les domaines qui relèvent de leur compétence.

[L'hon. M. Sharp.]

• (3.10 p.m.)

Finalement, vu les propos de M. Gruber en fin de semaine, j'aimerais expliquer que M. Gruber n'a jamais communiqué avec moi personnellement et qu'il a appelé à mon bureau seulement après la débâcle de la *Prudential* le 13 décembre. Jamais a-t-il révélé des choses importantes, même le nom de la société, au Département des assurances.

Les autorités ontariennes étaient entièrement au courant des problèmes de la *Prudential Finance,* société à charte provinciale soumise aux lois et aux autorités provinciales.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, nous venons d'entendre le ministre faire mystère d'un mystère.

Nul doute qu'il avait une déclaration rédigée de façon à exonérer le gouvernement canadien et, surtout, lui-même. En toute déférence pour le ministre, et tout en ajoutant foi à sa déclaration selon laquelle l'homme en question n'a jamais communiqué avec lui, cela ne justifie aucunement la situation qui a été créée.

Le ministre nous raconte l'histoire la plus étonnante. M. Gruber a bien rencontré des fonctionnaires du gouvernement à Toronto et personne ne savait ce dont il parlait. Les fonctionnaires se doutaient qu'il parlait de la *Prudential Finance Corporation,* et après en avoir été informés, ils procédèrent à certaines enquêtes, semble-t-il, quoiqu'ils n'en ont pas dit mot au gouvernement de la province d'Ontario.

Le ministre dit maintenant que le gouvernement canadien est troublé au sujet des pertes. Pourquoi n'y a-t-il pas eu de communication? Il prétend que le ministère du Revenu national ne pouvait donner de renseignements, étant donné la disposition de la loi. S'il y a jamais eu prétexte ou subterfuge cousu de fil blanc, c'est bien celui-là. Pendant que ce ministère laisse faire, et le ministre continue habilement d'user de subterfuge, 20,000 Canadiens verront leur police d'assurance annulée, d'après le liquidateur. Le ministre présente un alibi comme raison de n'avoir rien fait pour avertir le gouvernement ontarien.

L'hon. M. Sharp: Nous n'avions rien à lui communiquer.

Le très hon. M. Diefenbaker: Rien n'a été fait. Pourquoi? Vous rendez-vous compte? Monsieur l'Orateur, quels que soient ces renseignements, ils devaient avoir une certaine importance.

L'hon. M. Sharp: Non, aucune.

Le très hon. M. Diefenbaker: Aucune?

L'hon. M. Sharp: Même pas le nom de la société.

Le très hon. M. Diefenbaker: Personne n'a communiqué avec le ministre. Rien de ce qui a été dit aux hauts fonctionnaires le 24 janvier n'a été transmis au ministre.

L'hon. M. Sharp: Ce n'était pas assez important. (*Exclamations*)

M. Horner (Acadia): Vingt mille personnes.

Le très hon. M. Diefenbaker: Ce n'était pas assez important; voilà qui est très intéressant. Que faut-il pour qu'une question devienne importante?

Une voix: Pour le gouvernement au pouvoir.

Le très hon. M. Diefenbaker: Oui, pour que ce gouvernement juge qu'elle mérite d'être signalée au ministre? On l'a signalée au ministère du Revenu national, qui s'en est totalement désintéressé. Les responsables s'en sont remis à la lettre de la loi au lieu de reconnaître que les renseignements justifiaient une enquête.

Je plains le ministre. Entouré d'une zone de solitude, il ne savait rien, tandis que, semble-t-il, on avait des renseignements tels que l'informateur avait peur et demandait à être protégé. J'ignore ce qu'il craignait, mais c'est ce qu'il a dit. Une enquête très complète, très approfondie s'imposait, puisqu'une personne craignait de révéler en détail les renseignements qu'elle retenait. C'est une affaire mystérieuse. Cela saute aux yeux, monsieur l'Orateur, le ministre essaie de se dérober à la responsabilité qui revient au gouvernement fédéral.

L'hon. M. Sharp: J'essaie de révéler les faits.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le gouvernement n'a pas la responsabilité de surveiller les compagnies d'assurance. Voila ce qu'on dit.

L'hon. M. Sharp: J'essaie d'exposer les faits.

Le très hon. M. Diefenbaker: Il n'a pas cette responsabilité. C'est, depuis trop longtemps, son attitude vis-à-vis des faillites. Voilà l'attitude du gouvernement. Il déclare n'avoir aucune responsabilité. Le gouvernement ne peut certes rester inactif devant une affaire relevant d'une charte fédérale. On ne saurait se contenter d'une simple demande au surintendant des assurances dans une affaire impliquant une faillite colossale et des tripotages financiers. Néanmoins le ministre laisse entendre que le gouvernement du Canada n'a rien à y voir.

Allons-nous tolérer les actes de piraterie des administrateurs de compagnies d'assurance? Qu'est-il advenu des $500,000 de valeurs? Elles existaient en septembre et elles ont disparu en novembre. Le ministre déclare qu'il n'y a rien à faire à ce sujet. Il devrait certainement y avoir une loi sur les sociétés étrangères au Canada.

L'hon. M. Sharp: Pourquoi le très honorable représentant n'en a-t-il pas proposé une?

Le très hon. M. Diefenbaker: Sans doute, le gouvernement fédéral qui, plus que tout autre palier de gouvernement, est responsable de l'orientation que prend le développement économique de notre pays, a des obligations envers les Canadiens qui investissent dans des sociétés comme cette compagnie d'assurance. Il ne faut pas se contenter de croire que d'inutiles palabres à la Chambre des Communes peuvent résoudre ce problème.

Quand il s'agit de l'économie nationale et des épargnes d'un si grand nombre de gens, il ne faut pas se contenter de ce geste éphémère qui frise l'indifférence et témoigne d'un mépris pour les droits des citoyens. La vaste majorité des hommes d'affaires et des industriels canadiens sont honnêtes et dynamiques. Ils gèrent leurs affaires de façon juste et raisonnable.

Une voix: En respectant la loi.

Le très hon. M. Diefenbaker: Il saute aux yeux, néanmoins, qu'un nombre croissant d'entreprises s'emparent des leviers de commande. Ils élaborent leurs règlements au fur et à mesure, semble-t-il. Ils ne se soucient guère de la morale, des lois et de l'intérêt des actionnaires. Que dire de l'attitude du gouvernement actuel? J'aurais cru que le ministre aurait dit: «Nous irons au fond de l'affaire.»

Le gouvernement ne veut pas d'enquête. Nous avons demandé qu'on institue une commission royale qui se mettrait à l'œuvre immédiatement, mais on nous l'a refusée. Qu'on nous expose les faits maintenant, non pas une déclaration préparée et justificative comme celle qu'on nous a servie, mais les véritables faits. Saisissons un comité du Parlement de toute cette affaire pour connaître la vérité. Le ministre y consentira sûrement sur-le-champ.

L'hon. M. Sharp: Je n'y vois aucun inconvénient.

Le très hon. M. Diefenbaker: Il est d'accord. Il y consent. On a gagné du terrain depuis l'autre jour. J'attends donc impatiemment que

le gouvernement autorise immédiatement un comité de la Chambre à enquêter sur cette affaire et à l'étudier jusque dans ses moindres ramifications. Je remercie le ministre d'avoir accepté.

La réputation d'honnêteté et d'intégrité dont jouit le Canada en affaires est mise en question dans diverses régions du monde à la suite de cette révélation. Nous ne pouvons tolérer que l'on mette en doute l'intégrité du Canada. Nous ne pouvons permettre que des exploiteurs dont la loi de la jungle sert de principe directeur trouvent chez nous un pays d'élection.

• (3.20 p.m.)

J'en aurai davantage à dire à ce sujet plus tard. Le ministre nous a aujourd'hui seulement laissé voir un aperçu de ce qui se passe. La surveillance exercée sur les entreprises relevant de la responsabilité fédérale ne suffit pas. Ces deux dernières années, il y a eu plusieurs incidents de portée assez grave pour susciter du malaise et de l'inquiétude. Les faillites ont été nombreuses; il y en a une foule qui se sont produites en des circonstances louches. J'espère qu'un comité de la Chambre mènera tout d'abord une enquête sur ces circonstances.

Avant de terminer, j'aimerais poser quelques questions au ministre. Le gouvernement fédéral ou la Division des faillites ont-ils reçu cette année, de M. Gruber, des renseignements sur au moins cinq autres faillites? M. Gruber a-t-il écrit à la Division, le 2 novembre dernier, au sujet d'une faillite au Canada, et quelles mesures ont été prises? On pourra trouver la lettre, je pense.

Enfin, le temps est venu pour le gouvernement d'abandonner son attitude irresponsable. Les honorables représentants d'en face ont des responsabilités en ce qui concerne les compagnies d'assurance. Qu'ils secouent leur léthargie afin qu'à l'avenir, non seulement les autres Canadiens soient protégés contre les tractations, mais encore que ceux qui ont placé leurs capitaux dans une compagnie relevant du gouvernement fédéral ne deviennent pas des boucs émissaires, punis d'avoir cru qu'une compagnies d'assurance se distingue des sociétés ordinaires. Ils ont cru qu'en contractant des assurances, ils seraient protégés, qu'en achetant des actions d'une compagnie d'assurance, ils pouvaient se dire, en se fondant sur l'expérience et sur la loi, que des vérifications seraient faites régulièrement pour éviter les pertes financières.

Le ministre rit. Lui est ses honorables collègues sourient tandis que des malheureux perdent de l'argent.

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

Une voix: Qui sourit?

Le très hon. M. Diefenbaker: Le nient-ils? Ces gens ont investi toutes leurs économies. Ils les ont maintenant perdues et voici tout ce que dit le gouvernement: Nous nous en lavons les mains; nous n'avons commis aucune faute; si nous n'avons rien fait, c'est que nous n'avions rien à faire. Cela ne les justifie pas.

M. David Lewis (Yord-Sud): La question dont la Chambre est présentement saisie révèle un manque révoltant de protection juridique, tant fédérale que provinciale, contre les profiteurs sans conscience dans le domaine du financement et du crédit.

Je dois dire que la déclaration du ministre aujourd'hui m'a quelque peu surpris. Certaines de ses remarques étaient en contradiction flagrante avec une de ses observations de vendredi. Selon lui, si j'ai bien compris, M. Gruber s'était entretenu avec des fonctionnaires du Département des assurances, de son ministère, en janvier dernier, et leur avait parlé d'une entreprise de jouets sans rapport avec la *Prudential*.

L'hon. M. Sharp: J'ai dit que, d'après les dossiers, la seule correspondance entre M. Gruber et le surintendant des assurances portait sur la faillite d'une entreprise de jouets.

M. Lewis: Je suis content d'entendre cette mise au point. L'honorable représentant m'avait donné l'impression que j'ai décrite. Mais, juste pour faire valoir une idée qui, à mon sens, revêt un caractère plus étendu et plus important, je lui rappellerai qu'à la page 11221 du compte rendu, on constate qu'il a dit ceci:

> En janvier cette année, M. Gruber a dit avoir des renseignements dont la divulgation serait significative pour quiconque s'intéressait aux affaires de la *Prudential Finance* ou de ses filiales...

Le ministre a aussi ajouté que M. Gruber ne révélerait les faits que s'il était protégé par la loi. Je n'ai pas encore appris comment il voulait être protégé. Le point saillant de la déclaration de M. Gruber est qu'il possède des renseignements qui intéresseraient tous ceux qui traitent avec la *Prudential Finance* et ses filiales. Le ministre a son mot à dire au sujet de la *North American General Insurance Company*.

L'hon. M. Sharp: Puis-je soulever un point qui m'a un peu inquiété lorsque j'ai lu le hansard? Mes fonctionnaires me signalent qu'ils avaient tiré une conclusion trop hâtive

au sujet de la *Prudential Finance*. La première fois qu'ils ont parlé de l'affaire, ils n'avaient pas vérifié, et d'après leurs souvenirs M. Gruber avait parlé de la *Prudential Finance*. Mais lorsqu'ils ont pris connaissance des notes conservées, ils ont constaté que M. Gruber n'avait pas parlé de cette compagnie et que leur impression n'était donc pas confirmée par les faits. Je m'empresse d'apporter cette rectification.

• (3.30 p.m.)

M. Lewis: Le ministre cessera-t-il de se tenir sur la défensive, de se préoccuper des conjectures de celui-ci ou de celui-là sur ceci ou cela? Ce qui importe pour les Canadiens, c'est que les fonctionnaires de son ministère devaient se préoccuper d'une compagnie, filiale de la *Prudential Finance*, qui relevait de la compétence fédérale, et il était de leur devoir d'agir à ce sujet. Ils devaient également entrer en contact à ce moment-là avec les autorités provinciales. Il ne suffisait pas, dans leur cas, d'adopter l'attitude hautaine affichée par le ministre vendredi dernier lorsqu'il a dit, comme en fait foi la page 11271, que M. Gruber avait averti les autorités provinciales en même temps que le gouvernement fédéral. M. Gruber nie actuellement avoir agi de la sorte. Personne à la Chambre ne se préoccupe tellement, je pense, du bien-fondé de la déclaration de M. Gruber. Je n'ai jamais vu cet homme, je ne lui ai jamais adressé la parole. Mais ce qui importe pour le Parlement, et ce que que le ministre ferait bien d'admettre dans l'intérêt du Canada, c'est qu'on a commis une bévue—on a négligé d'agir, alors que le ministère aurait dû prendre des mesures en janvier dernier.

C'est ce que ferait le ministre s'il possédait la largeur de vues nécessaire. Sa responsabilité personnelle n'est pas en jeu, et s'il admettait une négligence dans ce cas-ci, nous serions assurés qu'une gaffe du même genre ne se produirait vraisemblablement pas à l'avenir. Mais comment ne pas s'inquiéter, à l'heure actuelle, de ces efforts pour jeter un voile sur quelque chose d'insoutenable, cette négligence des fonctionnaires de l'honorable ministre, qui sont peut-être excellents par ailleurs et tout à fait compétents—je ne les connais pas, eux non plus. Mais, dans le cas actuel, ils ont mal servi les intérêts du Canada, des détenteurs de police et des actionnaires qui avaient mis leur confiance dans la *Prudential Finance* et la *North American General Insurance*.

Je tiens à signaler une chose ou deux à caractère plus constructif. Il me semble que toute cette affaire regrettable, désastreuse, prouve combien il est dangereux de permettre à un individu ou à un groupe d'individus dont l'unique préoccupation est de faire des profits, de former des sociétés de finance, de prêter au consommateur peu fortuné à des taux d'intérêt exorbitants, et ensuite, de leur permettre de se multiplier en toutes sortes de filiales pouvant englober des sociétés d'assurance, au détriment des assurés et de l'intégrité du pays. A mon sens, ce qui s'impose ce n'est pas une enquête par un comité parlementaire, car cela me semble être une mesure assez restreinte. En notre nom, j'exhorte le ministre à consulter les autorités provinciales du pays en vue de faire une enquête approfondie, aux niveaux fédéral et provincial, de l'ensemble de ces petites sociétés d'assurance, qui se révèlent être des sociétés malhonnêtes de finance et de crédit par acceptation.

Monsieur l'Orateur, en second lieu je signale que ceci prouve clairement que les mesures législatives sont insatisfaisantes à l'échelon fédéral et à l'échelon provincial. Il ne suffit pas que le ministre jette le blâme sur le gouvernement de l'Ontario en essayant de se disculper. Je partage l'avis du ministre lorsqu'il dit que le gouvernement d'Ontario est aussi responsable, sinon plus, que les autorités fédérales, mais, à mon avis, le gouvernement fédéral a le devoir de convoquer les autorités provinciales—non seulement les compagnies d'assurance, mais les autorités des provinces —pour qu'un effort concerté, combiné et soutenu soit entrepris en vue de supprimer les échappatoires de notre loi et de mettre fin aux vols et aux faillites subséquentes.

Enfin, monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de dire, à la veille de notre centenaire, qu'il est lamentable de voir ces événements importants, touchant la vie et l'avenir de milliers de Canadiens, demeurer dans des compartiments étanches. Le manque de collaboration entre Ottawa et Queen's Park et un manque de collaboration comparable entre Ottawa et les autres capitales provinciales nuisent aux intérêts du pays. J'espère que ce malheureux incident, auquel on ne peut plus remédier en ce qui concerne les investisseurs, les détenteurs de polices et le grand nombre de ceux qui ont perdu leurs économies, nous montrera la nécessité de créer un dispositif d'autorités et de collaboration entre les gouvernements fédéral et provinciaux, dont le pays bénéficiera.

Au nom de notre parti, j'aimerais recommander au très honorable premier ministre de faire en sorte que le gouvernement fédéral tente d'obtenir la collaboration des provinces avec le gouvernement ontarien et les autres

gouvernements qui peuvent être en cause, en vue de trouver une compensation quelconque pour les pauvres placeurs de fonds et détenteurs de polices qui ont souffert de cette tragédie, que notre gouvernement et le gouvernement provincial n'ont pas su prévenir.

M. H. A. Olson (Medicine-Hat): Monsieur l'Orateur, je ne veux pas faire de reproches au ministre des Finances (M. Sharp), ni le mêler à la faillite de la *Prudential Finance Corporation*. Toutefois, le ministre doit se renseigner pour voir si d'autres compagnies d'assurance détenant une charte fédérale sont sous la mainmise de ces prétendues compagnies de finance «à 10 p. 100», lesquelles, bien entendu, relèvent de la compétence des gouvernements provinciaux.

Nous avons été témoins, j'en conviens, d'un trop grand nombre de ces faillites qui ont engouffré les épargnes de quantités de gens innocents. Le ministre des Finances a donc la charge importante de s'assurer que les compagnies de finance de ce genre n'achètent pas et ne contrôlent pas les compagnies d'assurance en question.

Le ministre a dit tantôt qu'on n'avait rien dit à ces fonctionnaires qui aurait valu la peine d'être transmis à un autre ministère, ou encore aux fonctionnaires du gouvernement de l'Ontario. Lorsque M. Gruber s'est rendu chez le surintendant des assurances pour expliquer l'existence de certains problèmes, je ne puis croire que les fonctionnaires n'ont pas examiné sur-le-champ l'organisation de la compagnie ni comment elle était contrôlée. Si les compagnies d'assurance sont tenues de détenir une charte fédérale, c'est au moins pour en protéger les actionnaires.

Je ne veux pas dire qu'une charte fédérale garantisse automatiquement la réussite d'une compagnie, mais elle doit assurément garantir l'honnêteté de son exploitation, ce qui n'a pas été le cas de la *North American General Insurance Company*.

Le ministre a déclaré également que M. Gruber ne lui avait jamais rendu visite à son bureau, ne lui avait jamais téléphoné, et le reste. Cela m'importe peu car j'estime qu'il existe d'autres moyens de transmettre des renseignements, en s'adressant au ministère par exemple, et celui-ci devrait alors agir. Le ministre a ajouté qu'il n'est pas satisfait des mesures fédérale et provinciale dans ce domaine. Nous non plus n'en sommes pas satisfaits mais nous sommes d'accord avec lui au moins sur ce point: il faudrait rendre ces lois plus sévères afin de prévenir pareils incidents.

[M. Lewis.]

Nous appuierions la tenue d'une enquête dans cette affaire. Je ne suis pas convaincu qu'il faille en charger d'abord un comité parlementaire, mais ce serait peut-être un deuxième pas logique, quand une commission royale aura effectué une enquête exhaustive afin d'établir qu'il n'existe plus de structure permettant à des sociétés constituées en corporation aux termes d'une loi provinciale de contrôler des compagnies d'assurance détenant une charte fédérale.

S'il existe de telles structures corporatives, et nous constatons qu'il est possible ou probable que certaines d'entre elles soient mal placées financièrement pour répondre à leurs obligations, il faudrait prendre des mesures sans tarder. Pour terminer, monsieur l'Orateur, je tiens à dire, au nom de mon parti, que nous ne sommes pas satisfaits de l'explication donnée aujourd'hui et de ce qui a été fait par suite des renseignements fournis à certains fonctionnaires fédéraux il y a plusieurs mois. Nous espérons qu'il n'y aura plus d'excuse de la sorte et qu'on cessera de se renvoyer la balle à la Chambre; qu'on prendra des mesures positives pour réparer ce gâchis et renforcer la loi pour que la chose ne se répète plus.

QUESTIONS

Les questions auxquelles un député requiert une réponse orale sont marquées d'un astérisque.

*L'ÉTUDE DE LA FORMATION DES IMMIGRANTS

Question nº 1797—**M. Stanbury:**

1. Pour faire suite à la question nº 1749 à laquelle on a répondu le 29 juin 1966, le gouvernement a-t-il reçu d'autres renseignements au sujet de la conférence nationale sur la main-d'œuvre annoncée en mars dernier par les ministres de l'éducation de l'Ontario et du Québec devant être tenue l'automne prochain et à laquelle seront invités des représentants du gouvernement fédéral?

2. Dans le cas de la négative, le gouvernement s'enquerra-t-il auprès de ces ministres provinciaux pour savoir où en sont les plans relatifs à cette conférence?

3. Lorsqu'il discutera de cette question avec les provinces, le gouvernement demandera-t-il que le sujet des projets fédéraux-provinciaux en matière d'éducation des immigrants figure à l'ordre du jour de la conférence?

M. John R. Matheson (secrétaire parlementaire du premier ministre): 1. Environ 300 délégués et observateurs ont assisté à la première conférence interprovinciale sur l'éducation, tenue à Montréal les 8, 9 et 10

septembre 1966. Les représentants du gouvernement fédéral comprenaient le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration et des hauts fonctionnaires du ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, du secrétariat d'État, du secrétariat au plan du Bureau du Conseil privé et du Conseil économique du Canada. Le Conseil économique du Canada et la Société Air Canada ont préparé des communications spéciales pour la conférence.

2. Ne s'applique pas.

3. La conférence a étudié sept grands sujets: 1) L'éducation et ses rapports avec les objectifs économiques et sociaux. 2) Les rapports de l'éducation et de l'industrie. 3) L'éducation et l'expansion des services publics et communautaires. 4) le recyclage professionnel et l'éducation permanente de la main-d'œuvre. 5) La formation et la nouvelle technologie éducative. 6) La recherche et le développement dans l'enseignement—besoins et occasions. 7) Restructurations de l'enseignement aux niveaux post-secondaire et universitaire pour répondre aux besoins des professions libérales.

L'éducation des immigrants a fait l'objet d'études dans le cadre de la discussion portant sur tous ces sujets.

LE REMPLACEMENT DE PRÉSIDENTS D'ÉLECTIONS

Question n° 2027—**L'hon. M. Lambert:**

1. Pour faire suite à la réponse à la question n° 1933 (*Hansard* du 5 octobre, p. 8337), quels sont les noms des officiers rapporteurs que l'on a ainsi nommés dans les circonscriptions, en ce qui concerne la province d'Alberta?

2. Quelles sont les dates des différentes nominations?

3. A qui a-t-on demandé des recommandations, et qui en a fournies pour chacune desdites nominations?

4. Si aucune de ces nominations n'a encore été faite, quand prévoit-on les faire et les annoncer?

M. Albert Béchard (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État): 1. Alberta (19).

(1) Athabasca, M. Louis Badry, C.P. 476, Lac de la Biche.

(2) Battle River, M^me^ Jessie Burgess, Camrose.

(3) Calgary Centre, M. William A. Peters, 1405, 7^e^ Rue N.O., Calgary.

(4) Calgary Nord, M^me^ Joan Anderson, 103, 43^e^ Avenue, N.E., Calgary.

(5) Calgary Sud, M. William C. Morley, Calgary.

(6) Crowfoot, M. Lee Sims, Veteran.

(7) Edmonton Centre, M. George J. H. Baribeau, 13503, 115^e^ Rue, Edmonton.

(8) Edmonton Est, M. James Salyzyn, 12120, 52^e^ Rue, Edmonton.

(9) Edmonton-Strathcona, M^me^ A. P. Hunter, 8315, 120^e^ Rue, Edmonton.

(10) Edmonton Ouest, M. Louis O. Ohlsen, 13202, 81^e^ Avenue, Edmonton.

(11) Lethbridge, M. Edwin Frank Hembroff, 1105, 6^e^ Avenue Sud, Lethbridge.

(12) Medicine Hat, M. Gilford J. Emery, 910, 3^e^ Avenue S.O., Medicine Hat.

(13) Palliser, M. Louis Schmalz, Beiseker.

(14) Peace River, M. Paul E. Maisonneuve, Guy.

(15) Pembina, M. Frank F. Appleby, Athabasca.

(16) Red Deer, N. Neil Leatherdale, Olos.

(17) Rocky Mountain, M. Len Clatiotis, Banff.

(18) Vegreville, M. Roland F. Rocque, St. Paul.

(19) Wetaskiwin, M. Lawrence Wilson, Wetaskiwin.

2. N^os^ 3, 4, 8, 9, 10, 11, 12, 14 et 19 furent nommés le 29 septembre 1966. N^os^ 1, 5, 13, 15, 16 et 18 furent nommés le 20 octobre 1966. N^os^ 2, 6 et 17 furent nommés le 27 octobre 1966. N° 7 fut nommé le 24 novembre 1966.

3. A des personnes sérieuses qui toutes se font fait un devoir de les fournir.

4. Ne s'applique pas.

LE MANITOBA—LES PRÉSIDENTS D'ÉLECTIONS DES NOUVELLES CIRCONSCRIPTIONS

Question n° 2100—**L'hon. M. Dinsdale:**

1. A-t-on nommé des présidents d'élection pour les nouvelles circonscriptions au Manitoba?

2. Dans l'affirmative, *a*) quels sont leurs noms et adresses, *b*) sur la recommandation de qui et sous l'autorité de qui a-t-on fait les nominations dans chaque cas?

M. Albert Béchard (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État): 1. Oui.

2. *a*) Pour Brandon-Souris, Kenneth O. Bicknell, 136 Onzième Rue, Brandon. Churchill, Orson F. Wright, 35 rue Main, Flin Flon. Dauphin, M. Roderick J. A. Dewar, Dauphin. Lisgar, M. James Hunter Treble, Chrystal City. Marquette, Donald Ross, Minnedosa. Portage, Elwood Brooker, 37 Royal Road S., Portage La Prairie. Provencher, M. Anton Weselak, Beausejour. St-Boniface, M. Jean-Marie Deniset, 62 avenue Springside, St-Vital. Selkirk, Donald Nightingale, 471 avenue Linden, Winnipeg 15. Winnipeg-Nord, Greg Ratuski, 34 Daffodil, Winnipeg 17. Winnipeg-Nord-Centre, Tom Blaine, 933 avenue Garfield, Winnipeg 3. Winnipeg-Sud, Arthur Wortzman, 233-233 avenue Portage, Winnipeg 1. Winnipeg-Sud-Centre, Ron Gillies, 288 rue Moorgate, Winnipeg 12.

b) Sur la recommandation du secrétariat d'État en vertu de l'article 8 de le loi électorale du Canada et de l'article 27 de la loi sur la revision des limites des circonscriptions électorale (13 Élizabeth II Chap. 31).

LE PARC NATIONAL DE BANFF—LES CONCESSIONS HÔTELIÈRES

Question nº 2106—**M. Fane:**

1. De qui a-t-on reçu des soumissions à l'égard des hôtels, motels ou chambres au parc national de Banff (Alb.) en 1964, 1965 et 1966?

2. Quel est le nom de la compagnie ou des compagnies dont les soumissions ont été acceptées?

3. Chez l'adjudicataire ou les adjudicataires, quels sont les noms des directeurs et des membres et quel poste détiennent-ils?

4. Quels sont les montants des soumissions acceptées?

5. Quand a-t-on autorisé les hôtels, motels ou chambres en cause et quand ont-ils été ou seront-ils ouverts pour affaires?

6. S'ils sont déjà ouverts pour affaires, quelles sont les compagnies qui les dirigent?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): 1. De 1964 à 1966, il s'est fait peu d'appels d'offres concernant l'aménagement d'hôtels, de motels ou de chambres dans le parc national de Banff, car presque tous les terrains dotés des services de ville sont déjà loués à des particuliers ou à des sociétés. Les fonctions du ministre se limitent à s'assurer que l'usage projeté du terrain est conforme tant aux dispositions des baux qu'à celles du règlement de zonage. Font exception à cette règle les centres de services touristiques, dont le premier est en voie d'aménagement à la décharge du lac Louise. On a reçu des soumissions, d'une part, de la société *Power Corporation Developments Limited,* le 8 septembre 1965, pour l'aménagement du motel numéro 3 dans ce centre, d'autre part, de la société *Brent Holdings Limited,* le 30 novembre 1965, pour la construction de logements à prix modique pour le personnel dans le lotissement urbain de Banff.

2. On a refusé l'offre de la *Power Corporation Developments Limited,* pour la raison qu'elle ne se conformait pas au devis. Par ailleurs, l'offre de la *Brent Holdings Limited,* d'Edmonton, a été acceptée, à condition que des dispositions pertinentes soient prises quant au financement de l'entreprise. La société n'ayant pu obtenir les fonds nécessaires, elle a retiré son offre le 15 mars 1966.

3. Hans Hartwig, président; Marianne Hartwig, secrétaire-trésorier.

4. L'offre de la *Brent Holdings Limited,* que l'on a acceptée sous certaines réserves, s'établissait à $222,000.

5. Ainsi qu'il est mentionné au paragraphe 1, la plupart des terrains munis des services de ville, sinon presque tous, sont détenus par des particuliers ou des sociétés en vertu d'un bail. D'après les dossiers du ministère, dans cette catégorie, la liste des hôtels, motels ou chambres mis en œuvre ou achevée de 1964 à 1966 se lit comme il suit: Deer Lodge: Banffshire Inn Motel, Voyager Inn Motor Hotel, Bow View Motor Lodge, Banff Motel: Mountain View Bungalows, Pinewood Bungalows, Sunshine Village Lodge. Ski Club of the Canadian Rockies: Charlton Cedar Court, Towne House.

6. Voir 5 ci-dessus. Suit la liste des nouveaux logements ou des agrandissements soit mis en œuvre, soit achevés, de 1964 à 1966:

Société	Établissement	Nombre de logements	Frais de construction
1. Crosby Company Limited	Deer Lodge	24	$ 239,000
2. Rundle Construction Limited	Banffshire Inn Motel	54	309,368
3. Banff Voyager Inn Limited	Voyager Inn Motor Hotel	88	900,000
4. Bow View Motor Lodge Limited	Bow View Motor Lodge	59	454,941
5. A. Kilinowski	Banff Motel	21	93,952
6. Thomas Brown and Coy Am lia Brown	Mountain View Bungalows	6	14,300
7. Marob Holdings Company Limited	Pinewood Bungalows	24	70,000
8. Sunshine Village (Banff) Limited	Sunshine Village Lodge	60	592,000
9. Ski Club of Canadian Rockies Lake Louise	Ski Club of Canadian Rockies	24	82,488
10. Elmer Robinson, Charlton and Grace Charlton	Charlton Cedar Court	16	115,000
11. Brent Holdings Limited	Towne House	42 (garçonnières)	715,575

[M. Béchard.]

LA RÉFORME DU CALENDRIER

Question n° 2125—**L'hon. M. Bell:**

1. Le gouvernement a-t-il déjà songé à la réforme du calendrier?

2. Dans le cas de l'affirmative, quand et par quel organisme de l'État?

3. A quelles conclusions provisoires en est-on arrivé?

4. A-t-on engagé des pourparlers ou discussions avec quelque organisme international ou quelque autre nation au sujet de la réforme du calendrier?

5. Dans le cas de l'affirmative, quelle a été la nature et quels ont été les résultats desdits pourparlers ou discussions?

M. John R. Matheson (secrétaire parlementaire du premier ministre): 1. La question de la réforme du calendrier a été étudiée en 1955, par divers ministères en cause quant aux répercussions d'une réforme du calendrier, pour donner suite à une demande formulée par le secrétaire général des Nations Unies au gouvernement canadien de faire connaître ses vues quant à l'opportunité d'une réforme du calendrier.

2. Voir réponse au n° 1. La question a été étudiée en 1955 par un comité interministériel de la réforme du calendrier composé de représentants des ministères de la Citoyenneté et de l'Immigration, des Affaires extérieures, du Travail, des Mines et des Relevés techniques (observatoires fédéraux), du Secrétariat d'État, du Commerce (Bureau fédéral de la statistique) et des Transports.

3. On n'en était venu à aucune conclusion précise à ce sujet. La réponse à la demande du secrétaire général, renfermant les recommandations du comité interministériel, indiquait que «le gouvernement canadien en est venu à la conclusion qu'il pourrait être utile de procéder, sous les auspices du Conseil économique et social, à une étude des possibilités d'une réforme du calendrier. Tout en manifestant son intérêt à l'égard d'une étude des propositions et des possibilités concernant la réforme du calendrier, le gouvernement canadien n'a pas l'intention à ce moment-ci de donner son appui ni de s'engager à l'égard d'un genre de réforme bien précis».

De façon générale, on estime que si le Canada prenait l'initiative d'une réforme du calendrier il en résulterait bien des inconvénients, non seulement pour nous mais pour d'autres pays qui traitent avec nous. En conséquence, si des réformes doivent être faites ce doit être sur le plan international. Si un jour, au palier international, on semble s'intéresser de plus en plus à des projets de réforme, le gouvernement sera disposé à étudier la question dans un contexte mondial sous les auspices des Nations Unies.

4. La question de la réforme du calendrier à l'échelle mondiale a été étudiée en 1956 lors de la vingt-et-unième session du Conseil économique et social des Nations Unies, dont le Canada était membre à l'époque. Au cours des brèves discussions qui ont eu lieu au Conseil économique et social, la plupart des représentants ont indiqué que le temps n'était pas encore venu pour une réforme du calendrier. A la fin des délibérations, on a adopté par un vote de 15 à 0 et trois abstentions une proposition visant à ajourner indéfiniment l'étude de cette question. Le Canada s'est abstenu de voter sur cette proposition parce que nous ne voulions pas voter en faveur de la remise de la question à une époque indéfinie et nous étions d'avis qu'il valait la peine de continuer l'étude de la réforme du calendrier sous les auspices des Nations Unies. En même temps, nous nous sommes rendus compte que cette question suscitait vraiment peu d'intérêt sur le plan international. Depuis 1956, on n'a plus délibéré aux Nations Unies sur la question de la réforme du calendrier.

5. Voir réponse au numéro précédent.

*LA DESIGNATION DES PRÉSIDENTS D'ÉLECTIONS

Question n° 2127—**M. McCleave:**

Le gouvernement ou quelque ministère a-t-il nommé des officiers rapporteurs, dans les circonscriptions électorales, pour la prochaine élection générale, et, dans le cas de l'affirmative, combien en a-t-on pris parmi les officiers rapporteurs qui ont servi lors de l'élection générale de 1965?

M. Albert Béchard (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, la réponse à la première partie de la question est oui. La réponse à la seconde partie est 52 officiers.

LES SPECTACLES À LA CITADELLE D'HALIFAX

Question n° 2141—**M. Forrestall:**

Le gouvernement a-t-il l'intention d'organiser des manifestations du genre de celle de Fort Henry, à la citadelle d'Halifax, à l'occasion du centenaire?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): L'aménagement de la ciadelle d'Halifax n'aura pas atteint, au moment de l'année du centenaire, un stade assez avancé pour qu'on puisse organiser des manifestations. Une entreprise de ce genre reste, néanmoins, possible une fois que les travaux de restauration auront rendu la construction sûre et historiquement exacte dans les secteurs qui appellent une rénovation.

LES BUREAUX DE L'IMMIGRATION À L'EXTÉRIEUR DU CANADA

Question n° 2186—**M. Wahn:**

1. Dans quelles villes en dehors du Canada est-ce que le Canada maintient ses propres bureaux d'immigration où les immigrants peuvent remplir des demandes et avoir des entrevues pour obtenir l'admission au Canada?

2. Au cours de la dernière année financière pour laquelle existent des chiffres, combien le gouvernement canadien a-t-il dépensé à l'égard de chacun de ces bureaux?

M. J. C. Munro (secrétaire parlementaire du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): 1 et 2. On trouvera ci-dessous la liste des villes où se touvent des bureaux de l'immigration canadienne; les immigrants peuvent y présenter leur demande et obtenir une entevue. Vis-à-vis du nom de chaque ville est indiqué le montant des frais de fonctionnement de ces bureaux pour l'année financière allant du 1er avril 1965 au 31 mars 1966.

Ville	Frais de fonctionnement	
Athènes	$ 73,594	
Belfast	43,325	
Berlin	32,458	
Berne	63,043	
Birmingham	—	(ouvert en septembre 1966)
Bordeaux	30,208	(fonctionne depuis 1965)
Bristol	52,186	
Bruxelles	87,807	
Le Caire	51,054	
Cologne	303,574	
Copenhague	86,642	
Dublin	24,867	
Glasgow	126,336	
Hambourg	40,943	
Helsinki	30,428	
Hong-kong	209,843	
Leeds	87,203	
Lisbonne	69,242	
Liverpool	87,537	
Londres	471,266	
Madrid	42,606	
Marseille	23,675	(en plein fonctionnement depuis juin 1965
Milan	29,922	(fonctionne depuis août 1965)
Munich	30,023	
New Delhi	88,624	
Oslo	31,385	
Paris	327,958	
Rome	268,659	
Stockholm	52,081	
Stuttgart	39,181	
Tel-Aviv	37,333	
La Haye	73,279	
Tokyo	12,414	(fonctionne depuis juin 1965)
Vienne	114,865	

[*Français*]

A PROPOS DU BAIL ENTRE RADIO-CANADA ET «NAMI INVESTMENTS CORPORATION»

Question nº 2192—**M. Allard:**

1. Y a-t-il eu appel d'offres à l'égard du bail négocié entre Radio-Canada et la *Nami Investments Corporation* au sujet du nouvel emplacement de Radio-Canada à Montréal et, dans le cas de l'affirmative, *a*) de quelle façon a-t-on procédé, *b*) quel était le montant en cause et quelles étaient les modalités du bail, *c*) un autre groupe de personnes a-t-il offert un bail aux mêmes conditions que la *Nami Investments Corporation* et, dans le cas de l'affirmative, (i) qui est ce groupe, (ii) si les conditions étaient différentes, de quelle façon l'étaient-elles?

2. Lorsque Radio-Canada vend, achète ou loue, y a-t-il appel d'offres et, dans le cas de l'affirmative, comment cet appel d'offres se fait-il?

[M. Wahn.]

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): La société Radio-Canada m'informe comme suit: 1. Non. *Nami Investments Corporation* a pressenti Radio-Canada. *a*) Ne s'applique pas. *b*) $43,593.75 pour la période de douze mois et demi commençant le 1er décembre 1966, à condition que tous les bâtiments et services soient supprimés au plus tard à l'expiration du bail, soit le 15 décembre 1967. *c*) Oui, une dernière proposition a été faite après que les pourparlers avec la *Nami Investments Corporation* eurent été entamés. (i) «Motel 67», par l'entremise de M. J. Morin. (ii) Ne s'applique pas.

2. Non. Quand la Société vend des biens-fonds excédentaires, elle en annonce la

vente et accepte la soumission la plus élevée. Pour ce qui est de l'achat ou de la location de biens-fonds, la Société procède par voie de négociation et accepte la meilleure offre.

[*Traduction*]

L'INSTALLATION D'UNE STATION EXPÉRIMENTALE POUR LE COURANT À TRÈS HAUTE TENSION

Question nº 2202—**M. Hales:**

1. Le Conseil national de recherche a-t-il l'intention de faire construire et aménager une station expérimentale pour le courant à très haute tension?

2. Dans le cas de l'affirmative, quand se fera cette construction, et où seront situées ces installations?

3. A quoi se rapporte le crédit 5 de $7,033,000 figurant à la page 316 du Budget des dépenses 1966-1967, et concernant le Conseil national de recherches?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): 1. Le Conseil national de recherches du Canada examine et étudie tous les aspects des questions touchant la construction et l'équipement d'installations de recherches sur le courant à très haute tension.

2. Aucune décision n'a encore été prise concernant le lieu et le moment où la construction sera entreprise.

3. Le chapitre 5 figurant à la page 316 du Budget des dépenses pour 1966-1967, concernant l'attribution d'une somme de $7,033,000 au Conseil national de recherches, se rapporte à la construction de bâtiments, l'installation d'appareillage et l'établissement des plans connexes et à des modifications et des extensions d'importance. Les programmes sont en cours de réalisation en Nouvelle-Écosse, dans l'Ontario, au Manitoba et en Saskatchewan.

LES IMPORTATIONS DE MAÏS EN PROVENANCE DES ÉTATS-UNIS

Question nº 2214—**M. Peters:**

1. Combien de boisseaux de maïs le Canada a-t-il importés des États-Unis en 1965?

2. Combien ont rapporté les droits sur les importations de maïs des États-Unis en 1965?

3. Combien de boisseaux de maïs étaient destinés à la transformation et combien à la provende?

4. A combien s'élevait le taux des droits sur les importations de maïs des États-Unis *a*) pour la provende, *b*) pour la semence, et *c*) pour la transformation?

5. Quelle est la décomposition, par qualités, du maïs importé des États-Unis, et quels droits frappaient chaque catégorie de maïs pour l'année 1965?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): 1. Les importations canadiennes de maïs égrené* en provenance des États-Unis en 1965 s'élèvent à 18,179,700 boisseaux évalués à $27,788,976.

2. Les droits payés sur les importations de maïs égrené* des États-Unis en 1965 sont de $1,453,867.

3. Les renseignements demandés ne sont pas disponibles.

4. *a*), *b*), *c*) 8c. le boisseau.

5. Il n'y a pas de décomposition par qualité et par droit payé sur chaque qualité. Le même taux, 8c. le boisseau, s'applique à toutes les qualités.

---

* Le maïs importé en boisseaux s'inscrit dans les statistiques sous le nom de maïs égrené.

LE FONDS DE LA CAISSE DE RETRAITE DE LA GENDARMERIE

Question nº 2234—**M. Knowles:**

1. Quel était le montant total contenu dans le compte de la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada *a*) le 31 mars 1964, *b*) le 31 mars 1965 et *c*) le 31 mars 1966?

2. Quel taux d'intérêt le gouvernement paie-t-il pour utiliser cet argent?

3. Quel est le montant de l'intérêt qui a été crédité au compte de la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada au cours des années financières se terminant *a*) le 31 mars 1964, *b*) le 31 mars 1965 et *c*) le 31 mars 1966?

4. Quel est le montant total qu'à déboursé le compte de la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada au cours des années financières se terminant *a*) le 31 mars 1964, *b*) le 31 mars 1965 et *c*) le 31 mars 1966?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): 1. *a*) $45,986,906.99; *b*) $57,706,948.59; *c*) $65,411,253.45.

2. L'intérêt est crédité au Compte de pension de retraite le dernier jour de chaque trimestre de chaque année financière et se calcule au taux de un pour cent du solde au crédit du compte au dernier jour du trimestre précédent.

3. *a*) $1,576,978.32; *b*) $1,929,488.33; *c*) $2,420,759.95.

4. *a*) $573,195.38; *b*) $666,752.98; *c*) $848,113,32.

LES UNITÉS EXCÉDENTAIRES DE LA MARINE

Question nº 2249—**M. MacEwan:**

1. Quelles unités de la Marine royale du Canada sont présentement ou seront prochainement déclarées en surnombre?

2. De quel type et de quelle classe est chaque navire?

3. Au cours de quel mois en 1967, y aura-t-il appel d'offres pour les quatre nouveaux destroyers tous usages?

L'hon. Léo Cadieux (ministre associé de la Défense nationale): 1 et 2. Les navires suivants sont préparés en vue d'être déclarés excédentaires à la Corporation de disposition des biens de la Couronne.

Nom du navire	Type	Classe
HMCS *Granby*	YMT 180	Drageur de mines diesel de la classe Bangor
HMCS *Antignonish*	DE 301	Frégate classe Prestonian
HMCS *Beacon Hill*	DE 303	" " "
HMCS *Jonquière*	DE 316	" " "
MHCS *New Waterford*	DE 304	" " "
HMCS *Sussexvale*	DE 313	" " "
HMCS *New Glasgow*	DE 315	" " "
HMCS *Swansea*	DE 306	" " "
HMCS *Stettler*	DE 311	" " "
HMCS *Ste-Thérèse*	DE 309	" " "

3. On prévoit qu'il y a aura appel de soumissions en mars 1967 pour des destroyeurs porteurs d'hélicoptères ASM.

LE REMPLACEMENT DE L'EMBLÈME D'UN AVION

Question nº 2278—**M. McCleave:**

1. Est-ce que l'on a remplacé les mots «Aviation royale du Canada» par les mots «Forces Armée du Canada», *a*) sur l'appareil Expediter C-45 nº 2368, *b*) sur quelque autre appareil de l'Aviation royale du Canada?

2. Existe-il maintenant une personne morale comme sous le nom de «Aviation royale du Canada»?

3. Existe-t-il maintenant une personne morale connue sous le nom de «Forces Armées du Canada»?

4. Si la réponse à la question 1 est affirmative, qui a autorisé cette action?

L'hon. Léo Cadieux (ministre associé de la Défense nationale): 1. *a*) Oui, temporairement, dans le but de prendre une photo. *b*) Non.

2. Oui.

3. Non, bien que l'article 15 de la loi sur la défense nationale fasse mention des «Forces canadiennes».

4. Le commandant de la base.

LE QUÉBEC—LA CESSION DES TERRAINS DESTINÉS À DES PARCS

Question nº 2288—**M. Duquet:**

Le gouvernement de la province de Québec a-t-il cédé au gouvernement fédéral depuis 1960 des terrains pour l'aménagement de parcs nationaux ou sites nationaux dans la province de Québec et, dans le cas de l'affirmative, à quel endroit dans la province de Québec et pour souligner quel événement historique?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Oui, à Québec relativement à l'aménagement du parc historique national pour commémorer la visite en hiver de Jacques Cartier.

OROMOCTO (N.-B.)—LE BUREAU DES COMMISSAIRES

Question nº 2294—**M. MacRae:**

1. Le gouvernement fédéral a-t-il reçu des recommandations, de la part du gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick ou de ses fonctionnaires, au sujet de la désignation de représentants élus au Bureau des commissaires de la ville d'Oromocto?

2. Dans le cas de l'affirmative, *a*) à quelle date les a-t-il reçues *b*) qui les a formulées, *c*) quelle réponse le gouvernement fédéral a-t-il donnée à la province du Nouveau-Brunswick?

L'hon. Léo Cadieux (ministre associé de la Défense nationale): 1. Oui.

2. *a*) le 6 juin 1963. *b*) M. W. R. Duffie, ministre de la Santé et du Bien-être. *c*) le ministre associé de la Défense nationale à cette époque (l'honorable Lucien Cardin) a eu subséquemment des entretiens à ce sujet avec le premier ministre du Nouveau-Brunswick. Aucune autre mesure n'a été prise.

CHANDLER (P.Q.)—LES RÉPARATIONS AU BUREAU DE POSTE

Question nº 2298—**M. Keays:**

1. A-t-on effectué des réparations au bureau de poste de Chandler (P.Q.) en 1965?

2. Dans le cas de l'affirmative, *a*) quelles entreprises ont présenté des soumissions, *b*) quels étaient les montants de ces soumissions, *c*) qui s'est vu adjuger le contrat?

3. Est-ce que le ministère des Travaux publics n'adjuge des contrats qu'aux employeurs qui sont enregistrés?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): 1. Oui.

2. Un contrat de travaux de réparation a été exécuté à Chandler au cours de 1965. Il s'agissait d'urgents travaux de plomberie faits par M. Alcide Bonthier au coût de $165.92. Aucune soumission n'a été obtenue.

3. Non.

[*Français*]

QUESTION RELATIVE AU PRODUIT NATIONAL BRUT

Question nº 2306—**M. Latulippe:**

Quel est le montant du produit national brut *a*) en dollars courants (i) en 1946 (ii) en 1966, *b*) en dollars constants (i) en 1946 (ii) en 1966?

L'hon. Robert H. Winters (ministre du Commerce): *a*) et *b*)

Produit national brut, Canada

	Millions de dollars courants	Millions de dollars (1949) constants
1946	11,850	15,251
1965 (dernière année disponible)	51,996	33,770

[*Traduction*]

SAINT-HYACINTHE (P.Q.)—LE TUNNEL SOUS LA VOIE FERRÉE

Question nº 2313—**L'hon. M. Ricard:**

Quel a été le coût de la construction du tunnel sous les voies ferrés du National-Canadien à Saint-Hyacinthe.

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): En supposant que la question a trait au passage inférieur construit au croisement de la voie ferrée des chemins de fer Nationaux du Canada et de la route nº 9 (autoroute sir Wilfrid Laurier) à Saint-Hyacinthe (P.Q.), la Commission des transports du Canada communique les renseignements suivants:

Le coût total de la construction du passage inférieur s'est établi à $583,238.89. La Commission a autorisé le paiement de $466,591.11 par la Caisse des passages à niveau; le ministère de la Voirie du Québec a payé $87,485.84 et les chemins de fer Nationaux du Canada ont payé $29,161.94.

LE COMTÉ DE CUMBERLAND (N.-É.)—LA CONSTRUCTION D'UNE VOIE À ÉTAGEMENT

Question nº 2319—**M. Coates:**

1. Le ministère des Travaux publics a-t-il reçu du gouvernement de la Nouvelle-Écosse une proposition concernant la construction d'un ouvrage à étagement des voies à l'intersection du *Race Track Road* dans le comté de Cumberland, en vertu de la convention sur la route Transcanadienne, et si tel est le cas, quelle décision a-t-on prise à la suite de cette proposition?

2. Si une décision négative a été prise, quelle en est la raison?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): 1. Le ministère a reçu une proposition qui n'a pas été approuvée en vertu de la Convention sur la route transcanadienne.

2. La circulation qui emprunte le *Race Track Road* n'est pas suffisamment lourde pour répondre aux critères établis en vertu de la Convention.

LA CONSTRUCTION D'UNE ROUTE DE FORTEAU À CHURCHILL FALLS

Question nº 2330—**M. Dionne:**

1. Quel est le pourcentage de participation du gouvernement fédéral au projet de construction d'une route devant relier Forteau à Churchill Falls?

2. Quel est présentement le nombre d'employés affectés à ce projet, et le nombre d'avions utilisés pour le transport d'hommes et de matériel?

3. Combien estime-t-on que coûtera approximativement l'aménagement de cette route?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): 1. Le gouvernement n'est au courant d'aucune route en voie de construction entre Forteau et Churchill-Falls et, par conséquent, ne verse aucune contribution à une telle entreprise.

2 et 3. Voir réponse au nº 1.

LES TRAVAILLEURS CANADIENS AUX ÉTATS-UNIS: L'ADMISSIBILITÉ AUX PRESTATIONS D'ASSURANCE-CHÔMAGE

Question nº 2332—**M. Dionne:**

Est-ce que d'autres démarches ont été faites par les représentants du gouvernement canadien en vue de conclure avec les autorités américaines une entente visant à rendre admissibles aux prestations d'assurance-chômage les travailleurs canadiens en territoires américain, particulièrement dans les États du Maine et du New Hampshire, et quels ont été les résultats jusqu'ici?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Non. Des représentants du gouvernement canadien ont essayé, à plusieurs reprises, d'arriver à une telle entente, notamment en ce qui concerne les ouvriers canadiens travaillant dans les États du Maine et du New Hampshire. Lors des derniers pourparlers ces États ont laissé voir clairement qu'ils n'avaient aucune intention de conclure une telle entente, chose qui fut alors portée à la connaissance de la Chambre.

QUESTION TRANSFORMÉE EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

SASKATOON—LA CESSION D'AVIONS À LA BASE DE L'AVIATION

Question nº 2191—**M. Brand:**

1. Combien d'avions de la base de Saskatoon de l'ARC a-t-on déclarés avions de surplus à la Corporation de disposition des biens de la Couronne, et de quel genre d'appareils s'agit-il?

2. Combien d'appareils n'ont pas été déclarés avions de surplus?

3. La Corporation de disposition des biens de la Couronne a-t-elle vendu certains de ces appareils, et, dans le cas de l'affirmative, *a*) combien d'appareils a-t-elle vendus, *b*) quels genres d'appareils a-t-elle vendus, *c*) quel était le prix de vente, et *d*) à qui les a-t-elle vendus?

4. A-t-elle vendu ces avions par soumissions ou de quelque autre manière?

5. A-t-on refusé à quelque Canadien ou à quelque entreprise canadienne la permission de soumissionner pour les appareils susmentionnés?

6. Fixe-t-on des conditions lors de la vente pour empêcher l'achat de ces appareils à des fins militaires?

(Le document est déposé.)

LES FAILLITES

LA SOCIÉTÉ «PRUDENTIAL FINANCE CORPORATION»—LA COMPENSATION DES ACTIONNAIRES

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, comme ma question vise plus d'un ministère, j'aimerais la poser au premier ministre. Quelle que soit la répartition des responsabilités entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, le gouvernement avisera-t-il à compenser les actionnaires de la compagnie d'assurance et à s'assurer que les 20,000 personnes qui ont acheté des polices d'assurances seront protégées par le transfert de leur police à d'autres compagnies, le gouvernement, au nom du peuple canadien, assumant les dépenses à cet égard?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, de même que tous les députés sans doute, je comprends parfaitement le motif dont s'inspire la question du très honorable représentant. Comme nous examinons les conséquences d'une mesure semblable j'aimerais bien pouvoir étudier la situation avant de formuler une opinion réfléchie, ce que je compte faire très bientôt.

L'INSPECTION ET LA RÉGLEMENTATION DES SOCIÉTÉS DE PRÊTS—ENTRETIENS AVEC LES MINISTRES DES PROVINCES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre des Finances. Le ministre nous a dit, vendredi, qu'il avait convoqué les compagnies d'assurance pour discuter sur les possibilités d'améliorer la loi qui les régit et d'en supprimer les échappatoires. Le ministre aurait-il l'obligeance d'envisager en même temps, ou même avant, une méthode semblable pour les sociétés de prêts constituées en corporation en vertu des lois du Canada? Et simultanément, discuterait-il avec elles et avec les ministres provinciaux la réduction des échappatoires dans leurs opérations? On pourrait envisager un contrôle général sous forme d'inspections et de réglementations, ou encore la clause du prêteur en dernier ressort, ou toute autre mesure qui pourrait faire l'objet d'un examen. Son ministère voudrait-il s'occuper en même temps de cette affaire?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Oui, monsieur l'Orateur. Je le répète, je vais convoquer les représentants des compagnies d'assurance en vue précisément d'améliorer, si possible, les règlements fédéraux. En outre, j'ai déjà convoqué les hauts fonctionnaires de mon ministère afin d'examiner les questions d'ordre plus général concernant le contrôle exercé dans le domaine général des entreprises de finance.

Ce matin j'ai demandé à l'un des ministres de l'Ontario, M. Rowntree, s'il se joindrait à nous. J'ignore s'il parlait au nom de son gouvernement, mais il a exprimé le vif désir de participer à un entretien de ce genre.

L'hon. M. Fulton: L'ampleur des réunions convoquées d'urgence par le ministre permettra-t-elle donc d'y inviter les représentants des provinces ainsi que des compagnies de finance constituées en société sous le régime d'une loi fédérale?

L'hon. M. Sharp: Oui. En m'adressant à M. Rowntree, d'Ontario, je voulais savoir s'il s'intéressait personnellement à ce genre d'entretien. Il parlait, je pense, au nom de son gouvernement. Si d'autres ministres provinciaux manifestent un intérêt comparable, nous convoquerons la conférence.

LES FINANCES

L'APPLICATION DES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION PORTER

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Alvin Hamilton (Qu'Appelle): Monsieur l'Orateur, j'aurais une question supplémentaire pour le premier ministre. Le 30 avril 1965, j'ai posé la question suivante au ministre des Finances:

> Le ministre nous dirait-il si le gouvernement entend donner suite à la recommandation de la Commission Porter au sujet de l'administration et du contrôle des titres?

Le ministre de l'époque, l'honorable Walter L. Gordon, a répondu que la question était à l'étude depuis un certain temps. En raison des événements de la semaine dernière, le premier ministre songerait-il maintenant à donner suite sans tarder à la recommandation de la Commission Porter, au sujet de l'établissement d'une Commission nationale des valeurs mobilières qui collaborerait avec les Commissions provinciales des valeurs mobilières, ainsi qu'avec la SEC des États-Unis?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, comme mon honorable ami le sait, le gouvernement fédéral examine cette affaire depuis le jour où la question a été posée. En fait, nous avions désigné avant cela une mission dirigée par un avocat

expérimenté et très compétent qui a visité chaque capitale provinciale et discuté le problème avec tous les gouvernements provinciaux. Par suite de ces entretiens et de la présentation d'un rapport au gouvernement fédéral, une conférence fédérale-provinciale a été tenue et est arrivée à certaines conclusions. Il est à espérer que ces conclusions seront suivies de mesures législatives à l'échelon fédéral et provincial, afin de faire face beaucoup plus efficacement peut-être que par le passé à ce très grave problème. Comme on l'a signalé, des mesures ont déjà été prises aux deux échelons de gouvernement, mais nous espérons être en mesure d'annoncer sous peu ce que nous pourrons faire au point de vue législatif. Nous espérons que les assemblées législatives et les gouvernements provinciaux seront en mesure d'en faire autant.

L'hon. M. Hamilton: Monsieur l'Orateur, le premier ministre voudrait-il songer à la nécessité, qui saute aux yeux, d'en arriver à une entente quelconque entre notre Commission nationale des titres et les provinces, ainsi qu'avec la Commission du marché des valeurs aux États-Unis, en raison de l'affluence de valeurs et de la nécessité de garder intacte la réputation du Canada dans ce domaine?

Le très hon. M. Pearson: Voilà un aspect du problème auquel il faudra songer et qui est à l'étude actuellement. Une collaboration semblable s'impose entre les organismes des deux pays, si l'on veut qu'une mesure de ce genre soit absolument efficace au pays.

L'hon. George H. Hees (Northumberland): Monsieur l'Orateur, comme la question devient chaque jour de plus en plus pressante, le premier ministre pourrait-il nous dire quand nous pouvons nous attendre à une initiative quelconque? Si l'on remet cela à un moment indéterminé de l'avenir, l'affaire pourrait traîner en longueur des mois et des années durant.

L'hon. M. Pearson: Oui, cela pourrait durer des mois et des années. De fait, l'affaire a langui pendant bien des années avant que nous prenions une initiative. J'admets qu'il faudrait prendre des mesures et non seulement y songer. Nous sommes en train de rédiger une mesure législative, que nous étudierons de concert avec les gouvernements provinciaux aussi rapidement que possible. De fait, une réunion fédérale-provinciale se tient à Ottawa, aujourd'hui. Le ministre des Finances y a assisté ce matin et y retournera cet après-midi.

QUESTIONS OUVRIÈRES

SYDNEY (N.-É.)—LES PALLIATIFS D'URGENCE DU CHÔMAGE À L'ACIÉRIE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, je voudrais demander au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social s'il a reçu un télégramme d'un comité civique de Sydney, (Nouvelle-Écosse), en exprimant une grande inquiétude devant le chômage persistant, fruit du congédiement ou de la diminution de salaire de 35 p. 100 des employés de l'aciérie de Sydney, et demandant au ministre et aux membres du gouvernement de prendre des dispositions d'urgence. S'il a reçu ce télégramme, le ministre, ou un de ses collègues, pourrait-il nous dire si des mesures ont été envisagées, et lesquelles.

L'hon. J. A. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, j'ai en effet reçu ce télégramme ce matin et je me suis entretenu au téléphone avec le signataire, M. Nathanson; nous avons étudié la possibilité d'une réunion prochaine pour étudier la question.

[Plus tard]

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question supplémentaire au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. D'après le télégramme qui a été mentionné, 35 p. 100 de la main-d'œuvre de l'aciérie de Sydney a été directement touchée par des congédiements ou par des diminutions de salaire, et il faudrait agir d'urgence. Quelles mesures immédiates sont prises pour faire face à l'avenir déplorable qui menace toute la région du Cap-Breton? Est-ce vrai que le gouvernement fédéral et la Nouvelle-Écosse ont conclu une entente visant à accorder 50 millions de dollars à la région du Cap-Breton, répartis sur un certain nombre d'années?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Avant que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ne réponde, je signale que lorsque l'honorable député d'Yord-Sud a posé la première question il était évident, à mon avis, mais je puis me tromper, qu'il s'agissait des mesures que le ministre pourrait envisager à titre de responsable du ministère.

A d'autres occasions j'ai décidé, à tort ou à raison, qu'on ne pouvait pas poser ce genre de question à un ministre à titre de représentant d'une région provinciale. Cette décision, je crois, s'appuie sur des précédents. J'accepterai la question posée actuellement par le très honorable chef de l'opposition si elle a trait à un domaine dont le ministre est officiellement responsable.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, j'ai posé ma question complémentaire sans vouloir aucunement défier votre très juste décision à cet égard. Permettez-moi d'adresser cette question au premier ministre qui est responsable de certaines décisions dans tous les ministères. Afin que le premier ministre saisisse la question, j'aimerais lui demander de nouveau quelles mesures immédiates on envisage prendre pour remédier à ce que le télégramme a appelé la situation très grave au Cap-Breton. Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse ont-ils conclu un accord en vertu duquel la région de Cap-Breton recevra environ 50 millions de dollars au cours d'une période de plusieurs années?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Pour ce qui est de la première partie de la question je m'entretiendrai avec le ministre du Travail et le ministre de la Main-d'oeuvre et de l'Immigration au sujet des mesures d'urgence prises ou possibles. Un de ces ministres pourra peut-être donner une réponse demain.

Quant à la seconde partie de la question, on a fait savoir à la Chambre la semaine dernière que nous discutons avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse un accord portant sur une politique de la houille au Cap-Breton. J'espère que la conclusion de cette entente est imminente. Il reste encore un ou deux détails en suspens mais nous espérons les régler dans un jour ou deux; ensuite, j'espère pouvoir faire une déclaration générale sur l'ensemble de la question.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, je ne sais jamais à qui poser pareilles questions. Comme le ministre du Travail est toujours disposé à répondre, je devrais peut-être m'adresser à lui. Je ne vois pas le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration à la Chambre en ce moment, de sorte que, par voie d'élimination, c'est au ministre du Travail qu'il est donné de dire aux gens du Cap-Breton quelle loi ou mesure d'urgence réglera leurs problèmes.

[M. l'Orateur.]

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, malheureusement je ne peux presque rien ajouter à ce que le premier ministre a déclaré. Il est vrai que le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, deux ou trois autres de mes collègues et moi-même avons eu des entretiens et certain de mes collègues ont discuté avec la province à ce sujet. Nous espérons faire une déclaration demain.

M. E. Nasserden (Rosthern): Une question supplémentaire. Le premier ministre voudrait-il aussi discuter de la chose avec le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social? Il a vraiment l'air penaud.

M. H. Russell MacEwan (Pictou): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser au premier ministre une autre question découlant de sa réponse au chef de l'opposition. Si ce n'est déjà fait, le premier ministre tiendra-t-il compte de la mine appartenant à la Dosco dans la circonscription de Pictou qui aura aussi besoin d'aide, dans tout accord conclu avec la Nouvelle-Écosse?

Le très hon. M. Pearson: On a tenu compte de tous les aspects pertinents de cette très importante question.

LES NATIONS UNIES

LA DÉFENSE DE LA PAIX—ATTAQUE DU REPRÉSENTANT DE LA RUSSIE CONCERNANT LE RÔLE DU CANADA

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au secrétaire d'État au Affaires extérieures. Nous dirait-il comment il a répliqué à l'intervention de l'URSS aux Nations Unies—je parle ici de l'attaque immotivée à laquelle l'URSS s'est livrée contre le Canada vendredi dernier au sujet du rôle de notre pays dans la défense de la paix, et de la proposition dont le Canada a saisi l'ONU en vue de rendre plus pratiques le financement des opérations de maintien de la paix et les opérations elles-mêmes?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, l'ambassadeur du Canada aux Nations Unies a répondu aux déclarations du représentant de l'Union soviétique concernant la résolution présentée par notre pays au sujet du maintien de la paix. A l'Assemblée générale, on a présenté ce matin une motion visant à retarder la mise aux voies jusqu'à cet après-midi. J'ignore ce qu'il en résultera.

LA NAVIGATION

LE CHAVIREMENT DU «CABOT» DANS LE PORT DE MONTRÉAL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre des Transports. Le ministre a peut-être déjà pris certaines initiatives à ce sujet, mais je voudrais lui poser une question à propos du chavirement du *Cabot* dans le port de Montréal vendredi dernier, à la suite duquel deux hommes de l'équipage ont perdu la vie. Le ministre a-t-il pris certaines mesures au sujet d'une enquête concernant cet accident?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, mon ministère a institué une enquête quelques heures après ce regrettable accident. Je crains bien que cette enquête ne soit pas encore parvenue au point où je pourrais donner quelques éclaircissements sur la cause de l'accident.

M. Howard: Une question supplémentaire. Je suppose que l'enquête en cours est dirigée par un fonctionnaire de son ministère. Le ministre a-t-il l'intention d'instituer une enquête officielle au sujet de l'accident, qui ressemble fort à l'accident survenu au *Fort William*?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, il serait sage, je pense, d'attendre le rapport de la première enquête avant de décider d'en tenir une seconde.

LA DÉFENSE NATIONALE

L'OTAN—LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS MENTIONNÉE À LA CONFÉRENCE DE PARIS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au ministre de la Défense nationale. Comme les effectifs de la marine canadienne ont été énormément réduits, et que les navires en état de service sont moins nombreux, le ministre peut-il nous dire quelle réduction des effectifs canadiens de l'OTAN a été annoncée par le ministre lors de la dernière conférence de cette organisation?

L'hon. Paul Hellyer (ministre de la Défense nationale): On n'a effecuté aucune réduction. Mon honorable ami apprendra avec plaisir que le commandant maritime compte pouvoir équiper l'été prochain tous nos escorteurs d'après-guerre. Qu'il me permette de le rassurer. La marine royale canadienne n'a jamais été plus apte à s'acquitter de son rôle essentiel de défense anti sous-marine.

L'hon. M. Churchill: Une question complémentaire qui permettra au ministre de répondre une fois de plus avec grandiloquence. Je ne parle pas de l'été prochain. Quel est l'état de la marine, à l'heure actuelle, avec le personnel et les navires dont elle dispose, à supposer qu'une situation critique se présente sur-le-champ?

M. l'Orateur: A l'ordre. On ne devrait pas donner, je crois, au ministre l'occasion de répondre avec grandiloquence.

L'hon. M. Hellyer: Ma réponse tient en un mot: «Excellent.»

M. J. M. Forrestall (Halifax): Monsieur l'Orateur, le ministre de la Défense nationale pourrait-il dire à la Chambre si cette assurance—fort bienvenue—concernant les équipages des navires comprend les membres de la réserve, afin de remplir les cadres?

L'hon. M. Hellyer: Non, monsieur l'Orateur. Mais mon honorable ami sera heureux de savoir qu'en ce qui concerne notre planification avancée nous essayons de coordonner de façon plus pratique les activités des forces de réserve du pays et des forces régulières en voie de formation. C'est, à mon avis, une autre preuve de planification intelligente et prévoyante dont est capable le ministère de la Défense nationale.

Le très hon. M. Diefenbaker: Où avez-vous trouvé cette intelligence?

M. l'Orateur: A l'ordre. Les questions qu'on pose maintenant me semblent de nature très générale. Les honorables représentants auront peut-être l'occasion de les poser lorsque la Chambre sera saisie du projet de loi intéressant la défense nationale, peut-être avant Noël. (*Exclamations*)

LE RELÈVEMENT DE LA SOLDE DES MEMBRES DES FORCES DE RÉSERVE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. W. G. Dinsdale (Brandon-Souris): Monsieur l'Orateur, j'ai une question supplémentaire à poser au ministre de la Défense nationale. A-t-on pris une décision concernant le relèvement des salaires des forces de réserve? Le ministre a laissé entendre, il y a quelques semaines, que la question était toujours à l'étude.

L'hon. Paul Hellyer (ministre de la Défense nationale): Non, monsieur l'Orateur; mais on examine toute la question de la solde des réservistes, afin de la rendre aussi réaliste et efficace que possible et d'assurer une sorte de

stimulant aux membres des forces de réserve qui ont subi un entraînement, contrairement aux nouvelles recrues. C'est là, je le répète, un pas en avant, tout à l'honneur du directeur des forces de réserve, qui accomplit un travail remarquable dans ce domaine.

LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION D'UN HYDROPTÈRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert McCleave (Halifax): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question supplémentaire bien précise. Le ministre et son ministère continueront-ils d'appliquer le programme de construction de l'hydroptère?

L'hon. Paul Hellyer (ministre de la Défense nationale): Monsieur l'Orateur, ce programme se poursuit depuis des semaines tandis que nous faisons une évaluation plus précise des dommages causés par l'incendie. Nous entreprenons la réparation de certaines parties afin d'être plus en mesure d'évaluer la durée et les frais, ainsi que les problèmes technologiques suscités par l'incendie. Sitôt que nous posséderons toutes ces données, dans deux mois environ, nous déterminerons s'il est opportun de poursuivre ce programme.

M. H. Russell MacEwan (Pictou): Monsieur l'Orateur, je me demande si après cette question le ministre voudrait répondre à une question que j'ai inscrite le 8 novembre au *Feuilleton* à propos de l'hydroglisseur. Il s'agit de la question nº 2166.

L'hon. M. Hellyer: Je le ferai volontiers, monsieur l'Orateur. J'ignore pour le moment en quoi consiste la question. Je consulterai le *Feuilleton*.

LES FINANCES

L'INUTILITÉ DES DIRECTIVES AMÉRICAINES PAR SUITE DE NOTRE DÉFICIT COMMERCIAL

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. George Hees (Northumberland): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au premier ministre. Vu la décision annoncée par le gouvernement des États-Unis de rendre plus sévères ses directives visant les transactions de toutes les sociétés américaines qui font des affaires dans d'autres pays, le gouvernement canadien a-t-il informé le gouvernement des États-Unis que notre commerce avec ce pays accuse déjà un déficit de plus d'un milliard de dollars, et ainsi qu'il n'est pas nécessaire d'appliquer des directives plus sévères au Canada?

[L'hon. M. Hellyer.]

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. A mon avis, la question du député est irrecevable en ce moment. Le député semble vouloir présenter des instances et donner des renseignements au lieu d'en demander.

L'hon. M. Hees: Sauf votre respect, monsieur l'Orateur, je demande vraiment des renseignements. Il s'agit d'après moi d'une question importante et je crois que le premier ministre aimerait y répondre si on le lui permettait.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'allais dire simplement que j'apprécie la préoccupation de mon honorable ami à ce sujet. Je l'ai entendu exprimer cette préoccupation hier soir lors d'un programme de télévision très intéressant. En réponse à sa question, je dirai que nous avons informé le gouvernement des États-Unis de notre intérêt et de notre préoccupation à cet égard, et cela à maintes reprises.

M. Nielsen: Vous n'avez sûrement pas surveillé M. Gruber.

RADIO-CANADA

LA PUBLICATION DU RAPPORT SHEPPARD—PRÉSUMÉ ABUS DE PRIVILÈGES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. L. M. Brand (Saskatoon): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au secrétaire d'État. Le 7 octobre, j'ai demandé à l'honorable représentante si elle songeait à déposer le rapport Sheppard. Elle a déclaré à ce moment-là, comme en témoigne la page 8443 du hansard, qu'il s'agissait d'un rapport confidentiel préparé à l'intention du bureau du secrétaire d'État. L'honorable représentante a aussi affirmé que si l'on décidait de le déposer—et cette décision n'avait pas encore été prise—ce ne serait pas prochainement. Puisque le rapport semble avoir été publié à la page 25 du *Daily Star* de Toronto, livraison de samedi, le secrétaire d'État serait-il maintenant disposé à faire connaître à la Chambre le reste de ce rapport très intéressant?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): C'est un rapport confidentiel, monsieur l'Orateur. Les honorables députés devront tout simplement se procurer le *Star* de samedi dernier.

M. Brand: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. A mon avis, il s'agit là d'une question très importante. De toute évidence, ce rapport a été communiqué au *Daily*

Star de Toronto. S'il a été mis à leur disposition sans l'être à la Chambre des communes, on a porté atteinte aux privilèges de la Chambre.

L'hon. Mlle LaMarsh: On a certainement porté atteinte aux privilèges de la Chambre, monsieur l'Orateur, mais ce n'est pas mon bureau qui est responsable.

[*Plus tard*]

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): J'ai une question supplémentaire à poser au secrétaire d'État pour faire suite à celle du député de Saskatoon au sujet du rapport de M. Gordon Sheppard. Comme le rapport est maintenant publié en partie, je voudrais demander au ministre s'il songe à déposer le reste du rapport pour aider le comité de la radiodiffusion lorsqu'il étudiera le Livre blanc sur cette question?

L'hon. Mlle LaMarsh: Ce rapport porte sur l'ensemble des affaires culturelles qui relèvent du gouvernement. Le rapport a été soumis à tous les organismes, mais on n'a pas encore reçu de réponse. Le fait qu'une personne non autorisée ait permis que l'on publie ce rapport, et même si l'auteur du rapport a déjà été payé et a signé un contrat qui en accorde la propriété au gouvernement, cela ne veut pas dire que le gouvernement changera d'idée et le remettra au comité avant d'avoir pu l'étudier à fond.

LA FONCTION PUBLIQUE

LA MAJORATION DES PENSIONS—L'ÉLARGISSEMENT DU MANDAT DU COMITÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, je voudrais adresser une question au président du Conseil du Trésor. Comme le ministre s'est engagé personnellement à présenter une motion tendant à élargir le mandat du comité mixte de la fonction publique, de manière que ce comité puisse étudier le cas de la pension des fonctionnaires retraités, serait-il possible que cette motion soit soumise à la Chambre avant le congé de Noël?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter ce comité de l'excellente étude qu'il fait de la mesure éventuelle dont il est saisi. Le député peut être assuré que je continuerai à lutter pour que la question dont il vient de parler soit déférée audit comité.

M. Knowles: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre sait-il qu'au moins deux d'entre nous, membres du comité, nous sommes engagés à ne pas débattre la motion à la Chambre? Cela étant, le ministre la présentera-t-il bientôt?

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, je ne saurais tenir compte de l'engagement pris par certains députés; je ne puis m'efforcer que d'agir de la manière que j'ai indiquée.

M. David Lewis (York-Sud): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. La Chambre est sans doute curieuse de savoir contre qui le ministre lutte en vue de parvenir à présenter sa motion. Il a dit qu'il va continuer à lutter. J'aimerais bien savoir contre qui?

Le très hon. M. Pearson: Contre l'opposition.

L'hon. M. Benson: Je lutte surtout contre l'opposition, mais aussi contre le temps.

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. C'est contre la présidence que le ministre devrait lutter pour répondre à la question.

LE CODE CRIMINEL

LA RÉDUCTION DU NOMBRE DES MORTS DUES AUX ACCIDENTS DE LA ROUTE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Barry Mather (New Westminster): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre de la Justice. Comme le Bureau fédéral de la statistique a annoncé en fin de semaine une augmentation de 21 p. 100 de la mortalité attribuable aux accidents de la route, le ministre songerait-il à présenter bientôt des modifications au Code criminel visant à réduire ces morts accidentelles, qui s'établissent présentement à 588 par mois?

L'hon. Lucien Cardin (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, dans le cadre du programme général de modification du Code criminel, nous étudions d'une façon toute spéciale, en vue de réduire les graves risques de mort qu'il comporte, le problème du conducteur qui a bu de l'alcool. Aucune décision finale n'a encore été prise. Le député sait sans doute que d'autres aspects du problème entrent en ligne de compte.

Le député reconnaîtra aussi qu'une solution complète au problème des pertes de vie attribuables aux accidents de la circulation au Canada ne relève pas uniquement du gouvernement fédéral. Toutefois, dans la mesure où il nous concerne, nous accordons à ce problème toute la considération possible.

LES FINANCES

LES OBLIGATIONS PERPÉTUELLES À 3 P. 100

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lawrence Watson (Assiniboïa): Monsieur l'Orateur, j'avais l'intention de poser une question au ministre des Finances. En son absence, je m'adresse au premier ministre. Comme la confiance d'un grand nombre d'investisseurs fait place aujourd'hui à un sentiment de défiance à l'égard des sociétés financières, et puisque les détenteurs des obligations perpétuelles à 3 p. 100 émises par le gouvernement en 1936 éprouvent perplexité et ressentiment, le ministre reviendra-t-il sur sa décision et rachètera-t-il cette émission? En effet, il paraît fort injuste que le gouvernement exerce une option d'une manière aussi préjudiciable à tant de Canadiens qui ont investi dans ces obligations en 1936.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. L'honorable député n'ignore certainement pas que sa question dépasse les limites d'une question ordinaire. Elle constitue plutôt une représentation dont le ministre ne manquera pas de tenir compte.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LA CHINE CONTINENTALE—INTERDICTION DE HONG-KONG AU CONSUL GÉNÉRAL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Étant donné que le gouvernement a tendu un rameau d'olivier dernièrement à la république populaire de Chine, le ministre peut-il nous expliquer pourquoi, à ce qu'on dit, le gouvernement de Pékin a brusquement rompu le rameau en refusant d'autoriser le consul général du Canada à Hong-Kong à visiter la République populaire de Chine?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, je ne puis donner de réponse. Évidemment, ce n'est pas la première fois que la chose se produit, mais je ne crois pas qu'il y ait nécessairement rapport entre l'incident et la situation que mentionne mon honorable ami.

LES TRANSPORTS

L'ÉTUDE DES DEMANDES D'ABANDON D'EMBRANCHEMENTS FERROVIAIRES PAR LA NOUVELLE COMMISSION

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. W. G. Dinsdale (Brandon-Souris): Je voudrais poser une question au ministre des Transports. Étant donné l'incertitude persistant à ce sujet, le ministre pourrait-il assurer la Chambre que toutes les demandes visant à abandonner les embranchements non protégés dans l'Ouest du Canada seront traitées en vertu des dispositions de la nouvelle loi et de la nouvelle commission, et non de celles qui les ont précédées, comme dans le cas des données courantes rassemblées par la Commission des Transports?

[L'hon. M. Cardin.]

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): A mon avis, le député pourrait contribuer, plus que moi-même, à la réalisation de cet objectif. Personne n'est tenu de respecter une loi qui n'a pas encore été adoptée.

L'hon. M. Dinsdale: Une question supplémentaire. Le ministre a fait allusion, l'autre jour, à une réponse ambiguë. Je crois qu'on peut en dire autant de sa réponse d'aujourd'hui. L'abandon des embranchements se fera-t-il aux termes de cette nouvelle loi?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, à mon avis, cela fera un sujet de débat très utile dans trois quarts d'heure environ.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Les réponses du ministre nous aident généralement beaucoup. Ce problème intéresse un très grand nombre de villes et de villages de l'Ouest du Canada. Or, il semble que les compagnies de chemins de fer, ou l'une d'entre elles, agissent comme si le Parlement n'entendait pas prendre de mesures à ce sujet. A cet égard, le ministre ne demandera-t-il pas aux compagnies de chemins de fer de renoncer à notifier le public, avant l'adoption de ce projet de loi, de la possibilité d'un arrêt du traffic sur certaines lignes? Il est certain qu'une pareilles demande émanant d'une autorité jouissant du prestige du ministre, aura quelque influence sur les compagnies de chemins de fer.

L'hon. M. Pickersgill: A mon avis, les nombreuses responsabilités de très honorable représentant l'ont empêché de lire ma réponse, très claire et très précise, de vendredi dernier au député d'Assiniboïa. J'ai répondu ce jour-là que le président de la Commission des transports m'avait assuré qu'aucune de ces réclamations ne serait entendue tant que le Parlement étudierait cette mesure législative.

Décider ce qui se fera lorsqu'on prendra d'autres dispositions me paraît une question hypothétique qu'il conviendrait peut-être d'examiner lorsque nous débattrons le projet de loi. On ne peut vraiment pas s'attendre à ce que je lui donne une réponse catégorique à l'appel de l'ordre du jour, même si le très honorable député l'a posée de si aimable façon.

Le très hon. M. Diefenbaker: On semble avoir tout a fait mal interprété même la ré-

ponse non ambiguë qu'a donnée vendredi le ministre. Celui-ci a-t-il reçu un télégramme de Fred Tully, secrétaire exécutif de la *Branch Lines Association of Manitoba*? Après avoir lu l'exposé du ministre, que lui-même juge clair, je reste bien perplexe quant à sa véritable signification.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne sais si j'en ai reçu un autre, mais j'ai répondu à un télégramme par une lettre samedi. Le courrier de l'honorable représentant est sans doute plus rapide que le mien.

L'hon. M. Dinsdale: Le ministre peut-il répondre très brièvement à une question qui n'a rien d'ambigu? La Commission des transports du Canada recueille-t-elle encore dess renseignements en vue de permettre l'abandon de lignes ferroviaires?

L'hon. M. Pickersgill: Oui, je crois, mais on n'en est pas encore venu à une décision quant à la manière dont se tiendront les audiences.

LE SÉNAT

LA NOUVELLE-ÉCOSSE—LE REPRÉSENTATION DES ACADIENS DE LANGUE FRANÇAISE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. l'Orateur: Le représentant de Shelburne-Yarmouth-Clare a attendu très patiemment et il peut maintenant avoir la parole.

M. J. O. Bower (Shelburne-Yarmouth-Clare): Ma question s'adresse au premier ministre. Bien qu'il semble avoir retardé indéfiniment la nomination à l'autre endroit d'un représentant de la Nouvelle-Écosse, a-t-il toujours l'intention de tenir compte surtout des Acadiens de langue française?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Je ne crois pas qu'on devrait poser cette question en ce moment. Si toutefois le député a l'impression qu'elle s'impose de toute urgence, il pourrait peut-être en discuter à dix heures.

LES TRAVAUX D'HIVER

LA CONTINUATION DU PROGRAMME

A l'appel de l'ordre du jour.

M. G. L. Chatterton (Esquimalt-Saanich): Ma question s'adresse au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, mais en son absence, son secrétaire parlementaire pourra peut-être en prendre avis. Certaines municipalités ont l'impression que c'est le dernier hiver au cours duquel le programme des travaux d'hiver sera mis en vigueur. Le ministre pourrait-il faire une déclaration sous peu pour apaiser les craintes des municipalités et les aider à préparer leur budget pour l'an prochain?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): En tant que ministre suppléant, je ferai part de ces instances au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration.

LA PÊCHE

LA PROCLAMATION DES LIGNES DE BASE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, avant l'appel de l'ordre du jour, j'aimerais demander au secrétaire d'État aux Affaires extérieures s'il pourra remplir sa promesse et faire proclamer les lignes de base droites avant la fin de l'année.

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Je doute pouvoir assurer à mon ami qu'elles le seront avant la fin de l'année.

MODIFICATION DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

SUPPLÉMENT DE REVENU GARANTI ET DÉTERMINATION DU REVENU DES PENSIONNÉS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen interrompu le vendredi 16 décembre du bill n° C-251 tendant à modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse, présenté par l'honorable M. MacEachen.

Sur l'article 3—

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Au moment où le comité a levé la séance, le vendredi 16 décembre, nous discutions d'un amendement à l'article 3 proposé par le député de Winnipeg-Nord-Centre. Voici le texte de l'amendement:

> Que l'article 3 du bill n° C-251 soit modifié par la suppression, au paragraphe 1 du nouvel article 8 qu'il décrète, des mots «moins un dollar pour chaque tranche entière de deux dollars de son revenu mensuel de base, soit le douzième de son revenu de l'année précédente», aux lignes 36, 37 et 38 de la page 2 du bill.

Le comité est appelé à se prononcer sur l'amendement. Est-il prêt à le faire?

M. Rynard: Monsieur le président, quelques mots sur l'amendement. J'aimerais dire d'abord que la tendance au furetage interministériel devient de plus en plus marquée au

gouvernement. Quand je suis arrivé ici, il était reconnu, sauf erreur, que personne n'avait le droit d'examiner les déclarations présentées au ministère du Revenu national.

• (4.20 p.m.)

Aucun renseignement n'était fourni. Puis chacun a été doté d'un numéro de sécurité sociale et l'on s'est dit que c'était le premier pas vers le furetage. Le régime de pensions du Canada a suivi et nos soupçons ont augmenté. On s'est dit que cela exigerait des communications interministérielles; ce qui fut fait. Et maintenant le gouvernement va plus loin. Il faut des communications entre les fonctionnaires qui appliquent le programme de sécurité de la vieillesse, ou de revenu garanti, et le ministère du Revenu national. Si cela continue et si le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social est forçé d'y consentir, l'État contrôlera tout dans un avenir assez prochain. Il n'y aura plus de vie privée; les affaires de chacun seront du domaine public. C'est s'orienter sur une pente fatale; c'est violer la vie privée des gens comme jamais auparavant.

Une autre chose m'inquiète, et le ministre des Transports en a parlé. Les vieillards toucheront 2 p. 100 de plus par an pour compenser l'augmentation du coût de la vie, soit $1.50 par an. Ce principe ne vaut pas du tout, car chacun sait que l'année dernière, le prix des denrées alimentaires a monté de 10 p. 100 et les loyers de 10 à 20 p. 100. En n'accordant aux vieillards que 2 p. 100 ou $1.50, on le traite d'une façon odieuse.

En 1975, cette base de 2 p. 100 sera la même pour toute l'année. Il suffit de remonter à 1935 et de comparer la valeur du dollar à cette époque et celle d'aujourd'hui pour se rendre compte que ce dollar n'a que le tiers de la valeur de celui de 1966. On peut le vérifier en demandant au ministre des Travaux publics qui faisait partie du gouvernement à l'époque, à titre de secrétaire du ministre du Commerce je crois. Dernièrement, en un an seulement, l'inflation a monté de 15 p. 100. Comment peut-on, en toute sincérité, demander aux vieillards d'accepter 2 p. 100, lorsque beaucoup d'entre eux ne peuvent pas travailler et pourvoir à eux-mêmes. S'ils travaillent, ils subiront un préjudice. Le ministre ne leur accordera rien, même s'ils gagnent un faible salaire.

Un autre point m'inquiète, et si je calcule mal, le ministre me reprendra. L'autre soir, le ministre des Transports a dit à la Chambre qu'il ne fallait vérifier que 1 p. 100 des déclarations d'impôt sur le revenu, et que moins de 1 p. 100 des vieillards canadiens présenteraient de fausses déclarations. La ministre de la Santé nationale et du Bien-être social a dit également qu'en moyenne 900,000 vieillards obtiendraient $22 par mois. Si l'on prend 1 p. 100 de 900,000, on obtient 9,000; donc 9,000 personnes pourraient présenter des fausses déclarations. Si je me trompe, le ministre voudra bien me le dire.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, le chiffre de $22 que j'ai donné représentait le supplément moyen payé par les gouvernements provinciaux aux vieillards pensionnés. C'est l'allocation moyenne qu'ils touchaient.

M. Rynard: Je ne devrai donc pas rectifier mes chiffres, monsieur le président. En fixant le montant à $22 et compte tenu que 9,000 personnes seront malhonnêtes...

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettra sûrement de dire un mot.

M. Rynard: Le ministre invoque-t-il le Règlement?

L'hon. M. Pickersgill: Non. Le député ne voulait pas, j'en suis sûr, interpréter mon exemple à la lettre. Il sait comme moi qu'il est impossible de savoir combien de citoyens âgés vont commettre des erreurs. Nous ignorons combien de personnes vont présenter de fausses déclarations. Tout ce que j'essayais de dire, en exagérant un peu, c'est qu'à mon avis, la plupart de mes concitoyens sont honnêtes, comme le pense aussi le député.

M. Rynard: Je m'en tenais peut-être trop rigoureusement à ses propos, mais je tentais simplement de répéter la déclaration du ministre. Si ce dernier s'est révélé un peu trop généreux, on pourrait peut-être lui pardonner puisque c'est le temps des Fêtes. De toute façon, en prenant 1 p. 100 des gens ou 9,000 pensionnés, le coût global atteindrait $2,367,000. Permettez-moi d'expliquer.

Il faudra payer des fonctionnaires pour fureter—car il s'agit bien de furetage—dans les affaires personnelles de gens qui se sont toujours mêlés des leurs. Certains d'entre eux ont peu d'instruction. Ils n'ont pas eu, comme le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et le ministre des Transports, la chance de s'instruire; un grand nombre n'ont jamais dépassé la troisième année. Aux niveaux actuels des salaires, les 400 fonctionnaires de l'État qui devront effectuer ces enquêtes à temps plein et qui toucheront un salaire de $7,000 chacun, coûteront $2,800,000. Ce chiffre ne comprend pas les dépenses à l'égard des bureaux, des voitures ou des frais accessoires. Seulement là, le chiffre est plus élevé que celui qui a trait à la proportion de 1 p. 100 citée par le ministre des Transports.

• (4.30 p.m.)

Allons plus loin et prenons en considération les 675 employés à temps partiel. Si j'ai bien compris le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, il a dit que la plupart d'entre eux seraient employés pendant la période de rentrée des déclarations d'impôt. Je peux me tromper et, dans ce cas, qu'on me le dise. A mon avis, à moins de connivence entre la Division de l'impôt et le ministère de la Santé Nationale et du Bien-être social, ces 675 employés travailleront neuf mois par an au minimum, parce que, d'après l'article de la loi en question, les demandes des intéressés doivent être produites pour le 1er octobre. Si les employés à temps partiel sont rémunérés à raison de $3,500 par an, la dépense globale sera de $2,362,000. Si mes calculs sont exacts, nous faisons une dépense de $5,162,000 pour contrôler un versement excédentaire de $2,367,000. N'y a-t-il pas là quelque chose qui cloche? Le ministre ne voit-il pas là la preuve que la loi de Parkinson joue ici? Notre bureaucratie devient de plus en plus envahissante et nous construisons un empire aux dépens du pauvre pensionné. Cela m'irrite. C'est le pensionné qui en souffre.

Il en souffre à cause des 2 p. 100 d'augmentation du coût de la vie qui, au cours des années, représente bien davantage, et à présent nous allons faire payer le contribuable canadien. Ce soir, nous allons débattre un mini-budget, alors qu'il suffisait d'imposer quelques économies à certains ministères qui ont dépensé tant d'argent. Au lieu de cela, le ministre va nous dire: Nous avons dû augmenter les impôts à cause des pensionnés de la vieillesse. Mais avouera-t-il à la Chambre que le gouvernement se propose de recourir aux services des employés de la fonction publique à un coût de plus de cinq millions de dollars, sans compter les frais d'automobile et dépenses diverses, pour épargner $2,367,000.

J'espère que ma critique n'est pas trop dure, mais en ma qualité de Canadien et de député, je suis fâché que nous agissions avec tant d'insouciance, en prétendant que c'est pour les plus pauvres. On parle de revenu garanti. Il serait plus exact de parler d'un revenu de misère. Nous traitons injustement les vieillards canadiens.

Dans bien des régions du Canada, il en coûte à une personne seule de $125 à $150 par mois pour vivre. On affectera un groupe de fonctionnaires à l'administration du régime, mais ceux qui ont besoin d'aide devront recourir au régime de pensions du Canada. Le gouvernement aurait dû porter la pension à $100 sur toute la ligne et permettre l'application du régime de pension du Canada par l'entremise des provinces dans le cas des nécessiteux. Mais non, on a préféré imposer un autre groupe de fonctionnaires aux contribuables et aux pensionnés. Voilà ce que je reproche à cet article.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je n'entends pas prononcer un long discours. Je signale dès maintenant que le ministre a omis de répondre à certaines questions posées plus tôt. Nous tenons à collaborer en vue de l'adoption de la mesure, mais il faudrait aussi répondre à nos questions. Je songe surtout à un sujet dont le ministre n'a pas traité du tout: la façon dont, en général, la mesure, qui comprend une évaluation des ressources, sera appliquée dans la province de Québec. Comment entend-on procéder à ce sujet?

L'institution d'un programme distinct dans la province de Québec signifie que deux régimes seront en vigueur au Canada. L'évaluation des moyens, envisagée par le gouvernement, s'appliquera-t-elle au Québec, à supposer qu'une mesure législative soit adoptée par cette province? Le ministre des Postes est en train de dire quelque chose. J'ignore s'il fournit des renseignements au ministre, mais, si tel est le cas, j'aimerais bien les connaître. Si le Québec adopte sa propre mesure législative—comme il en a le droit aux termes de l'article 94A—comment y appliquera-t-on l'évaluation des ressources? La constitution autorise toute province qui le désire à adopter pareille mesure législative. C'était certes l'avis de M. Mackenzie King. Je pourrais m'étendre sur ce qu'il a dit en 1942 et 1943. Selon lui, ce domaine relevait exclusivement des provinces. Leur compétence ne leur a pas été ravie par l'entente fédérale-provinciale qui a précédé la modification dont j'ai parlé il y a quelque temps. Je voudrais que le ministre nous dise comment l'article s'appliquera au Québec, à supposer que cette province adopte une mesure législative ne comportant aucune évaluation des moyens—appelez cela comme vous voudrez, évaluation du revenu, de la pauvreté, ou que sais-je encore.

Lorsqu'elle adoptera pareille loi, la législature de cette province pourra-t-elle obtenir du gouvernement fédéral une subvention suffisante pour lui permettre d'accorder la somme supplémentaire prévue? Le ministre n'a rien dit à ce sujet. Sans doute a-t-il estimé l'autre jour que le temps réglerait ce problème. Mais le problème ne s'est pas réglé de

lui-même. En guise de réponse, le ministre sourit béatement. Nous sommes très heureux qu'il nous gratifie d'un sourire, mais nous ne saurions nous en contenter. Nous voulons savoir comment le programme va fonctionner.

Que le ministre nous permette de prendre un exemple. Supposons que la législature du Québec adopte une loi assurant une pension de $75 par mois. Pour ce qui est du montant initial, le gouvernement du Canada suivra-t-il alors la ligne de conduite qu'il a adoptée dans d'autres domaines en offrant une subvention à la province? Si la loi du Québec prévoit une pension de $105, avec évaluation des ressources pour le supplément de $30, que va faire le gouvernement fédéral? Accordera-t-il au Québec une subvention couvrant ce supplément? Le ministre se doit de répondre.

On a laissé entendre il y a quelques minutes que cet aspect pouvait être passé sous silence. Il n'en est rien. Le secrétaire parlementaire s'exprime de façon tout à fait remarquable. Je voudrais qu'il prenne la parole à ce sujet parce qu'il a dû étudier la question comme il convient. Comment fera-t-on l'évaluation des ressources lorsque la législature du Québec donnera suite à l'engagement pris dans le discours du trône? Voilà ma première question et on doit y répondre.

Nous ne comptons pas mettre fin au débat avant d'obtenir ce renseignement. Nous pourrons l'achever vite après avoir étudié l'amendement dont nous sommes saisis, à condition d'obtenir ce renseignement. Mais nous n'avons pas l'intention de donner un blanc-seing au ministre pour qu'il puisse répandre ses largesses autant que possible, après avoir fait preuve de diplomatie à l'égard de telle ou telle province.

• (4.40 p.m.)

A notre avis, le Québec ou toute autre province a le droit de s'occuper de la pension de vieillesse. Mais lorsqu'une province le fait, quelles dispositions le ministre compte-t-il prendre pour s'assurer que le régime pourra être appliqué?

Je ne veux pas répéter ce qu'on a déjà dit sur cet article, mais le gouvernement se montre ici sous un jour assez étrange. Il a dit que la loi sur le revenu national interdisait toute divulgation en matière d'impôt sur le revenu, alors qu'on aurait peut-être pu empêcher les méfaits de ceux qui ont placé de l'argent dans les compagnies d'assurance et autres. Cette déclaration se fondait sur la loi. Pourquoi la changer quand nos citoyens âgés sont en cause? Pourquoi les placer dans une position où le gouvernement prendra des mesures qu'il ne prendrait pas à l'égard de ceux qui sont forts et puissants?

Tantôt, le député de Simcoe-Est disait que nous nous sommes engagés sur la pente fatale avec le numéro de sécurité sociale. Je m'étais opposé à ce système. Je ne voulais pas être un numéro. Je n'ai jamais accepté un numéro de sécurité parce qu'il représente évidemment un pas de plus vers l'État autocratique. Je suis parmi ceux qui n'ont jamais pris le numéro. Je n'en ai pas, et le ministre est dans la même situation.

L'hon. M. MacEachen: Non.

Le très hon. M. Diefenbaker: Oh, il a un numéro.

L'hon. M. MacEachen: Vous ne connaissez pas mon numéro.

Le très hon. M. Diefenbaker: Si vous ne donnez pas ces 25 millions de dollars au Cap-Breton vos jours seront bientôt comptés. De toute façon, peu importe ce que disent les députés, les vieillards du pays devront subir l'indiscrétion de voyeurs, qui feront ce que souhaitent toujours faire les fureteurs: ils examineront le revenu d'autrui. Qu'en résultera-t-il? J'ai reçu nombre de lettres à ce sujet. Les députés qui appuient le gouvernement ont eu, j'en suis sûr, leur part de lettres condamnant ce régime. Le ministre des Travaux publics nie mon affirmation. Cette mesure ne touchera-t-elle personne d'ici, d'Ottawa?

L'hon. M. McIlraith: Monsieur le président, je ne nie rien, car je n'écoutais pas les remarques du très honorable représentant. Je me préoccupais de tout autre chose.

Le très hon. M. Diefenbaker: L'honorable représentant se préoccupe toujours d'autre chose. Il faisait non de la tête, et il était seul. Peut-être tenait-il une réunion du cabinet avec lui-même. J'en ai déduit qu'il n'avait pas reçu de telles lettres, mais, apparemment, il était en consultation privée avec lui-même.

J'ai sous les yeux un mémoire provenant d'une personne qui, au cours des années, s'est refusé les petits voyages et les plaisirs que les gens prévoyants et prudents s'accordent. Maintenant, en conséquence, elle se verra refuser tout supplément de pension, bien qu'elle ne puisse vivre avec $75 par mois.

Mes parents prétendaient qu'on ne devait jamais rien accepter de l'État, et c'est sans doute ce que disaient les parents de la plupart d'entre nous. C'est la théorie grâce à laquelle

le pays a été édifié. Maintenant, cette dame déclare: «Au cours des années, j'ai lésiné sur tout pour me mettre quelque chose de côté en vue de la vieillesse, mais maintenant, on me refusera le supplément de la pension. Mon revenu dépassant d'environ $5 de maximum fixé, et je ne recevrai donc rien».

Elle signale, d'ailleurs sans critiquer, que ceux qui ont immigré au Canada depuis 12 ans, qui n'ont pas fourni au pays des efforts ayant duré toute une vie, auront droit au supplément de pension. Toute sa vie elle a contribué à édifier la nation, mais on lui refuse le montant supplémentaire. La situation montre l'injustice du régime. Elle a ajouté: «Pour les vieux, se soumettre à l'évaluation des ressources est dégradant, et j'en connais beaucoup qui aimeraient mieux souffrir de la faim.»

Le gouvernement divise donc nos citoyens âgés de plus de 69 ans en deux groupes: nantis et dépourvus. Vous pouvez vous imaginer les pensionnés se demandant entre eux: «Allez-vous obtenir le supplément? Êtes-vous dépourvu ou nanti?» La situation est détestable. Le gouvernement va mettre en vigueur une opération de furetage des plus étendues, la plus étendue qui ait jamais été inscrite dans nos statuts.

J'ai examiné la disposition de la loi précédente; c'était justement le précurseur de la ligne de conduite actuelle. Le gouvernement n'a sûrement pas besoin de ce pouvoir. Il n'a sûrement pas l'intention de fouler aux pieds le droit des Canadiens de ne pas voir leur déclaration d'impôt soumise à un examen pour savoir s'ils ont dit la vérité, droit qui doit être sauvegardé à tout prix.

Ce n'est pas ainsi que le gouvernement a agi à l'égard de la compagnie d'assurance alors qu'elle était sur le bord de la faillite. Le ministre des Finances s'est retranché aujourd'hui derrière la pureté d'intention légalisée en disant: «Nous ne pouvions pas agir de la sorte.» Environ 20,000 actionnaires se sont fait plumer parce que le gouvernement a refusé d'agir. Voilà maintenant que les pensionnés de la vieillesse vont être traités comme des citoyens de second ordre s'ils veulent avoir droit aux $30 ou à une parcelle de cette somme.

Le parti libéral avait l'habitude de défendre la liberté de la personne humaine. Mais cela, c'était avant 1940. Depuis lors, ses membres se sont orientés dans une nouvelle voie. Ils se sont ralliés à l'idée que «somme toute, cela importe peu, pourvu que ce soit efficace». Encore hier, je lisais les intéressants mémoires de Chubby Powers. Je doute que le député de Verdun se soit arrêté au même chapitre que moi, à un chapitre que j'ai trouvé très intéressant. Ses révélations sur le problème de la conscription facilitent grandement, selon moi, la compréhension de ce qui s'est produit.

Je signale en passant que le ministre des Finances, qui va nous présenter ce soir un mini-budget pour nous imposer bien qu'il y ait déjà 400 millions de dollars au compte de la pension de vieillesse, doit avoir étudié sous la direction de feu l'honorable C. D. Howe.

• (4.50 p.m.)

Le gouvernement actuel a une mentalité de fonctionnaire—l'efficacité prime la liberté. «Qu'on en finisse et qu'on nous laisse tranquille.» Chubby Power se demandait s'il devait se présenter à la direction du parti en 1948. Fait intéressant à notre, sir James Dunn, de l'*Algoma Steel*, le poussait à se porter candidat. Voici ce qu'il a dit:

> J'ai ajouté que la seule chose qui puisse me décider à accepter la nomination, c'était de voir M. Howe comme force dirigeante derrière M. St-Laurent. Dans ce cas, la politique du parti n'en serait pas améliorée, car Howe faisait fi constamment de la procédure parlementaire et ne croyait apparemment pas en un gouvernement responsable envers le peuple par l'entremise de ses représentants. Il préférait effectivement gouverner au moyen d'offices, de comités, de sociétés de la Couronne et de commissions, tous dirigés ou contrôlés par la même personne: Howe.

Le ministre des Finances est une doublure. Pour défendre son attitude à l'égard d'une institution puissante chargée d'écorcher, de dépouiller, plutôt, les portefeuillistes éventuels, il mentionne que les déclarations d'impôt de ces derniers ne sont pas examinées. Mais lorsqu'il s'agit des vieillards pensionnés, l'esprit du fonctionnaire reprend le dessus et on nous demande d'adopter cette mesure. Je sais, monsieur le président, que dans votre propre province, Terre-Neuve, cette mesure ne serait pas adoptée, mais on nous demande à nous autres, députés, de dire au gouvernement du Canada «Donnez donc carte blanche aux fureteurs». Ils vont s'en donner à cœur joie.

Cela suffit à montrer que je suis contre cet article du bill. Pour dissiper tout malentendu, je tiens à bien préciser ceci. Une légion de députés libéraux vient d'arriver pour prendre part au vote et appuyer les principes du libéralisme. Cet article équivaut à un enrégimentement tyrannique. Vous n'allez certes pas faire cela. Vous ne vous en tirerez pas en disant que c'est pour leur plus grand bien. Si vous le faites, c'est parce que le gouvernmeent est formé en grande partie d'anciens fonctionnaires. Vous admettez qu'en tout état de cause, moins de 1 p. 100 de personnes essaient de dissimuler les quelques dollars que vous comptez ainsi recouvrer. Je demande à la Chambre de ne pas rejeter l'amendement, mais de l'appuyer.

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer?

Des voix: La mise aux voix.

(L'amendement de M. Knowles est rejeté par 62 voix contre 31).

L'hon. M. Fulton: Monsieur le président, avant de terminer l'étude de cette disposition de l'article 3 du bill, je voudrais signaler une contradiction flagrante et manifeste qui vient étayer les arguments de ceux qui s'opposent à l'inclusion de l'alinéa *a*. Je voudrais demander au ministre s'il n'y aurait pas lieu d'examiner et de rédiger à nouveau l'article proposé du bill. Cette contradiction est évidente lorsqu'on examine le paragraphe 4 de l'article 17 de la loi dans l'article 3 du bill. Vous constaterez que ce paragraphe est ainsi conçu:

Nonobstant toute autre loi, aucun fonctionnaire ni employé de Sa Majesté ne doit être tenu, à l'occasion d'une procédure judiciaire, de témoigner au sujet de renseignements qui sont confidentiels en vertu du paragraphe 1...

En face de quelle situation sommes-nous donc? Le ministre demande au Parlement de stipuler que devant les tribunaux du pays —mais il incombe à ces tribunaux de déterminer les droits et les obligations des citoyens —aucun fonctionnaire ou employé ne fournira le moindre renseignement, en dépit de toute autre disposition de nos lois. Autrement dit, il n'est pas question d'exiger que les fonctionnaires divulguent des renseignements; il ne s'agit pas de ce principe. Le même ministre, à propos du paragraphe antérieur envisagé a déclaré que les fonctionnaires de l'État pourront se communiquer à volonté des renseignements confidentiels, afin de déterminer entre eux, à huis clos, les droits et obligations des citoyens.

Voilà la situation. Comment le ministre, qui avait déclaré au sujet du paragraphe 3 proposé que ces renseignements confidentiels seraient communiqués à l'insu des gens, peut prétendre au sujet de l'article suivant qu'en ce qui concerne les poursuites juridiques intentées devant les tribunaux de Sa Majesté du Canada—tribunaux qui, en vertu de notre tradition, déterminent les droits et obligations de nos citoyens—il serait interdit de fournir ces renseignements que les fonctionnaires sont parfaitement disposés à communiquer à des fins de furetage.

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

• (5.00 p.m.)

Comment le ministre peut-il accorder ces deux principes absolument inconciliables et totalement différents? Jusqu'à ce qu'il y arrive, il faudra rejeter tout l'article et en ordonner une nouvelle rédaction.

J'ai certaines réserves sur la production de ces renseignements devant les tribunaux, où jouent la protection des juges et les règles de la preuve. Ces garanties seraient un moyen de s'assurer que les renseignements ne sont pas demandés ou obtenus frivolement ou abusivement. On pourra soutenir, toutefois, que même dans ces circonstances il ne faut pas les produire. Il me faudrait voir cet argument exposé de façon bien détaillée avant de me convaincre de la justesse de cette proposition. Je n'ai aucun doute quant à l'incompatibilité complète des paragraphes 3 et 4, incompatibilité qui rend toute la proposition intolérable et inacceptable. Le ministre n'a-t-il aucune explication? N'a-t-il rien à dire au sujet des tribunaux? Ne se préoccupe-t-il pas de la position des tribunaux à cet égard?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, le paragraphe 4 vise à abolir une situation qui existait autrefois. Si le député veut bien se reporter à la page 12 du bill, il verra que l'article 9(1) *d*) prévoit que quiconque révèle ou communique tout renseignement ou toute preuve obtenue aux termes de la loi ou des règlements, à moins que la révélation ou la communication ne soit nécessaire pour l'application de la loi ou ne soit requise par la loi, est coupable d'infraction. Autrement dit, les fonctionnaires du ministère qui ont reçu des renseignements aux termes de la loi sur la sécurité de la vieillesse afin d'appliquer la loi n'ont pas le droit de les révéler. A diverses reprises il a été question du lieu où habitent les gens. Il va sans dire que le ministère est très bien renseigné sur le lieu où se trouvent les bénéficiaires de la sécurité de la vieillesse ou des allocations familiales. Des gens écrivent pour savoir où se trouve telle ou telle personne. Le ministère a pour règle de ne pas dévoiler ces renseignements.

Apparemment, on a demandé à des fonctionnaires du ministère de comparaître en cour comme témoins, et une injonction de la cour les a obligés à divulguer à la cour où se trouvent certaines personnes selon des renseignements qu'ils avaient obtenus aux fins de l'application de la loi. Ils se trouvaient évidemment dans une situation difficile, parce

que, d'une part, d'après la loi, ils n'avaient pas le droit de fournir ces renseignements et, d'autre part, la cour le leur ordonnait. L'article 17(4) est incorporé à la loi afin de tirer cette situation au clair.

L'hon. M. Fulton: Monsieur le président, le paragraphe va beaucoup plus loin que ce que le ministre vient de dire. Il existe peut-être des cas où les renseignements obtenus par suite d'une déclaration faite en vertu de cette loi ne devraient pas être produits en cour. Cela ne veut pas dire qu'une seule disposition doive englober l'ensemble de ce domaine. Voilà par où pèche d'abord l'explication du ministre. Ensuite, il n'a absolument pas réussi à faire disparaître une contradiction flagrante que je signale de nouveau.

D'une part, le ministre pourrait faire dire au Parlement que pas un mot de renseignement ne doit être soufflé à un tribunal, peu importe les torts que cela peut causer à un individu dont les droits et obligations sont en cause, même si ce dernier pouvait faire appel aux lois de la preuve ou à la protection du juge. Malgré cela, pas une parcelle de renseignements ne pourrait être fournie aux tribunaux pour qu'ils puissent déterminer ces droits. D'autre part, d'après l'article qui précède, toutes les données fournies dans les déclarations peuvent être transmises d'un ministère à l'autre pour permettre de déterminer à huis clos les droits, les devoirs et la situation des intéressés. Voilà les différences irréconciliables que le ministre n'a pas su expliquer.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, il me semble que l'argument même du député de Kamloops le place dans une situation contradictoire. Il s'oppose à ce que le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social puisse demander au ministère du Revenu national de comparer certains renseignements concernant le revenu. Nous ne demandons pas le pouvoir d'examiner les déclarations d'impôt sur le revenu, et nul de mes fonctionnaires ne les verra jamais.

L'hon. M. Fulton: Monsieur le président, cela est contraire à la disposition que nous venons de discuter.

L'hon. M. MacEachen: Tout ce que nous demandons, c'est de permettre au ministre du Revenu national de comparer des renseignements touchant le revenu. Il s'agit simplement de demander au ministère de comparer les renseignements que nous avons reçus. Nous ne proposons pas que mes fonctionnaires voient les déclarations d'impôt sur le revenu.

L'hon. M. Fulton: Puis-je dire simplement au ministre...

L'hon. M. MacEachen: Le député de Kamloops s'oppose à l'échange très restreint des renseignements en question entre deux ministères, et il s'oppose maintenant au fait que nous empêchions des fonctionnaires de fournir aux tribunaux des renseignements que nous considérons comme confidentiels. Il s'agit là d'une attitude contradictoire, car le but du paragraphe à l'étude est de protéger les fonctionnaires contre l'obtention de renseignements que la loi leur interdit de fournir en interprétant la loi littéralement.

L'hon. M. Fulton: Voilà à quoi je m'oppose. Le ministre n'a pas à se préoccuper de mon attitude, car elle n'est nullement contradictoire. C'est son attitude qui est contradictoire, et il refuse délibérément de l'admettre. Il a maintenant éventé la mèche. Il a dit que le paragraphe (4) vise à protéger les fonctionnaires de son ministère. C'est ce qu'il vient de dire.

L'hon. M. MacEachen: J'ai dit que c'était pour protéger les fonctionnaires et les empêcher de se trouver dans une position où il y aurait conflit.

L'hon. M. Fulton: Je pense avoir bien entendu le ministre. Il vient tout juste de nous dire, dans ses propres termes, que le paragraphe 4 vise à protéger ses fonctionnaires, non les citoyens, et à les protéger contre les tribunaux.

L'hon. M. MacEachen: De les empêcher de divulguer...

L'hon. M. Fulton: Voilà qui le ministre protège.

L'hon. M. MacEachen: ...des renseignements qu'ils n'ont pas le droit de divulguer.

L'hon. M. Fulton: Il les soustrait à une ordonnance possible du tribunal leur enjoignant de donner des renseignements. S'il y a un endroit où des renseignements devraient être recevables, c'est assurément devant un tribunal où une poursuite judiciaire est dûment instituée, parce que c'est la méthode appropriée pour déterminer les droits et obligations de ces gens. Le ministre vient tout juste de me dire que le paragraphe 4 est inséré afin de protéger les fonctionnaires contre les ordonnances des tribunaux. Il est étrange de manifester à l'égard d'un ministre du gouvernement un tel intétêt, alors qu'on néglige délibérément celui des contribuables.

• (5.10 p.m.)

L'hon. M. MacEachen: Puis-je poser une question au député?

L'hon. M. Fulton: Permettez-moi de terminer; quelques instants me suffiront pour faire

ressortir les contradictions du ministre et la nature impitoyable de cette mesure. Ma position est logique. J'ai dit, en faisant certaines réserves, que les dispositions du paragraphe 4 sont peut-être erronées. Je viens de voter contre le paragraphe 3 qui est tout à fait mauvais. Comment le ministre peut-il justifier le maintien du paragraphe 3 qui donne à son ministère le droit d'obtenir toutes les données concernant l'impôt sur le revenu. Ces renseignements peuvent maintenant être divulgués complètement entre fonctionnaires. Les subalternes du ministre, s'ils sont pressés, peuvent aller fureter dans les documents de l'autre ministère et demander à un collègue: «Pouvez-vous nous donner tous les renseignements concernant la déclaration d'impôt d'un tel». Le contribuable n'est donc pas protégé.

Au dire du ministre, les renseignements en cause ne porteront que sur un domaine très limité, le revenu et les sources de revenu. Ce n'est pas du tout le cas. Le ministre n'a pas lu l'article. Je lui demande de le lire avec moi. L'alinéa *a* déclare:

...le ministre du Revenu national ou toute personne désignée par lui à cette fin peut, à la demande du ministre...

Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social qui siège en face, notre collègue au comité.

...fournir au ministre ou à tout fonctionnaire employé du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social désigné par le ministre à cette fin tout renseignement obtenu en conformité de toute autre loi..,

Y compris la loi de l'impôt sur le revenu.

...qui a trait au revenu d'un requérant ou d'un bénéficiaire ou du conjoint de ce requérant ou bénéficiaire...

Il y est donc question non seulement du requérant, mais de son conjoint ou de son bénéficiaire.

...à son revenu provenant d'une ou plusieurs sources particulières, ou qui a autrement trait à tout semblable requérant, bénéficiaire ou conjoint à toute fin relative à l'application de la présente loi;...

Où, dans ce texte, le ministre trouve-t-il les restrictions qu'il a mentionnées? L'alinéa parle de revenu réel ou de sources de revenu...

L'hon. M. MacEachen: Ce que j'ai dit y est clairement énoncé.

L'hon. M. Fulton: J'appelle encore spécialement l'attention du ministre sur les lignes 9, 10 et 11 de la page 10 que je viens de citer. Je regrette si le sous-ministre ne les lui a pas signalés, mais les mots sont là. Il ne s'agit pas uniquement du revenu du requérant, du conjoint ou du bénéficiaire, mais de tout revenu qui a autrement trait à tout semblable requérant. Cela comprend donc tous les renseignements sur le réquérant que peut contenir la déclaration; ces renseignements peuvent être révélés au ministre ou à ses fonctionnaires.

L'hon. M. MacEachen: Ne s'agit-il pas toujours de revenu?

L'hon. M. Fulton: Sûrement pas; pas d'après moi ni d'après mes collègues qui sont versés dans le droit. Mais, monsieur le président, ne faisons pas trop de cas de la mesure dans laquelle la communication de ces renseignements est restreinte. Selon moi, il s'agit de renseignements sur tout ce qui figure dans la déclaration. Tous ces renseignements pourront être divulgués. Toutefois, l'important, c'est qu'il n'y a aucune protection pour le contribuable ni pour le pensionné de la vieillesse. Cette disposition n'assure que la protection des fonctionnaires. Elle les protège contre quoi? Contre une injonction de la cour qui, de toute façon, exigerait la preuve qu'il est logique, légal, loisible et raisonnable de fournir ces renseignements à cette fin. Quel usage du terme «protection»!

Mais, apparemment, on fait la sourde oreille. Les vis-à-vis ignorent tout maintenant des principes du libéralisme. Pourtant les faits sont là. Cet article est des plus anti-libéral, illogique, répugnant; la disposition tout entière mérite d'être rejetée. Elle devrait être retirée ou refaite ou, encore, être abandonnée complètement et remplacée par un texte entièrement nouveau.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, j'aimerais signaler une seule chose en réponse à ce que vient de dire le député de Kamloops. Un fonctionnaire ne pourra révéler quelque renseignement que ce soit, en cour ou ailleurs, sauf en ce qui a trait à l'application de la loi pourraient être fournis libre-entendu, c'est pour protéger le citoyen.

Le très hon. M. Diefenbaker: Et comment cela protège-t-il le citoyen?

L'hon. M. MacEachen: Sans cet article, des renseignements obtenus aux fins de l'application de la loi, pourraient être fournis librement, comme on en a divulgué devant des tribunaux, même s'il s'agissait de renseignements obtenus en rapport avec la loi et non pas demandés en rapport avec la loi. Je ne veux pas argumenter avec les représentants

mais je tiens à souligner ceci. Aucun renseignement ne pourra être donné devant un tribunal ou ailleurs, aux termes du présent article, à moins qu'il n'ait trait à l'application de la loi. Si les députés estiments cela répréhensible, il n'ont qu'à rejeter la disposition.

M. Baldwin: Y compris le respect de la loi.

M. Aiken: Monsieur le président, une autre chose me préoccupe au sujet de l'article dont nous venons de discuter. Cela met en cause non seulement la déclaration du requérant ou du bénéficiaire mais encore celle de son conjoint ou de toute autre personne dont la déclaration se rapporte au requérant, au bénéficiaire ou au conjoint. Je soutiens que cette disposition étend le droit d'examiner les renseignements que renferment les déclarations de tiers bien au-delà des autres lois. Le libellé de l'alinéa est très général; il se lit ainsi:

> ...qui a trait au revenu d'un requérant ou d'un bénéficiaire ou du conjoint de ce requérant ou bénéficiaire ou à son revenu provenant d'une ou plusieurs sources particulières, ou qui a autrement trait à tout semblable requérant, bénéficiaire ou conjoint, à toute fin relative à l'application de la présente loi;...

Si je comprends, cet alinéa permettrait de tirer des renseignements des déclarations d'impôt sur le revenu du conjoint d'un requérant, même s'il n'existait aucun rapport financier entre eux ou s'ils ne vivaient pas ensemble.

L'hon. M. MacEachen: L'honorable représentant ne considère-t-il pas que le dernier membre de phrase «à toute fin relative à l'application de la présente loi» limite l'objet et la portée des renseignements?

M. Aiken: Comment saurez-vous qu'ils se rattacheront à la loi avant de les avoir vus? Quand vous aurez examiné les renseignements, quelle différence y aura-t-il, étant donné qu'ils seront déjà révélés?

L'hon. M. MacEachen: Le ministre du Revenu national ne serait pas autorisé à donner d'autres renseignements.

M. Aiken: Cette disposition dit bien: «qui a autrement trait à tout semblable requérant, bénéficiaire ou conjoint», ce qui inclut tout employeur ou employé du requérant, son propriétaire, ou son locataire s'il est lui-même propriétaire; cela comprend la déclaration de toute personne avec laquelle l'intéressé a eu des relations financières. Le ministre dit que ce n'est qu'aux fins de la loi. Les mots sont là. Mais qu'arrivera-t-il quand une personne essaiera d'établir, devant un tribunal, son droit au supplément? Le ministère aura des renseignements sur lesquels l'intéressé ne pourra mettre la main.

L'hon. M. MacEachen: Oh, oui. S'il s'agissait d'un recours judiciaire relativement à la présente loi, on pourrait bien sûr produire ces renseignements.

M. Knowles: Les avocats s'embrouillent terriblement l'un l'autre.

• (5.20 p.m.)

M. Aiken: Si cela a trait à l'amendement, j'aimerais alors savoir comment les déclarations du propriétaire, du locataire, de l'employeur ou de l'employé d'un requérant peuvent être soumises au tribunal quand le requérant lui-même ne peut obtenir ces renseignements. Le ministère dispose de renseignements que le requérant lui-même ne peut obtenir. Ainsi il ne peut savoir si son propriétaire, son locataire, son employeur ou son employé a fait une déclaration qui concorde avec ce qu'il sait ou croit lui-même. Il n'a donc aucun moyen de se renseigner pour faire sa demande et pourtant le ministère dispose de ces renseignements.

C'est là que la disposition va beaucoup beaucoup plus loin que nous l'avions prévu car elle permet que la déclaration du requérant soit revélée à diverses personnes. A moins d'avoir mal lu l'article, je crois qu'il stipule que la déclaration d'une personne au sujet du requérant, d'un bénéficiaire ou d'un conjoint, peut être examinée aux fins de cette loi pour établir les rapports financiers. Le ministre déclare que cela se fait aux seules fins de la loi. C'est peut-être vrai, mais si les renseignements ont trait de quelque façon que ce soit aux particuliers en cause, les fonctionnaires du ministère peuvent dire qu'ils doivent se renseigner sur la femme du requérant et sur son salaire, de sorte qu'ils devront contrôler la déclaration de son employeur.

Voilà à quoi je m'oppose. J'aimerais que le ministre me dise si j'ai tort de supposer que les déclarations d'impôt de ces gens sont susceptibles d'être examinées. Ainsi, si j'ai un employé qui a demandé le supplément de pension de sécurité de la vieillesse, ai-je raison de croire que le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social peut dire aux fonctionnaires de l'impôt sur le revenu: «Il nous faut savoir le salaire de cet employé. Ne pourrait-on pas tirer ces renseignements de sa déclaration d'impôt sur le revenu? Il ne suffira pas d'avoir des renseignements sur une seule personne. Il nous faut aussi le taux d'imposition complet afin de savoir s'il est raisonnable et approprié.»

Je n'aimerais pas du tout qu'aux termes de cette disposition mes déclarations d'impôt sur le revenu soient tirées d'un dossier à la Division de l'impôt sur le revenu et les renseignements qu'elles renferment fournies au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social. Selon le ministre, cela se fera seulement pour appliquer la loi. Nous dira-t-il quelle limite on ne devra pas dépasser et quels extraits pourront être obtenus?

Va-t-on fournir des renseignements sur une seule personne ou le dossier de tous les employés? Qui en décidera? Je me demande combien de renseignements on révélera aux fins de cette loi.

Comme l'a dit le député de Simcoe-Est, on étend la portée des dispositions. Nous nous sommes opposés au recoupement de renseignements dans le cas d'autres lois. Le projet de loi actuel semble aller plus loin que les autres lois et s'étend à un groupe de personnes plus nombreux, et non simplement le requérant lui-même.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social voudra simplement recouper les renseignements du Revenu national. Les fonctionnaires de la Santé nationale et du Bien-être social demanderont probablement au Revenu national de leur dire si leurs renseignements sont exacts et conformes aux siens. Il se commet parfois des erreurs. Nous n'avons pas l'intention d'avoir des déclarations d'impôt sur le revenu dans notre ministère ni de permettre à des fonctionnaires de la Santé nationale et du Bien-être social de les examiner.

Nous voulons simplement contrôler les renseignements qui nous sont fournis d'après ceux qui figurent sur les déclarations d'impôt. L'autre jour, le député de Winnipeg-Sud-Centre nous a dit que les renseignements sur un pensionné qui ne dépose pas de déclaration d'impôt sur le revenu peuvent figurer sur la déclaration de son employeur. Voilà l'unique but de notre proposition en ce qui concerne cette loi. Voilà tout ce dont il s'agit.

M. Aiken: Puis-je demander au ministre si son ministère affectera un de ses fonctionnaires à la Direction de l'impôt sur le revenu pour examiner les déclarations d'impôt et en extraire des renseignements?

L'hon. M. MacEachen: Non, monsieur le président, telle n'est pas du tout notre intention. Nous nous proposons de demander au Revenu national de nous dire si tel et tel renseignement est exact. Cela se fera par correspondance.

M. Knowles: Quelle différence y a-t-il?

[M. Aiken.]

L'hon. M. MacEachen: La différence est que les fonctionnaires de la Santé nationale et du Bien-être social n'examineront pas les déclarations d'impôt au Revenu national. Le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social ne recevra que des renseignements restreints sur le revenu qui lui indiqueront si les siens sont exacts.

M. Knowles: Les fonctionnaires du Revenu national vont vérifier les déclarations d'impôt afin d'aider le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social à s'assurer de l'exactitude des demandes. Quelle est la différence?

L'hon. M. MacEachen: Nous conviendrions avec l'éditorial de la *Gazette* de ce matin que, si le régime tout entier de l'imposition est nuisible, nous devrions nous en débarrasser, mais, à mon avis, le fait de permettre à des fonctionnaires déjà au courant de consulter les déclarations ne crée pas de problème.

M. Barnett: Monsieur le président, j'ai essayé tout à l'heure, avant que le ministre ne prenne la parole, d'attirer votre attention pour lui signaler que, si le projet de loi prescrivait ce qu'il vient de dire, nous aurions pu éviter une assez longue discussion qui dure depuis le débat qui a précédé le vote sur l'amendement du député de Winnipeg-Nord-Centre. Le ministre nous a fait part de ses intentions concernant la communication de certains renseignements. En fait, le ministère du Revenu national dira à ses fonctionnaires de la Santé nationale si une déclaration contenue dans une demande de supplément est exacte ou non.

La chose me paraîtrait raisonnable d'après le régime que préconise le ministre, mais, à mon avis, on ne la trouve pas dans le projet de loi. On nous a répété à plusieurs reprises ici que nous ne pouvons nous fier aux déclarations d'intention faites par les ministres pendant le débat d'un projet de loi. Nous devons nous en remettre au texte du projet de loi. Celui-ci dit que le ministère du Revenu national peut révéler aux fonctionnaires du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social tous les renseignements désirés concernant le revenu, les sources de revenu et ainsi de suite, des gens qui font la demande d'un tel supplément.

• (5.30 p.m.)

Si le projet de loi disait que, lorsque le ministre et ses fonctionnaires reçoivent une demande qui ne leur semble pas exacte, ils peuvent l'envoyer aux fonctionnaires du Revenu national pour qu'ils en contrôlent

l'exactitude, et que le ministre peut alors répondre au requérant que le ministère du Revenu national l'a informé que sa demande n'est pas exacte et qu'il ne sera pas admissible au supplément, tant que le ministère ne sera pas satisfait, cela serait raisonnable, dans le cadre général du projet de loi du ministre.

Toutefois, ce n'est pas là ce que l'article dit. Si c'est bien à cela que songe le ministre, pourquoi ne le fait-il pas dire clairement à son projet de loi? Pourquoi ne laisse-t-il pas tomber tous ces détails sur le revenu et ainsi de suite que son ministère doit recevoir des fonctionnaires du ministère du Revenu national?

Divers ministres nous ont gratifiés au fil des ans de nombreux discours sur le caractère sacré des renseignements aux mains du ministre du Revenu national et de ses fonctionnaires. Certains d'entre nous sont tellement persuadés de la justesse de ce principe que le ministre pourrait en être gêné. Pourquoi déroge-t-il sans nécessité à ce principe? Si le ministre veut uniquement vérifier le bien-fondé d'une demande pour pouvoir répondre favorablement à l'intéressé, à quoi bon tout cela?

L'hon. M. MacEachen: Il n'y a pas de raison, en ce qui concerne l'application de ce programme, pour obtenir des renseignements supplémentaires. Le but de l'article en question est d'habiliter le ministre du Revenu national à fournir des renseignements sur l'exactitude des renseignements que nous recevons. Comme vous pourrez le constater, des divergences ne dépassant pas $24 dans certaines catégories seraient sans importance. Et si le ministère du Revenu national signale une différence appréciable ici ou là, nous écririons à l'intéressé en lui disant: «Vous avez fait une erreur. Auriez-vous l'obligeance de spécifier?»

Nous estimons qu'il s'agit d'une demande raisonnable et c'est la raison d'être de l'article en question. A mon avis, il n'y a pas contradiction entre ce que j'ai dit et les pouvoirs que confère cette partie du projet de loi.

M. Baldwin: J'ai longtemps représenté des gens dans des cas où la Couronne avait fait usage des droits que lui avaient conférés certaines lois. Je fais remarquer au ministre qu'en vertu du paragraphe 4, rien n'empêche la déclaration d'impôt d'être présentée comme preuve. Ce paragraphe est ainsi conçu:

> Nonobstant toute autre loi, aucun fonctionnaire ni employé de Sa Majesté ne doit être tenu, à l'occasion d'une procédure judiciaire, de témoigner au sujet de renseignements qui sont confidentiels en vertu du paragraphe (1) ou de produire une déclaration ou autre document contenant de tels renseignements.

Le paragraphe 5 précise que le paragraphe 4 ne s'applique pas en ce qui concerne les procédures relatives à l'application ou à l'exécution de la présente loi. Selon mon interprétation, si le paragraphe 4 ne s'applique pas, alors cela ne s'applique pas non plus aux renseignements concernant les diverses questions traitées à l'alinéa *a*. Ainsi serait supprimée l'interdiction de produire un document contenant des renseignements. Quel autre document qu'une déclaration d'impôt sur le revenu renferme les renseignements dont il est question ici? C'est une possibilité. Bien entendu, on espère que le droit conféré par cette partie du bill ne sera pas exercé. D'autre part, si l'on interprète ces mots selon leur sens commun et ordinaire, ils confèrent à un fonctionnaire du ministère le droit de témoigner devant un tribunal et de produire un document contenant les renseignements en question. Les gens ne seront plus assurés du secret entourant leurs déclarations d'impôt sur le revenu.

L'hon. M. Fulton: Voilà ce qui m'inquiète également. Cette protection n'existera plus si le gouvernement entame des poursuites afin d'appliquer la loi. Les fonctionnaires pourront produire n'importe quel renseignement, y compris la déclaration d'impôt sur le revenu. Mais quand le citoyen ordinaire voudra faire valoir ses droits, les renseignements seront tenus pour confidentiels car, comme l'a signalé le ministre, il faut protéger les fonctionnaires.

L'hon. M. MacEachen: Les fonctionnaires du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social ne produiront pas de déclarations d'impôt sur le revenu, parce qu'ils n'en auront pas à leur disposition.

M. Barnett: Ce n'est pas ce que dit la loi.

L'hon. M. Fulton: C'est le point que je viens de soulever.

M. Crouse: Ai-je bien compris que ces dispositions visent à permettre aux autorités de la Santé nationale et du Bien-être social de vérifier les demandes auprès des autorités de l'impôt sur le revenu? Chaque demande sera-t-elle vérifiée auprès de l'impôt? S'il en est ainsi, la Division de l'impôt sur le revenu va certes avoir besoin de personnel supplémentaire. De plus, j'ai l'impression qu'après avoir passé outre, pour les fins de la présente mesure, aux dispositions de la loi de l'impôt sur le revenu qui assurent le secret des déclarations d'impôt, le gouvernement se croira désormais autorisé à prendre la même liberté pour vérifier toute formule de déclaration émanant des citoyens du pays.

En réalité, nos déclarations d'impôt sur le revenu ne seront plus des documents confidentiels comme dans le passé; voilà mon opinion.

Le ministre me dira-t-il combien de demandes seront vérifiées? Procédera-t-on à la vérification d'un certains nombres de demandes choisies au hasard, ou ne vérifiera-t-on que les demandes qui paraîtront faussées en vue d'obtenir des prestations illégalement? Quelle norme appliquerez-vous pour décider qu'il convient de prier la Division de l'impôt sur le revenu de communiquer à votre ministère la déclaration d'impôt d'un particulier pour fins de comparaison?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, nous ne demanderons pas qu'une déclaration d'impôt sur le revenu soit communiquée au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social. Dans les cas où nous serons fondés à croire qu'une formule de demande a été remplie d'une manière erronée, nous demanderons que les données en soient vérifiées. La façon normale de procéder consistera, je pense, à effectuer une vérification par sondage ou une contre-épreuve, ainsi que l'a recommandé le comité sénatorial.

L'hon. M. Fulton: A mon humble avis, il n'y a rien dans cette loi qui en limite l'application, comme le prétend le ministre. Aux termes de l'alinéa *a*), le ministre du Revenu national peut fournir au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social des renseignements au sujet d'un requérant:

...bénéficiaires ou conjoint, à toute fin relative à l'application de la présente loi;...

Il n'y a rien dans ce passage qui stipule que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ne peut pas obtenir du ministre du Revenu national copie d'une déclaration d'impôt afin d'obtenir les renseignements désirés. De plus, le paragraphe 5 stipule:

Les paragraphes (1) et (4) ne s'appliquent pas en ce qui concerne les procédures relatives à l'application ou à l'exécution de la présente loi.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, on ne saurait tolérer que si le ministère intente des poursuites relatives à l'exécution de la loi, les renseignements soient à qui veut les prendre.

• (5.40 p.m.)

Des renseignements, en veux-tu, en voilà... mais lorsqu'il s'agit de citoyens privés, le voile du silence tombe. Toutefois, cette question mise à part, je soutiens que dans toutes poursuites visant à l'application de cette loi, le moyen tout indiqué pour permettre au ministre d'asseoir solidement sa thèse, serait

[M. Crouse.]

de produire une déclaration d'impôt en contradiction avec la déclaration soumise en conformité de cette mesure. Comment arriverait-on à convaincre les tribunaux qu'une preuve du contraire existe, à moins que le ministère ne produise une copie certifiée du document lui-même? La mesure est ainsi rédigée qu'elle invite la production de cette déclaration lorsque le ministère intente des poursuites et il n'y a rien ici qui restreigne ou défende un tel recours dans ces circonstances. Si on n'a pas l'intention de permettre que le ministre ou ses fonctionnaires aient accès à toute la déclaration d'impôt, mais seulement à des renseignements qui en sont tirés, alors je prétends que la mesure ne dit rien en ce sens. Elle invitera à la longue les conséquences dont je parle, chaque fois que les administrateurs du ministère décideront de porter la cause devant les tribunaux et de produire la preuve dont le ministère dispose.

L'hon. M. MacEachen: Je prends note des observations du député de Kamloops. Je ne puis que répéter ma déclaration concernant la procédure envisagée. Le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social n'a pas l'intention d'avoir à sa disposition les déclarations d'impôt sur le revenu. N'ayant pas eu l'avantage de faire les études en droit que le député de Kamloops et de Peace River ont faites...

Mr. Knowles: Est-ce un avantage?

L'hon. M. MacEachen: ...je croirais que l'expression «à toute fin relative à l'application de la présente loi» limite les renseignements que le ministre du Revenu national pourrait fournir. Il ne pourrait fournir que les renseignements relatifs aux fins de la présente mesure.

L'hon. M. Fulton: Le ministre voudrait-il consulter le paragraphe 5 à cet égard? Les paragraphes 1 et 4 ne s'appliquent pas. En d'autres termes, il n'y a pas de restriction en ce qui concerne les procédures relatives à l'exécution de la présente loi. Par conséquent les restrictions qu'il pourrait y avoir tombent lorsqu'il s'agit d'application ou d'exécution.

M. Knowles: Que dit ensuite l'article?

L'hon. M. Fulton: La meilleure chose à faire serait de demander que l'article 17 proposé soit réservé pendant que le ministre consulte ses fonctionnaires sur la question d'insérer dans le projet de loi les mots voulus pour exprimer les restrictions envisagées, comme il l'a dit lui-même, afin que la mesure prévoie la méthode qui, selon lui, sera utilisée. Ne

faudrait-il pas songer à modifier un ou deux paragraphes de façon à insérer dans le texte de la loi la déclaration d'intention du ministre?

L'hon. M. MacEachen: Le député de Kamloops a soutenu tantôt que ces renseignements devraient être communiqués aux tribunaux. Il vient de changer d'avis et soutient maintenant le contraire. Il tourne dans un cercle vicieux.

L'hon. M. Fulton: Ne jouons pas sur les mots. J'ai simplement dit que s'il doit y avoir des restrictions sur la divulgation, elles devraient être complètes. Je me suis opposé à ce que les restrictions s'appliquent à la divulgation de renseignements, lorsqu'un particulier qui désire les obtenir afin de protéger ses droits devant le tribunal en demande l'accès, alors que le droit total de la divulgation est accordé au gouvernement aux fins de l'administration et de l'application de la loi. De toute évidence, toutefois, le ministre n'a pas l'intention de supprimer les restrictions dans l'intérêt du citoyen. Ici encore, je crois l'emporter dans la discussion, mais nous perdrions sans doute le vote si la question était mise aux voix.

Or, je demande maintenant au ministre de considérer la thèse qu'il a fait valoir de l'autre point de vue. Il prétend que tous les renseignements qui figurent dans les déclarations d'impôt sur le revenu ne lui seront pas révélés ni à ses fonctionnaires, même pour la mise à exécution de la loi. Je lui demande d'insérer une disposition en ce sens dans la loi, car il n'y a rien actuellement pour empêcher que la chose ne se produise. En fait, en éliminant cette restriction lorsqu'il s'agit de la mise en vigueur de la loi, on encourage la production du dossier complet d'impôt sur le revenu.

L'hon. M. MacEachen: Je prétends que nous sommes assujettis à des restrictions. Le ministre du Revenu national peut simplement nous fournir les renseignements nécessaires à la mise en application de la loi sur la sécurité de la vieillesse. Il ne peut faire davantage. Je soutiens que la loi de l'impôt sur le revenu interdit au ministre de mettre la formule à la disposition d'un autre ministère. Il s'ensuit que le document ne tombera jamais entre nos mains ni entre les mains des fonctionnaires, en vue d'intenter des poursuites.

M. Baldwin: Je ne saurais à regret partager l'avis du ministre. Permettez-moi de lui signaler le paragraphe 3 qui dit «nonobstant toute autre autre loi...» Nous arrivons à la question de la mise en vigueur. Sauf disposition contraire dans ce projet de loi, les règles concernant les témoignages veulent que les preuves les plus probantes soient fournies et il n'y a aucun doute qu'un juge dirait à un fonctionnaire qui comparaîtrait devant lui et tenterait de donner un témoignage fondé sur des simples ouï-dire à propos de la teneur d'un document, de produire le document même.

La règle étant que la meilleure preuve doit être présentée, il me semble que, dans certaines conditions, on ne pourrait y satisfaire qu'en présentant par écrit le document qui a permis d'entamer le processus d'application. Le ministre nous a dit quelles sont ses intentions. Dans les circonstances, il serait simple d'insérer un sous-alinéa ici, portant qu'aucune déclaration d'impôt sur le revenu ne pourra servir devant la cour en aucun moment. Ce serait un simple article donnant suite aux protestations du ministre. Cela dissiperait les craintes réelles exprimées par les députés de ce côté-ci.

M. Aiken: J'aimerais poser une question directe au ministre au sujet de l'application de la loi. Mettons qu'on met en doute le revenu d'un requérant. Supposons que la conjointe d'un requérant a donné des renseignements au sujet de son revenu. Supposons aussi que le requérant et la conjointe contestent les renseignements qui se trouvent entre les mains de l'enquêteur. Je suppose que, dans ce cas, le fonctionnaire interrogeant le requérant dirait: «Vous dites n'avoir gagné que $300 l'an dernier, mais votre employeur dit que vous avez reçu $500.» Le requérant dirait: «Ce n'est pas exact; je ne crois pas ce que vous me dites.»

Ne serait-il pas vraisemblable qu'à ce moment-là, le requérant aille voir l'employeur de sa femme pour lui dire: «J'ai reçu ce renseignement du fonctionnaire du bureau de la Santé nationale et du Bien-être social. Il a vos déclarations d'impôt sur le revenu et il dit que vous avez payé plus que ce que j'ai déclaré.»

• (5.50 p.m.)

Que va penser l'employeur du caractère confidentiel de sa déclaration d'impôt sur le revenu si un de ses employés surnuméraires, à son service pendant quelques semaines durant l'été, vient lui dire: «J'ai appris que votre déclaration d'impôt sur le revenu révèle certaines choses. Je le tiens d'un enquêteur du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social; ces renseignements figurent dans son dossier.» A mon sens, cette méthode a des répercussions dans le domaine pratique et juridique et je ne puis imaginer rien de pire quant au caractère confidentiel des déclarations d'impôt sur le revenu. Voilà un exemple de ce qui pourrait se produire dans la pratique.

Le sens large des mots proposés, appliqués à un requérant, à un bénéficiaire ou à son conjoint, pourrait étendre l'application de la

disposition à d'autres domaines, au rapport entre propriétaire et locataire, par exemple, ou à tout autre rapport d'ordre financier avec une autre personne qui declare un impôt sur le revenu. Si le ministre se propose de limiter la communication des renseignements au personnel du ministère, que le nouvel article le dise clairement. A ce prix seulement, pouvons-nous accepter le libellé imprécis de ce paragraphe qui permettrait, semble-t-il, de communiquer des renseignements relatifs à l'impôt sur le revenu à n'importe quel enquêteur local.

Inutile de dire que les renseignements seront révélés seulement à quelqu'un d'Ottawa, car ils seront transmis à l'enquêteur régional de Vancouver, Parry Sound, ou ailleurs, qui s'occupera du requérant intéressé. Le libellé est beaucoup trop vaste et beaucoup trop imprécis et, comme d'autres, j'estime que le projet de loi devrait renfermer une disposition précise indiquant dans quelle mesure le ministère du Revenu national peut communiquer des renseignements.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, on a suffisamment prouvé au ministre la faiblesse de l'article proposé. On a offert de le réserver pour essayer de le remanier. C'est sage. La proposition du député de Comox-Alberni m'agrée. Le ministère du Revenu national ne fournirait plus désormais de renseignements au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, mais ce dernier lui soumettrait les renseignements fournis par le requérant en demandant simplement s'ils sont exacts. En cas d'inexactitude, le requérant devrait fournir au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social des renseignements plus explicites.

Ainsi tout le contenu des déclarations d'impôt ne serait pas dévoilé, ce que ne veulent pas les députés, et le caractère confidentiel des renseignements communiqués aux fins de l'impôt sur le revenu ne serait pas violé. Quelles que soient les intentions du ministre, l'article projeté comporte dans sa forme une échappatoire dont quelqu'un pourrait user. On veut une mesure qu'il ne faille pas modifier d'ici un an et qui ne permette pas qu'on profite d'une omission de notre part. La proposition du député de Comox-Alberni répondra peut-être fort bien aux objections d'autres groupes représentés à la Chambre.

Le ministre veut simplement savoir si un requérant déclare exactement son revenu. Si on suppose, avec raison, qu'un très faible pourcentage de gens communiqueront des renseignements inexacts, certains peut-être de propos délibéré, d'autres par maladresse ou par erreur, pourquoi alors assouplir la loi de l'impôt sur le revenu et la règle concernant le secret qui entoure les déclarations d'impôt? Le ministre parviendrait à son but au moyen d'une simple réponse du ministère du Revenu national.

L'hon. M. Fulton: Le ministre semble décidé à ne pas tenir compte de la demande raisonnable voulant que les trois derniers alinéas soient réservés. Aussi, afin de ne pas prendre le ministre au dépourvu, puis-je proposer de suspendre la séance pour deux heures, à l'occasion de notre interruption habituelle pour le souper, pour lui permettre d'étudier la question?

L'hon. M. MacEachen: J'ai prêté une oreille très attentive aux instances des membres du comité ainsi qu'aux propos du député de Comox-Alberni qui comprend, j'en suis sûr, la méthode que je recommande à ce sujet. Le premier point à signaler, c'est que le ministre du Revenu national met, sur demande, des renseignements à la disposition du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Ce dernier doit demander au ministre du Revenu national des renseignements sur le revenu ou les revenus de sources particulières des requérants.

L'hon. M. Fulton: N'importe quelle personne que vous désigneriez à cette fin pourrait faire cette demande.

L'hon. M. MacEachen: Cela se fait à la demande du ministre et nous savons, naturellement, que des fonctionnaires sont chargés d'agir au nom des ministres, mais les renseignements demandés ont trait au revenu «aux fins d'application de la présente loi». La loi de l'impôt sur le revenu interdit au ministre du Revenu national de mettre toute la déclaration d'impôt d'un requérant à la disposition du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ou d'un de ses fonctionnaires. La chose lui serait interdite, car la déclaration d'impôt sur le revenu contient beaucoup plus de renseignements que ceux qu'on exige «aux fins d'application de la présente loi».

Il me semble que nous sommes d'accord sur la méthode à suivre et je ne vois pas de meilleure façon de l'indiquer dans la loi. J'ai expliqué au comité la façon dont nous entendons procéder et c'est précisément celle qu'ont décrite les députés de Comox-Alberni et de Winnipeg-Sud-Centre. Nous dirons simplement au ministère du Revenu national «Dites-nous si cela est exact». Dans le cas de

renseignements inexacts ou de différences notoires, nous devrons exiger de plus amples renseignements du requérant.

L'hon. M. Churchill: Le ministre a terminé sur une note juste mais ce n'est pas dans ce sens-là qu'il avait commencé. Il a commencé par dire que ses fonctionnaires demanderaient des renseignements au ministère du Revenu national, concernant le revenu des requérants. Cela va beaucoup plus loin que la façon de procéder suggérée par le député de Comox-Alberi et par moi-même. Nous avons proposé que le ministre, ou ses fonctionnaires, soumette la déclaration des requérants au ministère du Revenu national, en posant simplement la question suivante: «Le revenu déclaré dans la présente formule est-il exact oui ou non»? L'enquête devrait s'arrêter là.

• (6.00 p.m.)

L'hon. M. MacEachen: Ma foi, c'est justement la méthode que nous entendons suivre: soumettre les renseignements donnés et demander s'ils sont exacts. S'ils ne le sont pas, le ministère devra naturellement nous en faire part et il nous faudra exiger de plus amples renseignements.

L'hon. M. Fulton: C'est le contraire de ce qu'on dit dans le projet de loi.

M. le président suppléant: A l'ordre. On autorisera peut-être la présidence à annoncer maintenant les questions qui seront débattues lors de la motion d'ajournement.

[*Français*]

Il est de mon devoir, en conformité de l'article provisoire 39A du Règlement, d'informer la Chambre que les questions suivantes seront débattues au moment de l'ajournement ce soir: L'honorable député de Lapointe (M. Grégoire): La navigation—un brise-glace russe sur le Saint-Laurent. L'honorable député de Renfrew-Nord (M. Hopkins): Les travaux publics—les installations portuaires de Pembroke (Ont.). L'honorable député de Lotbinière (M. Choquette): L'administration de la Justice—Amendements au code criminel et à la loi de la preuve, relativement aux confessions de détenus.

[*Traduction*]

M. Knowles: Monsieur le président, j'avais l'intention de demander si on allait nous accorder quelque temps pour souper, mais je vois ici le ministre des Transports et ces sortes de choses ne l'intéressent jamais.

M. Barnett: Invitez-le à quitter la Chambre et posez votre question.

M. Knowles: J'y reviendrai plus tard. Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social pourra-t-il me dire ce que se propose de faire son ministère lors de la mise en vigueur du supplément. Je me figure que le ministère recevra en janvier, février et mars 750,000 demandes de supplément. Combien de demandes va-t-on faire vérifier au ministère du Revenu national et par quelle méthode les sélectionnera-t-on?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, j'ai traité plus tôt cette question en répondant au député de Queens-Lunenburg. Je suis convaincu qu'il s'agira surtout de vérifier des demandes choisies par échantillonnage à moins que des raisons évidentes justifient une enquête sur toutes les formules. Le comité du Sénat avait recommandé un relevé-échantillons. C'est surtout cette méthode qu'on devra appliquer. Nous n'avons pas l'intention de faire vérifier toutes les formules par le ministère du Revenu national. Nous aurons un relevé représentatif.

M. Knowles: Autrement dit, on fera savoir clairement aux requérants que toute demande peut être envoyée au ministère du Revenu national pour une vérification.

L'hon. M. MacEachen: Ce sera une bonne idée que de le faire savoir clairement aux requérants.

M. Leboe: Monsieur le président, à mon avis, c'est aller un peu loin que de faire des sondages sans même soupçonner quelque défaut. A mon avis, si la déclaration d'impôts du requérant ne laisse entrevoir aucune infraction, on ne devrait pas prendre cette mesure discriminatoire. Je m'y oppose à l'égard d'autres mesures législatives. C'est discriminer que de vérifier au hasard la déclaration d'un tel ou d'un tel. Celui-ci est alors examiné au microscope, et on en laisse des dizaines d'autres bien tranquilles. A mon avis, cette façon de procéder n'est pas juste. Il doit certainement y avoir un meilleur moyen de découvrir si quelque chose ne va pas. A mon avis, le fonctionnaire chargé d'examiner une demande devrait s'interroger avant de procéder à la moindre vérification.

M. McCleave: Monsieur le président, le député de Winnipeg-Nord-Centre me conseille de suggérer une pause pour le souper.

Je le fais volontiers, bien que le ministre des Transports fasse non de la tête, comme d'habitude.

Je tiens à déclarer qu'avec l'échantillonnage d'un certain nombre de demandes, le ministre propose de résoudre les problèmes de nos concitoyens âgés au moyen de la roulette russe. A mon avis, le danger de ces projets d'articles réside dans la menace de lettres méchantes et anonymes adressées à un ministère pour lui signaler que tel pensionné de la vieillesse n'a pas droit au bénéfice supplémentaire. Le ministre est en train d'ouvrir une boîte de Pandore renfermant tous les maux imaginables. J'espère qu'il examinera les amendements très utiles à l'article 17, proposés par les préopinants.

Sauf erreur, il est arrivé une fois, sous l'administration précédente, qu'un tribunal avait rendu une décision selon laquelle une déclaration d'impôt sur le revenu constituait une preuve astreignante devant les tribunaux du pays. Le ministre du Revenu national d'alors a immédiatement fait modifier la loi afin d'assurer le caractère confidentiel de la déclaration d'impôt sur le revenu. Je recommande au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social d'adopter cette ligne de conduite. Je voudrais aussi signaler que si les 500 personnes qui seront embauchées à plein temps pour s'occuper de ces déclarations et les étudier, veulent être occupées, elles devront assurément adresser des lettres à un nombre équivalent de 500 fonctionnaires du ministère du Revenu national qui éplucheront les déclarations et enverront les réponses. Non seulement aurons-nous cette prolifération de 500 fonctionnaires à plein temps, en plus des fonctionnaires à temps partiel du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social—quel fief le ministre pourrait se constituer—mais dans le ministère du Revenu national, non pour constituer des fiefs, mais, afin de préserver l'équilibre mental des employés, des centaines de fonctionnaires devront être embauchés pour répondre aux questions.

Il est plus facile de poser des questions que d'y répondre et, pour chaque nouvel employé embauché par le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, il faudra donc peut-être en nommer deux au ministère du Revenu national. Il faudra persuader le ministre de nous accorder la pause-souper tandis qu'il examinera les points que les membres du comité et moi-même avons voulu faire ressortir cet après-midi.

[M. McCleave.]

M. Olson: Le ministre pourrait-il nous expliquer comment ces demandes seront traitées? Pourra-t-on se procurer les formules de demande dans les bureaux de poste, les ministères provinciaux du Bien-être aideront-ils les intéressés à remplir ces formules, du moins au début, ou les requérants seront-ils tenus d'attendre la visite d'un membre du personnel du gouvernement fédéral pour lui remettre leur formule s'ils se croient admissibles? De quelle manière va-t-on procéder? Des renseignements de ce genre aideraient peut-être un peu les membres du comité qui cherchent à saisir les complexités d'une méthode grâce à laquelle le ministère recevrait des demandes aussi exactes que possible.

• (6.10 p.m.)

Peut-être que la grande majorité des ayants-droit verront leurs demandes approuvées à temps pour recevoir leur paiement vers la fin de mars.

L'hon. M. MacEachen: Nous nous proposons d'envoyer des formules de demande à tous les allocataires afin de leur permettre de les remplir et de les faire parvenir aussi rapidement que possible. J'espère qu'on pourra envoyer la plupart des chèques en mars et en expédier peut-être un petit nombre en avril, mais il se pourrait que ce soit le contraire qui se produise. Avant l'adoption du bill je n'ai aucune autorité pour faire imprimer les formules de demande, et ce travail prendra quelque temps. Une fois le projet de loi adopté nous ferons imprimer les formules et nous les expédierons aussitôt que possible. Les pensionnés pourront, pour la plupart croyons-nous, les remplir rapidement et les renvoyer. Nous en ferons l'étude dès que nous le pourrons.

M. Olson: Le ministre affirme-t-il que ces formules ne seront pas aussi compliquées que celles de l'impôt, par exemple? Dans certains cas il y aura, je présume, quelque difficulté à calculer le revenu net, surtout de la part des pensionnés qui ont fait des placements immobiliers. Certaines personnes âgées devront déduire les dépenses faites pour l'administration de leur propriété, et alors ces formules pourraient être tout aussi compliquées que les déclarations d'impôt sur le revenu. Le ministre sait, comme le sait aussi le ministre du Revenu national, que la plupart des citoyens au Canada qui ont des sources complexes de revenu ne peuvent remplir leur déclaration eux-mêmes; ils doivent recourir aux services d'avocats, de comptables publics et agréés.

Le ministre pourrait peut-être expliquer au comité comment une personne âgée dont les sources de revenu sont multiples pourra réussir à calculer le revenu net d'une manière plus

simple que celle qui s'impose pour les formules d'impôt sur le revenu. Le ministre songe-t-il à d'autre moyen de calculer les revenus dans le cas des demandes de suppléments qui différeront sensiblement des méthodes prévues aux termes de la loi de l'impôt sur le revenu?

La loi de l'impôt sur le revenu est très complexe, et même si cette complexité s'explique, le ministre nous dirait peut-être comment se simplifiera la méthode destinée à établir le revenu net des requérants à l'égard du supplément?

L'hon. M. MacEachen: La formule proposée sera beaucoup plus simple que la formule régulière de déclaration d'impôt sur le revenu. S'il est des pensionnés dont le revenu revêt quelque complexité, ils doivent remplir les déclarations d'impôt sur le revenu et ils sont au courant des complications. A mon avis, le nombre des pensionnés ayant des problèmes complexes de cet ordre est restreint. Nous fournirons toute l'aide possible par l'intermédiaire des bureaux d'impôt sur le revenu et des bureaux régionaux des pensions. C'est ainsi que nous espérons procéder.

M. Olson: Une dernière question pour approfondir le problème. Je ne puis admettre, au contraire du ministre, que tous les pensionnés dont le revenu provient de sources multiples et complexes remplissent maintenant des déclarations d'impôt sur le revenu. Il est possible d'avoir un revenu à structure complexe sans qu'il soit assez élevé pour exiger une déclaration d'impôt sur le revenu. Seuls ceux dont le revenu est imposable après réclamation des exemptions personnelles sont obligés de remplir une déclaration d'impôt sur le revenu.

Certains vieillards peuvent avoir de petites propriétés qui ne rapportent pas un revenu net suffisant pour être imposable. En toute justice, nous devrions, il me semble, appliquer les mêmes lois pour le calcul du revenu net afin que nos vieillards puissent obtenir des suppléments. Ils devraient être autorisés à faire les mêmes déductions de leur revenu brut que pour le calcul de revenu net aux fins de l'impôt. Bon nombre de ces vieillards ne sont pas au fait des déductions et des exemptions. Il se peut que leur revenu net ait été calculé au cours des ans par le ministère du Revenu national. En toute déférence pour le ministre, je ne pense pas, comme lui, que les vieillards qui sont dans une situation fiscale compliquée doivent nécessairement présenter des déclarations d'impôt.

M. Lewis: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de prendre la parole au sujet de la question à l'étude; j'aimerais simplement demander aux ministres présents une pause pour le souper. Je n'ai pas oublié que le ministre des Transports et moi-même avons fait maigre aujourd'hui car, au déjeuner, nous avons mangé peu mais beaucoup appris. L'exposé budgétaire, qui sera sans doute présenté à 8 heures, sera difficile à digérer l'estomac creux. Plaisanterie à part, il me semble que nous ne gaspillerions pas notre temps en faisant la pause. Au contraire, nous pourrions même en gagner.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, les heures de séance sont réglementaires. Nous espérons avoir une heure de soupe plus longue, et non seulement pour les fins mentionnées par le député. Le gouvernement n'a pas l'intention de mettre en discussion d'autres travaux après-midi, une fois terminée la question à l'étude. Si ce bill peut être adopté, je demanderais au comité de lever la séance afin de prendre une pause pour la fin dont le député a parlé si éloquemment.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, nous ne cessons d'être soumis à un chantage spécieux. On nous laisse toujours entendre que nous pouvons avoir une pause-souper si nous consentons à certaines choses.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je pose la question de privilège. A mon avis, le député regrettera ce mot à la réflexion. Il n'était peut-être pas présent au comité vendredi dernier à 3 heures et demie de l'après-midi lorsque son collègue le député d'Ontario a dit que les membres de son parti avaient terminé leur examen du bill en comité et croyaient qu'on pourrait en disposer dans une demi-heure environ. Je ne sais quelles circonstances sont survenues pour changer la situation, mais nous n'avons pas trouvé à redire du temps consacré à l'examen de ce bill. Nous reconnaissons que c'est une des mesures législatives les plus importantes dont nous ayons été saisis. A mon avis, si nous utilisions le temps prescrit par le Règlement pour examiner cette question et adopter la mesure législative, nous permettrions au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social de faire imprimer les formules de demande nécessaires et de donner suite à la mesure.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, je ne regrette pas d'avoir employé le mot «chantage» et je le répète. J'étais présent aux délibérations du comité vendredi dernier. Nous étions prêts à poursuivre ce jour-là, mais les circonstances ont ensuite changé, comme elles ont changé aujourd'hui. J'étais présent aussi jeudi soir lorsque le ministre des Transports a essayé certains de ses tours bien connus. J'affirme, pour faire suite à ce qu'a dit le député d'York-Sud, que nous sommes soumis au chantage ici à cause des divers objec-

tifs que le gouvernement s'est assignés. Pourtant nous avons œuvré toute l'année, et fidèlement, et nous avons sacrifié des heures de dîner et de souper pour mener à bien notre tâche.

● (6.20 p.m.)

Maintenant, monsieur le président, on vient nous dire que si nous ne faisons pas ceci il n'y aura pas d'interruption pour le souper, ou que notre congé de Noël commencera tard ou finira plus tôt après le Nouvel an. Voilà le genre de procédé auquel je m'oppose. Nous avons ici un travail sérieux à accomplir et ce qu'il nous faut faire maintenant c'est donner à ce projet de loi la forme qu'il devrait avoir, afin de répondre aux objections justifiées soulevées par des députés responsables. Ce qui me surprend, c'est que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ne veuille pas céder et apporter les modifications nécessaires, alors que nous lui avons fait comprendre l'idée à maintes reprises.

Je voudrais réaffirmer notre thèse. La disposition que comporte le projet de loi nuit au principe du secret prévu par la loi de l'impôt sur le revenu. Tout ce que nous demandons, c'est le secret assuré par la loi de l'impôt sur le revenu et que d'autres projets de loi pouvant être adoptés par la Chambre n'y portent pas atteinte. Pour en finir, monsieur le président, je propose l'amendement suivant:

...que l'alinéa *a* du paragraphe 3 de l'article 17 soit modifié ainsi qu'il suit:

Que tous les mots qui suivent l'expression «à cette fin», à la troisième ligne de la page 10, soient retranchés et remplacés par ce qui suit:

«un rapport sur l'exactitude des renseignements relatifs au revenu qu'a fournis le requérant».

L'article s'énoncerait alors ainsi:

(3) Nonobstant toute autre loi, *a*) le ministre du Revenu national ou toute personne désignée par lui à cette fin, peut, à la demande du Ministre, fournir au Ministre, ou à tout fonctionnaire ou employé du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social désigné par le Ministre à cette fin, un rapport sur l'exactitude des renseignements relatifs au revenu qu'a fournis le requérant.

Je vous soumets, monsieur le président, cet amendement que je propose, appuyé par le député d'Ontario. Si le libellé ne convient pas aux légistes de la Couronne, libre à eux de le modifier de sorte qu'il puisse supporter l'examen le plus rigoureux. L'amendement incorpore l'objectif que se propose le ministre lui-même. Le caractère confidentiel des déclarations d'impôt ne sera pas violé. Il n'est plus question que les fonctionnaires de la Santé nationale et du Bien-être social demandent au Revenu national de leur communiquer les chiffres de la déclaration d'impôt du requérant.

[L'hon M. Churchill.]

C'est l'inverse. Le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social soumet les chiffres fournis par le requérant sur son revenu aux fins de la présente mesure, et le ministère du Revenu national, sans montrer de déclaration ni donner de renseignements supplémentaires, sans violer le caractère secret des renseignements dont il dispose, répond simplement, «Ces renseignements sont exacts» ou «...ne sont pas exacts». J'imagine qu'il devra ajouter à cette dernière déclaration: «On n'a pas révélé tous les revenus.» Il incombe alors au requérant de prouver qu'il a déclaré son revenu tout entier.

Point n'est besoin alors pour le ministère de la Santé d'aller fouiller ou de poser d'autres questions au ministère du Revenu national. Et la déclaration d'impôt reste ce qu'elle est, inaccessible à tous et chacun. Le ministre des Finances a mentionné deux fois, la semaine dernière et encore aujourd'hui, qu'aux termes de la loi sur son ministère il lui est interdit —et voici les mots qu'il a employés aujourd'hui—de transmettre des renseignements à un autre ministère ou autorité. Il est intéressant de noter que, vendredi, le ministre des Finances a employé des mots semblables, et encore aujourd'hui, tout comme s'il cherchait indirectement à influencer le ministre de la Santé nationale et du Bien-être national à l'égard de cet article du projet de loi. Je suis convaincu que ni le ministre des Finances ni le ministre du Revenu national ne peuvent admettre cette disposition, car elle donne accès à ce qui jusqu'ici a été le secret des déclarations d'impôt sur le revenu.

Je proposerais donc cet amendement, monsieur le président, ou un amendement que pourraient mettre au point les légistes de la Couronne et qui ne saurait donc se prêter à une fausse interprétation. J'ai griffonné l'amendement ici, naturellement, mais je répète qu'il reflète l'intention que le ministre a exposée lui-même cet après-midi.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, pendant que le ministre examine cet amendement un instant, je pourrais m'humilier un peu en tâchant de rétablir la bonne humeur que le comité a peut-être perdue temporairement. Il y a bien des années, on m'a dit qu'il ne fallait jamais s'excuser, ni s'expliquer. Je n'ai jamais cru à ce principe. J'ai essayé de m'excuser chaque fois qu'il y avait effectivement lieu de le faire. Ce qu'on a dit à mon propos et ce qui est arrivé l'autre jour, je l'ai accepté d'aussi bonne grâce que possible sans même essayer de répliquer. Mais j'espère que les députés, peu importe ce qu'ils ont pu dire en public, ne croient pas vraiment au bien-

fondé de leurs paroles. Si j'ai agi follement, si j'ai fait preuve d'un manque de tact, c'est avec la ferme conviction que je respectais le Règlement. Personne ne m'avait mis au courant d'une entente comme celle dont mon ami le ministre des Travaux publics m'a informé à son arrivée ce soir-là.

Je ne me suis pas fait prier pour reconnaître tout de suite que, si j'avais commis cette erreur, il fallait la réparer immédiatement. Je tiens seulement à faire cette mise au point, monsieur le président, car, si je ne prends pas particulièrement plaisir à le faire, c'est quand même la vérité.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, le ministre a fait une déclaration juste. Je n'ai aucun doute qu'il croyait s'en tenir au Règlement de la Chambre l'autre soir. Franchement, sans le lui avouer, j'ai confié à mes collègues qu'il était simplement bien alerte et fin politicien, au bon sens du mot. Mais voici que nous avons eu une explication complète des intentions pour l'année; nous absoudrons donc le ministre de toute fourberie, comme certains appelleraient cela. Cependant, nous le surveillerons de très près à l'avenir. S'il tient vraiment à entrer dans l'esprit de Noël et à rendre service à tout le monde, j'espère qu'il entrera immédiatement en communication avec Air Canada pour lui demander si elle a autant de vols vers les Maritimes et l'Ouest canadien que vers la Floride et autres endroits du genre, car certains d'entre nous aimeraient savoir s'ils pourront aller passer Noël chez eux.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, les députés de l'autre côté de la Chambre tiennent à ce renseignement et il vaut la peine de répondre à leur désir. Je ferai de mon mieux pour faciliter de tels arrangements et j'en serai heureux. Mon honorable collègue de la Santé nationale et du Bien-être social étudie l'amendement et j'ai appris qu'il aimerait examiner plus à fond la proposition du député de Winnipeg-Sud-Centre.

• (6.30 p.m.)

Nous pourrions peut-être réserver cet article et passer à l'étude du suivant.

M. le président: A l'ordre. Je devrais peut-être, pour la gouverne des membres du comité, lire l'amendement proposé par le député de Winnipeg-Sud-Centre:

> Que le paragraphe 3 *a* de l'article 17 soit modifié comme suit:
>
> Que tous les mots qui suivent l'expression «à cette fin», à la troisième ligne de la page 10, soient retranchés et remplacés par ce qui suit:
>
> «un rapport sur l'exactitude des renseignements relatifs au revenu qu'a fournis le requérant.»

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, j'aimerais avoir le temps d'étudier cet amendement et de vérifier surtout s'il est rédigé dans une forme juridique convenable. J'ignore si les membres du comité ont d'autres problèmes à propos de l'autre article du projet de loi. Nous pourrions peut-être aborder l'étude de cet article et en disposer. On pourrait ensuite suspendre la séance et, à 7 h. 45, examiner l'article dont nous sommes présentement saisis.

M. Barnett: La proposition du ministre devrait, selon moi, plaire à tous les membres du comité.

Toutefois, tandis que le comité semble dans cet état d'esprit, j'aimerais faire l'éloge pendant quelques instants du député de Winnipeg-Sud-Centre—chose qui n'arrive pas tous les jours dans notre coin de la Chambre. Je lui suis reconnaissant de s'être donné la peine de rédiger un amendement sur une suggestion que j'avais faite au ministre. J'admets sans hésiter que le texte de cet amendement devrait être examiné attentivement. Il me semble que le député de Winnipeg-Sud-Centre, le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et moi-même pourrions nous entendre sans trop de difficulté sur le point qui a fait l'objet de tant de discussions.

L'hon. M. MacEachen: J'estime, pour ma part, que le but général de l'amendement est acceptable. Nous voulons nous assurer de ce que la déclaration contient, c'est-à-dire que si elle ne concorde pas, nous voulons plus de renseignements et pas simplement nous faire dire qu'elle ne concorde pas. Nous voulons également prévoir la nécessité d'obtenir des renseignements sur le revenu du conjoint, dans le cas d'une demande conjointe par des ménages aux termes de la loi.

J'appuierais volontiers un amendment exigeant un rapport du ministère du Revenu national au lieu de déclarations d'impôt dont je n'ai jamais voulu, de toute façon. J'aimerais beaucoup que le prochain article soit adopté avant la suspension de la séance, pour nous permettre de reprendre à 7 h. 45 l'examen de l'amendement dont la Chambre est saisie.

L'article suivant ne renferme rien de difficile, à mon avis. Il porte sur le règlement qui intéresse les dispositions déjà adoptées.

M. Knowles: La proposition me semble assez raisonnable. J'ai l'impression que nous ne nous attarderons pas très longtemps sur le prochain article au sujet duquel j'ai une ou deux remarques à faire. Je me demande, toutefois, si au lieu de nous réunir de nouveau à 7 h. 45, nous ne pourrions pas le faire à la fin de la soirée, après l'exposé budgétaire et les observations du député de Perth. Si nous reprenons la séance à 7 h. 45 sans terminer l'étude du bill, le ministre des Finances sera déçu et nous ne voudrions pas en être tenus responsables.

M. Leboe: Monsieur le président, nous ne nous opposons pas du tout à l'amendement. A notre avis, il répond à l'argument que j'ai essayé de faire valoir tantôt, car nous demandons qu'un état comparatif soit prévu dans le projet de loi si les renseignements du ministère du Revenu national ne concordent pas avec ceux que fournit le requérant. Cela dispose de mon argument.

L'hon. M. Churchill: Puis-je ajouter un mot? Le député de Peace-River et le chef de l'opposition ont soulevé le problème constitutionnel vendredi et aujourd'hui encore, mais le ministre n'a pas répondu. Obtiendrons-nous une réponse à ce sujet avant l'adoption de ce projet de loi, car il s'agit d'une des pierres d'achoppement actuellement?

L'hon. M. MacEachen: Je ferai volontiers certaines observations à ce sujet avant que l'étude du projet de loi soit terminée. Je suis certain que l'occasion se présentera à l'étape de la troisième lecture.

M. le président: Le comité consent-il à réserver le nouvel article 17, ce qui signifie, bien entendu, que tout l'article 3 sera réservé, et à passer à l'article 4?

Des voix: D'accord.

Sur l'article 4—

M. Knowles: Monsieur le président, je voudrais parler brièvement du nouvel article 18 de la loi décrété en vertu de l'article 4 du bill et plus particulièrement de l'alinéa *a* qui porte sur les formules que les pensionnés seront tenus de remplir pour recevoir l'allocation supplémentaire. Le ministre nous a dit que c'était une formule très simple, mais qu'il ne peut nous la laisser voir d'avance.

[L'hon. M. MacEachen.]

Je ne devrais peut-être pas être si soupçonneux six jours avant Noël, mais j'ai vraiment l'impression que lorsque nous verrons cette formule et les explications qu'on donne aux gens sur la façon dont il faut la remplir, nous ne la trouverons pas ausssi simple que le ministre nous l'assure. D'après moi, il devrait être plus précis. Il doit bien avoir une idée de ce que contiendra cette formule. A mon avis, il devrait nous en lire le texte. Il ne serait pas, d'après moi, convenable de sa part de soutenir avec insistance qu'il ne connaît pas ce texte, car il est membre du parti libéral, et j'ai reçu aujourd'hui le bulletin de décembre 1966 de la Fédération libérale du Canada qui mentionne le régime de revenus garantis. C'est un document très intéressant. Ce qui me déplaît surtout c'est qu'il se termine par une préposition, mais j'aimerais dire également plusieurs autres choses à son sujet. Voilà une phrase tirée du milieu d'un paragraphe:

> Si le projet de loi est adopté avant le congé de Noël, tous les bénéficiaires de l'assistance à la vieillesse...

Je crois que la Fédération libérale a commis une erreur. Il aurait fallu mettre: «sécurité de la vieillesse». Je continue:

> ...avec leurs chèques de janvier. Les seuls renseignements demandés par cette formule ont trait au revenu brut du pensionné pour l'année précédente, renseignements qu'il fournit chaque année dans sa déclaration d'impôt sur le revenu. Le seul but de la formule est de calculer les prestations supplémentaires auxquelles il a droit.

Je prie le ministre de noter le temps employé dans cette phrase: «Les seuls renseignements demandés par cette formule ont trait. Apparemment, la fédération libérale du Canada, dont le siège est au 251, rue Cooper à Ottawa, a pu lire la formule. Si la fédération libérale l'a vue et sait ce qu'elle renferme pourquoi le Parlement ne l'aurait-il pas aussi?

L'hon. M. MacEachen: J'assure à mon honorable ami que la Fédération libérale n'a pas vu la formule et que, si elle l'avait lue, ses commentaires auraient été d'un autre ordre. Je crois que la formule est fort simple, peut-être parce que je suis un peu simpliste. Elle est plus simple que la formule de déclaration d'impôt sur le revenu.

M. McCleave: Tout est plus simple que cela.

• (6.40 p.m.)

L'hon. M. MacEachen: Le requérant sera prié d'énumérer ses sources de revenu. Plusieurs catégories seront énumérées pour lui rafraîchir la mémoire: les gains, les intérêts et ainsi de suite. On demandera d'autres renseignements concernant l'âge, la date de naissance, l'état civil. Si le requérant veut se

prévaloir d'une des options du bill concernant la retraite, il pourra faire une petite marque dans la case appropriée et nous lui enverrons une formule. Les sources de revenu sont énumérées. Il y en a huit. Elles sont précédées d'une explication sur les sommes à ne pas considérer comme du revenu, comme je l'ai exposé à la Chambre. Je crois que c'est tout.

M. Knowles: On dirait que le ministre consulte un exemplaire de la formule. S'il en a un, il devrait le communiquer au Parlement. Ses explications des dernières minutes montrent que la formule n'est pas aussi facile à remplir qu'il le dit ou que persiste à le prétendre la fédération libérale. Si la formule renferme toutes ces catégories de revenu—à déclarer ou pas—et si le calcul du revenu, d'après la définition du nouvel article 9, et l'état indiqué dans le nouvel article 10, figurent dans la formule, j'ai bien peur que les vieillards pensionnés aient beaucoup de mal à la remplir.

Le ministre a dit tantôt qu'il était naïf. Je voudrais qu'il le soit suffisamment pour se rendre compte qu'il vaudrait mieux que l'on n'ait pas d'évaluation. Que l'on ajoute simplement $30 par mois à l'ancien versement de la sécurité de la vieillesse. (*Applaudissements*)

Et seriez-vous bien étonné, monsieur le président, si je vous disais que le ministre est de notre avis, je crois.

M. Leboe: Le ministre peut-il nous dire si les chiffres sur la formule seront des chiffres nets, une fois prise en considération la dépréciation sur certains éléments dont il faudra peut-être tenir compte pour en arriver à un tel calcul? La dépréciation et le reste seront-ils considérés? Demanderez-vous des chiffres nets?

L'hon. M. MacEachen: Oui, monsieur le président. Il va sans dire que nous exigerons des chiffres nets. On a cherché à compliquer la question, selon moi. Un petit nombre de pensionnés se trouveront sans doute dans une situation financière compliquée. Certains d'entre eux savent déjà comment préparer une déclaration d'impôt sur le revenu et ne seraient pas déroutés. S'il y en a qui ont des problèmes compliqués, ils pourront obtenir de l'aide de la Division de l'impôt, du bureau régional des pensions ou, peut-être, des députés.

Pour la plupart d'entre eux, ce ne sera pas compliqué. Des complications pourront se présenter pour quelques-uns, mais ils pourront se faire aider.

M. Leboe: Il s'agira donc de chiffres nets, peu importe les complications qu'il pourrait y avoir? Les pensionnés devront inscrire sur la formule de demande les montants qu'ils considèrent nets, je suppose?

L'hon. M. MacEachen: C'est juste.

M. Knowles: Monsieur le président, j'ai dû prêter mon bulletin de la Fédération libérale. Il semble offrir beaucoup d'intérêt. Puis-je demander au ministre si la Fédération libérale avait raison d'affirmer que ces formules seraient expédiées aux bénéficiaires de la pension de vieillesse avec le chèque de janvier?

L'hon. M. MacEachen: Cela dépendra—et j'hésite beaucoup à me prononcer là-dessus, car je ne tiens pas à ce qu'on pense que j'essaie de forcer le comité à aller plus vite contre son gré—de la date d'adoption du bill. Je donnerai alors l'autorisation de faire imprimer ces formules. Le travail d'impression prendra quelques semaines en raison des programmes de l'Imprimerie. Nous ne pourrons les envoyer avant janvier ou peut-être février.

M. Knowles: Il me semble que le ministre devrait s'efforcer d'expédier les formules avant cette date.

L'hon. M. MacEachen: Nous avons effectivement essayé.

M. Knowles: En admettant que la mise au point des formules prenne quelque temps, si nous demandons aux gens de remplir une formule, il faut qu'ils puissent l'examiner. Il faut leur donner le temps de la remplir.

L'hon. M. MacEachen: D'accord. Je me suis efforcé d'en accélérer l'impression. Dès que le Parlement adoptera le bill, le travail d'impression sera mis en train le plus tôt possible.

M. Barnett: Le ministre pourrait peut-être recevoir un coup de main du député de Winnipeg-Nord-Centre, qui a déjà été imprimeur. Ce dernier pourrait peut-être aider à imprimer les formules.

M. Knowles: Ce serait une formule remarquablement simple si je me chargeais de l'imprimer.

M. Barnett: J'aurais une question à poser au ministre au sujet du nouvel article 18 qui consiste, sauf erreur, dans une remise en vigueur de l'article de la loi sur la sécurité de la vieillesse qui autorise le gouverneur en conseil à prescrire des règlements.

Les seules exigences requises jusqu'à présent dans l'application de la sécurité de la vieillesse portaient sur les questions d'âge et

de domicile. J'en ai déjà parlé. Le projet de loi actuel fait état, naturellement, de nouvelles considérations qui ont été longuement étudiées. Avant de poser ma question, je voudrais rappeler au ministre sa déclaration de vendredi dernier, qu'on trouve à la page 11266 du hansard. La voici:

L'hon. M. MacEachen: Dans le calcul du supplément payable à une personne mariée, il faut tenir compte du revenu global du couple. Cette partie prévoit le cas où un pensionné marié a un conjoint non marié...

M. Knowles: Un conjoint non marié?

Voici la question que je voudrais poser au ministre. Qu'arrivera-t-il dans le cas d'un pensionné non marié qui a un conjoint non marié? Le ministre se souvient sans doute que certaines autres mesures législatives, comme celle concernant les anciens combattants, renferment effectivement une disposition pour une situation du genre, appelée communément mariage de droit commun. Je voudrais savoir si la nouvelle version des règlements renferme une disposition quelconque prévoyant des prestations dans le cas où le conjoint d'un pensionné ne serait ni légalement ni formellement un conjoint. Je ne voudrais pas susciter de longues discussions à ce sujet, mais il me semble que l'on pourrait régler la situatoin au moyen de règlements, sans l'expliquer de façon trop détaillée dans le projet de loi.

Je rappelle encore une fois au ministre que le Parlement, dans certaines autres mesures connexes, a déjà prévu cet état de choses. Je citerai notamment la loi visant les pensions aux anciens combattants. J'espère obtenir du ministre une réponse à la question que je lui ai posée.

• (6.50 p.m.)

M. McCleave: Le ministre voudra peut-être attendre quelque temps pendant que lui parviennent des conseils de la tribune, où ses fonctionnaires sont sans doute.

Puisque l'heure du souper approche, je pourrais peut-être faire une suggestion au ministre. Je ne vous le cache pas, elle porte sur l'article 21 proposé. Il s'agit de la dernière proposition d'amendement que l'opposition officielle désire faire en ce qui concerne ce projet de loi. Si le comité y consent, je pourrais le décrire brièvement. Sinon, j'attendrai plus tard.

Je crois comprendre que le comité y consent. Le danger que renferme l'article 21(1) c, c'est que des procédures par voie de déclaration sommaire de culpabilité pourraient être intentées contre une personne qui aurait reçu des paiements en trop ou qui aurait reçu des prestations auxquelles elle n'avait pas droit. Aux termes du nouvel article 20, cette personne est tenue de rembourser le montant

[M. Barnett.]

trop payé ou de la prestation. Mais le paragraphe que je viens de citer prévoit des poursuites judiciaires. Brièvement, je ferai valoir l'idée suivante: les tribunaux du Canada voient d'un très mauvais œil le recours aux procédures criminelles pour le recouvrement de dettes civiles. En insérant ces mots dans la présente loi, on suspend l'épée de Damoclès au-dessus de la tête de personnes qui pourraient, en toute innocence, n'avoir pu remplir la demande correctement.

En faisant une demande, les intéressés pourraient croire avoir droit au supplément, mais après l'avoir reçu, le contraire pourrait s'avérer. D'ordinaire, selon le droit criminel, l'intention criminelle pourrait jouer. Mais il n'en est pas ainsi aux termes du paragraphe 1 c de l'article 21, qui a trait à la simple omission de rembourser le plus-payé. Une personne pourrait en être incapable. Elle pourrait avoir reçu les fonds sans être animée de desseins criminels. Cependant, elle pourrait être citée devant une cour de magistrat.

Je comprends que le ministre prétende que le même procédé s'applique précisément dans le cas de la loi sur la sécurité de la vieillesse. Mais je ne le crois pas. Je constate qu'aux termes de cette dernière, la personne qui, par fraude, indique un âge inexact pour obtenir des avantages auxquels elle n'a pas droit, doit être punie. Mais dans le cas actuel, les erreurs qui se produiront, vraisemblablement, seront des erreurs de jugement. C'est pourquoi je propose que l'alinéa c du paragraphe 1 de l'article 21 soit rayé du bill ou bien, si le ministre désire le conserver, que le mot «frauduleusement» soit inséré au début de l'alinéa afin qu'il y ait preuve de l'intention criminelle avant que la validité des poursuites soit reconnue par les tribunaux.

L'hon. M. MacEachen: Je répondrai au député de Comox-Alberni que le cas qu'il a mentionné est prévu dans la mesure où un requérant a alors la faculté de soumettre une demande soit à titre de célibataire, soit à titre de personne mariée.

M. Nasserden: J'aimerais appuyer l'argument du député d'Halifax quant à la disposition dont il a parlé. Nombre de cas ont retenu mon attention au sujet de personnes qui éprouvent des difficultés après avoir reçu un supplément d'assistance en vertu de la loi sur la sécurité de la vieillesse. On évalue leur revenue pendant l'année. Une fois l'année écoulée, on constate que le montant en a été de $12, $14 ou $25 plus élevé que celui de l'évaluation. Le ministère décide alors que les intéressés n'étaient admissibles à aucune assistance, et il porte au débit de leur compte la somme entière des secours qu'ils ont reçus. Dans la plupart des cas, l'argent a été dépensé, et il

n'existe aucun moyen de le recouvrer. Je crois savoir qu'en fait le ministère le déduit de leurs chèques de pension des mois subséquents. Néanmoins, les vieillards en cause en souffrent beaucoup. Il me semble qu'en nombre de ces cas la situation est imputable à quiconque dans le ministère avait déterminé qu'un certain chiffre constituerait une évaluation juste du revenu de l'intéressé. Certes, il n'est nullement nécessaire d'inclure dans le projet de loi une disposition aussi rigoureuse que semble l'être l'article en cause.

M. McCleave: Si je comprends bien, le ministre étudiera ma proposition avec ses conseillers juridiques pendant le souper. Je propose l'insertion du mot «frauduleusement», mais si le ministre a un meilleur terme à suggérer, nous serions heureux de connaître sa manière de voir. Il comprendra que nous répugnions à intenter des poursuites en vertu du code criminel, alors qu'il s'agit essentiellement d'une infraction au droit civil.

M. Régimbal: Nous nous sommes opposés énergiquement à l'espect «furetage» de cette mesure législative. C'est un bon exemple de la manière dont les chose finissent par s'amplifier et se ramifier. Le ministre a invoqué que certains de ces pensionnés pourraient compter sur des amis ou des parents pour les aider à remplir ces formules—qu'ils pourraient peut-être consulter des relations ou un député. Cela n'implique-t-il pas que ceux qui aident de cette façon devront retenir les services de «fureteurs» pour savoir si les pensionnés disent ou non la vérité?

L'hon. M. MacEachen: Le député n'a donc jamais aidé un ayant-droit à la pension de vieillesse à remplir une formule? Moi, oui.

M. Régimbal: Mais il s'agit de quelque chose de tout à fait nouveau. Ces formules ne nous sont pas familières. Quel contrôle peut-on exercer sur les renseignements donnés? En cas de faux renseignements, ceux qui ont aidé bénévolement sont-ils considérés comme complices? Avec le furetage, une chose mène à l'autre.

L'hon. M. MacEachen: Le point soulevé par le député d'Halifax (M. McCleave) a trait à quel article?

M. McCleave: A l'alinéa c du paragraphe 1 de l'article 21, à la page 13.

L'hon. M. MacEachen: Je ne saisis pas son objection. La mesure prévoit le remboursement des paiements versés en trop.

M. McCleave: Je ne m'oppose pas au principe du recouvrement, ce qui, bien entendu, suppose une instance civile, et, aux termes du nouvel article 20, le ministre est clairement autorisé à procéder au recouvrement des paiements versés en trop. Je m'oppose à la présence de cet autre assommoir, car les gens pourront être poursuivis sur déclaration sommaire de culpabilité, trouvés coupables et condamnés à une amende ou à la prison pour avoir omis de rembourser le paiement versé en trop.

A mon avis, on répugne à recourir aux tribunaux de droit criminel pour le recouvrement de dettes relevant du droit civil. Ensuite, une personne pourrait facilement se tromper en établissant son revenu, par exemple, et ainsi toucher quelques dollars de plus chaque mois. Le ministère s'aperçoit un jour de l'erreur. Non seulement prend-il des dispositions en vue de recouvrer l'argent, mais il peut menacer d'intenter une action, et le danger c'est qu'une personne tout à fait innocente, n'ayant eu aucunement l'intention de tromper, se voit traiter comme un criminel.

• (7.00 p.m.)

Je propose donc au ministre et à ses fonctionnaires d'employer un mot comme «frauduleusement»; ainsi l'élément d'intention délictueuse sera nettement prévue, et les personnes qui chercheront à frauder le Trésor fédéral, ne serait-ce que de quelques dollars, seront punies. Je n'ai aucune indulgence à l'endroit des pensionnés qui s'adonneraient à la fraude, mais je veux défendre la cause des personnes qui commettraient une simple erreur, une faute de calcul, et que l'on pourrait accuser d'acte délictueux.

M. Knowles: Monsieur le président, à l'appui de la thèse du député d'Halifax, ne peut-on pas dire que, sauf en cas de fraude, il suffit que le gouvernement ait le pouvoir de recouvrer tout versement en trop au moyen de retenues sur les chèques futurs? La plupart des intéressés, qu'il s'agisse de pensionnés ou de bénéficiaires de pensionnés, vont recevoir des chèques du gouvernement, des chèques de pension de vieillesse ou que sais-je; alors je repète ma question: n'est-il pas suffisant que les paiements en trop puissent être recouvrés par voie de retenues sur des chèques ultérieurs, sauf s'il y a fraude? N'est-ce pas cela que le députe d'Halifax veut fare ressortir?

L'hon. M. Pickersgill: La loi comporte déjà les mots qu'il faut.

L'hon. M. MacEachen: Nous ne faisons que promulguer la loi de nouveau. Elle s'applique à quiconque fait sciemment une déclaration fausse ou trompeuse.

M. Knowles: Mais «sciemment» ne s'applique pas à l'alinéa c mais bien à l'alinéa *a*.

L'hon. M. MacEachen: L'alinéa est le suivant:

...étant le bénéficiaire...ne retourne pas un chèque ou le montant...

Il n'y a pas de point virgule là.

M. Knowles: Monsieur le président «sciemment» est dans l'alinéa *a* et, à mon avis, il ne s'applique qu'à l'alinéa *a*. Si l'on avait voulu que le mot «sciemment» s'applique aux alinéas *a*, *b*, *c* et *d* on l'aurait placé dans la première ligne après le mot «quiconque».

M. McCleave: Le ministre fait erreur en disant qu'il s'agit d'une seule infraction. Les alinéas *a*, *b*, *c* et *d* mentionnent quatre infractions.

M. Knowles: A mon avis, le ministre devrait étudier cette question au cours de la demi-heure que nous aurons probablement pour le souper.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, c'est peut-être parce que je suis au comité depuis trop longtemps que je ne comprends pas le motif de la plainte. Le député parle peut-être d'un pensionné qui reçoit, par erreur, un paiement excédentaire...

M. McCleave: Oui, c'est cela.

L'hon. M. MacEachen: ...et qui ne l'a pas fait sciemment. Il appartient alors au ministère d'agir, et c'est seulement lorsqu'il y a une fraude évidente que le ministère prend de telles mesures et il ne l'a fait que très rarement.

Le très hon. M. Diefenbaker: S'il en est ainsi, pourquoi ne prend-on pas les mesures voulues?

L'hon. M. MacEachen: Depuis que je suis ministre on ne m'a signalé que très peu de cas où il était nécessaire d'intenter des poursuites à cause de fraudes évidentes. Toutefois, nous serons heureux d'examiner ces termes au cours de l'heure du souper.

M. Knowles: Le gouvernement n'est-il pas protégé en vertu du Code criminel dans le cas de fraude évidente? En vertu de l'article 20, le gouvernement est autorisé à recouvrer de diverses manières les surpaiements de prestation. La loi sur l'administration financière y pourvoit. Dans le cas de fraude, les dispositions du Code criminel s'appliqueraient.

M. Leboe: A mon avis, le député de Winnipeg-Nord-Centre a trouvé la réponse lorsqu'il a suggéré d'insérer le mot «sciemment» à la ligne 35 après «Quiconque».

[M. Knowles.]

M. McCleave: Je pense qu'une personne saurait qu'elle n'a pas retourné un chèque, mais celles que le ministère voudra poursuivre c'est celles qui, dès le début, ont fait de fausses déclarations.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président, si le ministre y prête quelque attention, il rectifiera le texte, je pense. Le fait que l'article est presque une copie de l'ancien article 9 (1) indique que nous avons manqué à notre devoir lorsque la Chambre a été saisie de cette mesure législative.

Quant à l'expression «sciemment», ce n'est pas parce qu'on ne renvoie pas un chèque qu'on omet sciemment de le retourner. On ne peut appliquer ce terme au fait d'omettre le retour d'un chèque ou le montant correspondant, comme il est stipulé dans l'article 20. Personne ne désire la condamnation d'une personne coupable de cette omission, comme le veut l'article 20, à moins que la manière ou l'intention aient un caractère frauduleux. D'après le ministre, le ministère n'entamerait de poursuite qu'en cas de fraude, mais si l'on s'en tient au texte de la loi, une personne pourrait néanmoins être condamnée.

Supposons, par exemple, que je reçoive un chèque. Si je me place dans cette situation, ce n'est pas que j'en recevrai jamais un aux termes de cette mesure ou même de la législation sur les pensions de vieillesse, mais si j'omettais de retourner un chèque, ce pourrait être par négligence. Ce pourrait être parce que je n'ai pas estimé nécessaire de le retourner. C'est pourquoi, si le ministre examine ces détails, il comprendra, j'en suis sûr, que la simple négligence pourrait faire condamner une personne en vertu de l'alinéa *c*. Quant à l'ainéa *b* qui s'énonce ainsi:

b) étant le bénéficiaire d'une prestation, négocie ou tente de négocier un chèque auquel il n'a pas droit,...

Dans ce cas, il y a l'intention car, étant le bénéficiaire, s'il négocie ou tente de négocier un chèque auquel il n'a pas droit, la loi présume qu'un particulier connaît les conséquences normales de son geste. L'alinéa *b* est donc acceptable mais, aux termes de l'alinéa *c*, l'omission de retourner un chèque ou le montant d'un chèque devrait constituer un crime uniquement quand il y a intention frauduleuse. Je ne vois pas pourquoi le ministre n'accepterait pas la raisonnable proposition du député d'Halifax.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, j'étudierai volontiers cet aspect de la question et verrai si nous pouvons trouver un libellé englobant ce point. Si c'est le dernier

point au sujet de la dernière clause, je propose que nous réservions le nouvel article 21, adoptions le reste et ajournions brièvement la séance pour le souper.

L'hon. M. Pickersgill: Jusqu'à 7h. 45 minutes.

M. le président: Y a-t-il d'autres observations sur le nouvel article 18? La Chambre consent-elle à ce que le nouvel article 18 soit réservé?

Des voix: D'accord.

(Le nouvel article 18 est réservé.)

M. le président: A-t-on autre chose à ajouter au sujet du nouvel article 19? A-t-on autre chose à ajouter au sujet du nouvel article 20? Plaît-il au comité de réserver le nouvel article 21?

Des voix: Réservé.

M. le président: Le débat sur le nouvel article 23 est-il terminé?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, je tiens à préciser que je dois faire rapport au comité sur le point précis dont nous parlons depuis quelque temps déjà et sur les points soulevés par le député de Winnipeg-Sud-Centre.

L'hon. M. Churchill: Puis-je ajouter une chose? Il serait sage de discuter au comité, plutôt qu'à l'étape de la troisième lecture, de la question que j'ai soulevée plus tôt au sujet de l'aspect confidentiel des déclarations. Comme le débat est limité à l'étape de la troisième lecture, il faudra donc traiter de ces trois questions.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je sais qu'il tarde au ministre de répondre aux questions sur le problème qu'une province pourrait susciter. On peut remédier à la situation aux termes de l'article 23 proposé qui se lit ainsi:

• (7.10 p.m.)

(1) Est établi, au Fonds du revenu consolidé, un compte appelé Caisse de la sécurité de la vieillesse, à laquelle sont crédités, de temps à autre, en ce qui regarde chaque année financière

a) un montant égal, de l'avis du ministère du Revenu national, à

(i) l'impôt de sécurité de la vieillesse perçu, au cours de ladite année, avant le moment de l'inscription au crédit en vertu de l'*article 22.* moins

(ii) l'ensemble

(A) des montants antérieurement crédités à l'égard de ladite année d'après le présent alinéa, et

(B) du montant qui devrait être alloué pour les remboursements effectués ou à effectuer; et

b) le montant de chaque prêt temporaire consenti selon le présent article.

(2) Toutes les *prestations* payables aux termes de la présente loi doivent être payées sur le Fonds du revenu consolidé et imputées sur la Caisse de la sécurité de la vieillesse.

Tous ces articles seront naturellement difficiles à interpréter si l'Assemblée législative de la province de Québec donne suite à son intention, comme en témoigne le discours du trône. J'aimerais entendre le ministre à cet égard. Nous espérons qu'il nous expliquera ce qui paraît inexplicable. C'est peut-être pour cela que, jusqu'à présent, il n'a pas semblé avide de présenter au comité et à la nation l'opinion du gouvernement sur cette très importante question.

Lorsque ces sommes auront été versées au Fonds du revenu consolidé et qu'une province choisira d'exercer son option dérogatoire—je suppose que c'est l'expression appropriée —quant à la loi fédérale, que compte faire le gouvernement? Une décision doit être prise à ce sujet. Le gouvernement sait maintenant ce qu'il fera. Il a sans doute discuté longuement de la question. Il a mis au point le régime d'option dérogatoire. Or, j'aimerais que le gouvernement y aille de sa contribution en ce qui concerne cette mesure et fasse connaître à la Chambre et à la nation tous les faits pertinents et l'opinion du gouvernement.

Le ministre a un talent exceptionnel pour les explications; il l'a démontré en ce qui concerne divers projets de loi. Il a examiné la question à fond, et la simple question que je lui pose découle du point constitutionnel suivant: le gouvernement ne convient-il pas que si une province en décide ainsi, elle peut élaborer son propre régime de pension de vieillesse? Si c'est bien la bonne interprétation, et je n'en vois pas d'autre en examinant la mesure actuelle et compte tenu de l'article de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, et si une Assemblée législative décide d'avoir son propre régime—les pensions de vieillesse relevant de la compétence de la province sauf en ce qui concerne les restrictions apportées par la modification d'il y a quelques années—que fera le gouvernement? Sortira-t-il de la Caisse des fonds perçus des citoyens de neuf provinces pour les remettre à la dixième province? Si deux provinces décident de se dissocier, le gouvernement prendra-t-il l'argent perçu des citoyens de huit provinces pour le remettre aux deux autres provinces, sans condition?

Vous ne parviendrez pas à faire adopter la mesure avant de nous le dire. Nous exigeons une réponse et nous l'accepterons. Nous savons que vous aurez un projet ingénieux en tête. J'aimerais savoir comment vous allez le mettre à exécution et ce que vous avez décidé. Selon le premier ministre, en fait, le gouvernement est sûr d'agir de façon convenable et

appropriée, au point de vue constitutionnel. Cependant, le gouvernement de la province de Québec, suivant l'exemple de son prédécesseur et encouragé par le premier ministre et les membres du gouvernement à se prévaloir de son droit d'option, a signifié son intention d'établir son propre régime. Nous voulons savoir ce que vous comptez faire à ce sujet. La décision ne saurait être remise au mois prochain ni à l'an prochain; la mesure n'est pas retardée jusqu'au 1er juillet 1968. Comme la mesure doit entrer en vigueur dès maintenant, nous voulons donc absolument savoir comment cette question complexe va être abordée par un gouvernement reconnu pour son attitude diplomatique à l'égard des problèmes et sa négligence à les résoudre.

Je suis certain que des milliers de personnes attendront l'explication du ministre avec un vif intérêt. Le règlement de cette affaire imposera une lourde tâche au gouvernement. C'est à peu près le seul domaine où le gouvernement n'avait pas encore prévu l'imposition, et les contribuables seront assujettis à de nouveaux impôts ce soir. Comment vous y prendrez-vous? Vous percevez des deniers grâce à l'imposition et les rumeurs veulent que tout ce que le gouvernement actuel pourra faire sera d'augmenter l'impôt sur le revenu de ceux qui touchent plus de $6,000. Mon ami fait signe que non. Que ferez-vous à ce sujet? Lorsque vous aurez perçu ces fonds, comment les distribuerez-vous? Vous ne pouvez forcer une province à accepter ce qui, au point de vue constitutionnel, tombe sous sa juridiction.

Je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention du ministre. Il n'est peut-être pas prêt à répondre et voudrait peut-être réserver cette question, de même que les autres, jusqu'à ce qu'il ait été en mesure d'obtenir des renseignements.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, j'ai promis au député de Winnipeg-Sud-Centre et je promets au chef de l'opposition de commenter les questions soulevées. Mes observations ne seront certes pas à la hauteur de l'expérience constitutionnelle du chef de l'opposition, car je ne suis qu'un profane en la matière, mais je me risquerai quand même plus tard.

Le très hon. M. Diefenbaker: Pourquoi pas maintenant?

L'hon. M. MacEachen: La Chambre a convenu de s'ajourner jusqu'à huit heures; autrement, j'en traiterais volontiers jusqu'à cette heure-là. A huit heures, nous aurons la présentation du budget, après quoi nous reviendrons au sujet à l'étude. Je signale que le comité a terminé l'étude de l'article 23 proposé et que, par conséquent, il nous restera à traiter de ce point et des deux autres concernant le titre.

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

(Rapport est fait de l'état de la question.)

L'hon. M. McIlraith: Huit heures.

M. l'Orateur suppléant: Dois-je comprendre que la Chambre consent à suspendre la séance jusqu'à huit heures?

Des voix: D'accord.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à 8 heures.

LE BUDGET

MESURES FINANCIÈRES SUPPLÉMENTAIRES DU MINISTRE DES FINANCES

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances) propose:

Que M. l'Orateur quitte le fauteuil et que la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

—Monsieur l'Orateur, il ne s'agit pas ici d'un véritable exposé budgétaire comprenant toutes les précisions d'usage sur nos finances et la situation économique. Je tiens à profiter de l'occasion pour donner un bref aperçu provisoire de notre position fiscale actuelle par rapport à la situation économique, mais mon principal propos, ce soir, est de soumettre à la Chambre des propositions tendant à financer le supplément de revenu garanti à ceux qui touchent les pensions de sécurité de la vieillesse. Nous devrons débourser une autre tranche de 280 millions de dollars par an dans ce dessein, aussitôt que possible après le premier janvier, et je proposerai de trouver des revenus additionnels d'approximativement ce montant pour des raisons budgétaires et économiques.

En juillet, lors de l'annonce du supplément de revenu garanti, il a été clairement indiqué que le gouvernement avait l'intention d'en financer le coût par des additions au revenu. Le 8 septembre, la Chambre s'en souvient, j'ai déclaré:

En juillet, on prévoyait qu'il faudrait songer à des mesures visant à accroître les recettes afin de pouvoir effectuer les déboursés additionnels du programme de revenu garanti. J'en suis venu à la conclusion que lorsque ce programme sera mis en œuvre, il sera nécessaire d'augmenter les impôts ou d'en proposer de nouveaux pour répondre à tous nos besoins et empêcher que l'augmentation des dépenses du gouvernement ne produise elle-même des effets inflationnistes.

Voilà ce que je disais en cette enceinte le 8 septembre.

Au cours des deux dernières années financières écoulées, 1964-1965 et 1965-1966, soit les deux années terminées en 1966, l'équilibre budgétaire a presque été atteint pour ce qui est de nos comptes publics—les déficits n'ont pas dépassé 0.5 p. 100 de nos recettes. Envisageant la situation sous un angle quelque peu différent, c'est-à-dire sous celui de l'effet économique d'ensemble des recettes et des dépenses du gouvernement—ce que les économistes appellent les comptes des revenus nationaux—il y a eu des excédents d'environ 300 millions de dollars en 1964-1965, et d'à peu près 600 millions de dollars en 1965-1966. Ces excédents en termes économiques ont contribué à régulariser notre expansion économique et ont fourni une partie des économies nécessaires au financement du niveau élevé de placements indispensables à notre économie en pleine croissance.

Chiffres de l'année courante

Pour l'année financière en cours, je prévois maintenant que nos recettes budgétaires, avant les modifications fiscales que je vais proposer, atteindraient à peu près 8,240 millions de dollars, contre les 8,300 millions prévus dans le budget de mars dernier. La réduction est attribuable surtout au fait que les bénéfices des sociétés ont été moindres qu'on ne s'y attendait, en sorte que les recettes fiscales ont diminué d'autant. En outre, les prévisions tiennent maintenant compte, évidemment, des effets des dégrèvements supplémentaires d'impôt sur le revenu accordés au profit des provinces à compter du 1er janvier. Je prévois que nos dépenses seront d'environ 8,580 millions de dollars, contre les 8,450 millions prévus dans le budget de mars dernier. Ces augmentations, réparties entre une grande variété de programmes, traduisent, dans une large mesure, les hausses de salaires et de prix. Selon ces prévisions de recettes et de dépenses, le déficit budgétaire s'élèverait à environ 340 millions de dollars, en comparaison des 150 millions que prévoyait le budget. J'estime à environ 140 millions de dollars, contre les 455 millions prévus dans le budget, notre excédent au titre des comptes nationaux. Ces deux chiffres ne tiennent pas compte de l'impôt remboursable sur les bénéfices en espèces.

• (8.10 p.m.)

J'estime que nos besoins nets pour les opérations non budgétaires, avant les modifications fiscales et à l'exclusion des opérations intéressant notre propre dette, seront de 342 millions de dollars, contre 190 millions à l'époque du budget, compte tenu de l'impôt remboursable. Les membres de la Chambre n'auront pas oublié que, dans mon précédent discours budgétaire, j'ai dit que je n'avais pas l'intention de débourser les fonds provenant de l'impôt remboursable, mais de les ajouter aux soldes en espèces, à moins d'un changement de la conjoncture économique qui ferait que nous aurions intérêt à emprunter moins et à atténuer la pression sur les marchés des capitaux. Cela demeure mon intention. Naturellement, on ne peut exclure la possibilité de voir nos besoins contraindre le gouvernement à emprunter des fonds supplémentaires sur le marché avant la fin de l'année financière.

Perspectives pour 1967-1968

Je n'ai pas l'intention de formuler ici les prévisions budgétaires de la prochaine année financière; cela se fera, comme d'habitude, au printemps. Le Conseil du Trésor n'a pas encore mis au point nos programmes de dépenses. Il est encore trop tôt pour prévoir la situation économique avec assez de précision et d'assurance pour pouvoir évaluer nos revenus. Toutefois, il est déjà évident que nos dépenses continueront d'augmenter l'an prochain, mis à part le supplément de revenu garanti. Nous avons déjà pris deux lourds engagements: l'augmentation des paiements de péréquation aux provinces et une aide sensiblement accrue à l'enseignement supérieur. Nous avons des programmes nombreux et importants en voie d'élargissement, comme celui de la recherche scientifique et du développement et celui de l'aide extérieure. Ce sont des programmes intéressants, que les députés et le grand public appuient fermement. Cela dit, je répète ce que j'ai déjà affirmé le 8 septembre à la Chambre et redit ailleurs: nous devons freiner le taux d'accroissement de nouvelles dépenses publiques. Ne tenons pas pour assuré que les Canadiens ont la capacité et le désir de payer des impôts accrus.

Dans le secteur des revenus, la situation se compliquera l'an prochain par suite de nos rapports et de nos ententes avec les provinces. Nous avons déjà promis de recommander au Parlement une nouvelle réduction, l'an prochain, de nos impôts sur le revenu des particuliers et des sociétés, afin de permettre aux provinces de relever ces impôts par suite de l'accroissement considérable du coût de l'enseignement supérieur, y compris l'enseignement technique. Le bill de l'impôt sur le revenu—que je voudrais soumettre avant le congé, pour mettre en œuvre les sections de la résolution budgétaire de mars, que n'a pas reprises le bill adopté en juillet—contiendra des dispositions se rattachant à ces réductions. Compte tenu des débats du comité, vendredi dernier, je signale que ce bill renfermait une disposition spéciale prévoyant l'immunité fiscale des versements d'assistance sociale fondés sur les besoins ou les moyens et relevant de lois fédérales ou provinciales.

La situation économique

Passant en revue la situation économique en septembre, j'ai pensé qu'il serait peut-être nécessaire d'augmenter nos revenus afin de contrebalancer la hausse de certaines de nos autres dépenses cette année, et de permettre un adoucissement des restrictions monétaires. Toutefois, les événements des trois derniers mois me semblent indiquer que l'accélération peu souhaitable des efforts demandés à notre économie est moins forte. Il y a eu un certain rajustement économique à la suite des taux d'expansion trop rapide du début de l'année. Les données statistiques reflètent les conséquences des nombreuses grèves. A mon sens, l'expansion économique actuelle convient davantage aux possibilités qu'a notre économie d'accuser une expansion soutenue mais sans inflation. Les prix et les salaires montent à une cadence qui demeure excessive, mais j'ai maintenant la conviction que nous pouvons nous attendre à un certain ralentissement dans la hausse des salaires, et à des politiques de fixation des prix encore plus modérées. Notre position actuelle est celle d'un équilibre instable, et nous voulons veiller à ce que nos politiques économiques ne contribuent, en 1967, ni à une baisse sérieuse ni à une réapparition de fortes pressions inflationnistes, alors que nous nous efforçons de nous adapter à un rythme constant de croissance économique.

Il est trop tôt pour bien évaluer les perspectives économiques du Canada pour 1967. Nous ne sommes pas encore suffisamment renseignés sur les dépenses d'immobilisations envisagées par les hommes d'affaires, les provinces et les municipalités. Je prévois cependant que le taux d'accroissement de ces immobilisations sera inférieur à celui des deux dernières années, et plus conforme à notre pouvoir de croissance. En outre, nos exportations, et la marche des affaires en général, sont fortement influencées par la situation économique des États-Unis, et celle-ci est plus difficile à prévoir ce mois-ci que d'ordinaire. Dans quelques semaines, nous serons beaucoup mieux renseignés sur la politique des États-Unis quant aux crédits pour la défense et sur les dispositions fiscales qui seront vraisemblablement proposées pour y faire face. Nous serons beaucoup mieux placés dans quelques mois pour évaluer nos perspectives et prendre rapidement les dispositions nécessaires. Si un relâchement des restrictions s'imposait, il ne serait pas difficile d'agir promptement sur le plan monétaire ou fiscal, ou les deux à la fois. Ainsi, le gouvernement n'hésitera pas à saisir le Parlement d'une mesure visant à mettre fin au recouvrement de l'impôt remboursable sur les bénéfices des sociétés, ni même à réduire les impôts au besoin, pour réaliser une politique fiscale répondant aux objectifs économiques. Tout comme le gouverneur de la Banque du Canada, j'estime que la bonne combinaison des formules possibles serait, en de telles circonstances, celle qui entraînerait un certain relâchement des restrictions du crédit.

Par contre, on ne peut s'attendre, en 1967, que nous permettions aux pressions globales s'exerçant sur l'économie de s'accroître au point d'encourager ou d'appuyer de nouvelles augmentations de salaires et de prix au rythme de celles de 1966. A moins d'une certaine modération des demandes ayant des conséquences inflationnistes, il nous faudra peut-être imposer, à l'ensemble de l'économie, des restrictions fiscales suffisantes pour réprimer ces demandes. A l'heure actuelle, cette intervention ne semble heureusement pas nécessaire et j'espère bien qu'elle ne le deviendra pas.

Politique générale

Par conséquent, ce soir je ne propose pas des changements généraux de notre fiscalité qui viseraient à stimuler ou à restreindre davantage l'économie. Les mesures envisagées ne visent qu'à contrebalancer, sur les plans financier et économique, les dépenses qu'entraînera le supplément de revenu garanti; une marge modeste est prévue, compte tenu du fait que les sommes accordées aux vieillards pensionnés seront certainement dépensées, alors que certaines de nos recettes proviendront de l'épargne. Étant donné notre situation économique et budgétaire actuelle, j'estime que cette action équilibrante est, en somme, celle qui s'impose.

Pour recueillir tous les revenus nécessaires à tous les paliers de gouvernement au Canada —à l'heure actuelle, environ 18 milliards de dollars par an—il faut un vaste éventail d'impôts et de droits. Nous pouvons nous attendre à une hausse de ces revenus à mesure que notre économie se développera et prospérera, mais le taux de croissance réelle de l'économie est limité par l'accroissement de notre main-d'œuvre, ainsi que par l'amélioration de ses modalités d'emploi et de sa productivité. Il n'est que trop facile d'anticiper la croissance de nos revenus et de nous engager dans des programmes de dépenses qui la dépassent. Si nous l'outrepassons ainsi, nous devons en conséquence—conséquence que doivent subir ceux qui nous ont élus et qui nous sollicitent—recueillir par une augmentation des impôts, à des fins d'utilité publique ou d'une redistribution du revenu, une fraction plus considérable de notre produit national total. C'est parce que nous sommes dans cette situation que, ce soir, nous demandons aux Canadiens d'accepter des impôts accrus, afin que nous

puissions donner davantage à nos pensionnés à faible revenu.

• (8.20 p.m.)

Caisse de la sécurité de la vieillesse

Je passe maintenant aux mesures fiscales que je propose—deux augmentations d'impôts existants. La première augmentation porte sur l'un des impôts prévus aux termes de la loi sur la sécurité de la vieillesse, ce qui accroîtra les recettes de la Caisse de la sécurité de la vieillesse. Laissez-moi d'abord vous expliquer dans quelle situation se trouve la Caisse et la ligne de conduite que je propose à cet égard.

Quand la loi sur la sécurité de la vieillesse a été adoptée vers la fin de 1951, elle a établi cette caisse à laquelle devaient être créditées les recettes de certains impôts spécifiés levés sous le régime de cette loi et qui étaient essentiellement considérées, à l'époque, comme des contributions au financement des pensions autorisées par cette mesure législative. Les pensions individuelles ne se rattachaient pas aux impôts ou aux cotisations payés par le pensionné, mais on estimait que l'ensemble des pensions devait se rattacher aux recettes de la Caisse. On voyait là un moyen d'assurer le juste financement des pensions et le sens des responsabilités dans la détermination, à l'occasion, du montant convenable des pensions. Le ministre des Finances est tenu d'examiner annuellement l'état de la Caisse et de recommander des mesures destinées à en accroître les recettes, si celles qui sont prévues pour l'année suivante ne semblent pas devoir suffire à acquitter les frais de la Caisse sans de nouveaux emprunts au Fonds du revenu consolidé.

Si la Chambre me le permet, je consignerai au compte rendu, pour la gouverne des députés, un tableau qui indique, pour chaque année financière depuis l'adoption de la loi, les paiements de pension imputés sur la Caisse, les recettes qui y ont été créditées relativement à chacun des trois impôts levés en vertu de la loi et, enfin, le déficit ou l'excédent de l'année, y compris des renvois indiquant de quelle manière les déficits ont été comblés.

M. l'Orateur: D'accord?

Des voix: D'accord.

[*Note de l'éditeur: Voici le tableau en question:*]

TABLEAU 1

FONCTIONNEMENT DE LA CAISSE DE LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE, ANNÉES FINANCIÈRES TERMINÉES LE 31 MARS, 1952 À 1967

(En millions de dollars)

Année	Paiements de pension	Recettes fiscales				Excédent (+) ou déficit (−) annuel
		Ventes	Revenu des sociétés	Revenu des particuliers	Total	
1951–1952[1]	76	24	2	0.1	26	− 50[3]
1952–1953	323	142	37	45	224	− 99[4]
1953–1954	339	147	56	91	294	− 46[3]
1954–1955	353	143	46	101	290	− 63[3]
1955–1956	366	160	53	102	315	− 50[3]
1956–1957	379	179	67	125	371	− 8[3]
1957–1958	474	176	61	135	372	−102[3]
1958–1959	559	174	55	146	375	−184[3]
1959–1960	575	270	91	186	547	− 28[5]
1960–1961	592	270	104	229	603	+ 11
1961–1962	625	285	100	259	644	+ 29
1962–1963	734	302	115	274	691	− 43[5]
1963–1964	808	332	116	303	751	− 58[5]
1964–1965	885	383	145	432	960	+ 75
1965–1966	927	522	152	495	1,169	+242
1966–1967[2]	1,031	561	153	552	1,266	+235

[1] Le programme a commencé en janvier 1952.
[2] Estimation (non compris le supplément de revenu garanti et la modification fiscale).
[3] Comblé par une dépense budgétaire.
[4] Déduit de la réserve pour pertes sur réalisation de l'actif.
[5] Financé par un prêt remboursé depuis sur des excédents subséquents indiqués au présent tableau.

L'hon. M. Sharp: Il est à noter qu'au cours des huit premières années financières de son fonctionnement, la Caisse a subi des déficits d'un total de 602 millions de dollars. Ces déficits ont été comblés sur les recettes générales, sauf dans un cas, où l'on a imputé le déficit sur la réserve pour pertes sur la réalisation de l'actif, ce qui revient pour ainsi dire au même, sauf du point de vue comptable. Dans son exposé budgétaire d'avril 1959, l'honorable Donald Fleming, préoccupé par ces déficits croissants joints aux récentes augmentations de pension, portait de 2 p. 100 à 3 p. 100 le taux des trois impôts de la sécurité

de la vieillesse, ce qui a à peu près rétabli l'équilibre dans la Caisse pendant les trois années suivantes. Puis des déficits croissants se sont produits, accentués par la majoration des pensions au début de 1962. Ils ont été compensés par des emprunts provisoires au Fonds du revenu consolidé. Lorsque le taux de la pension a été haussé à son niveau actuel à l'automne de 1963, on a porté de 3 à 4 p. 100, à compter de janvier 1964, le taux de cotisation de l'impôt sur le revenu des particuliers. Ajoutée à l'abolition des exemptions de la taxe de vente et aux effets sur les recettes de l'accroissement des revenus et des ventes, cette hausse a assuré des rentrées suffisantes pour créer des excédents dans la Caisse lors des deux dernières années financières, ainsi que durant l'année en cours. On a pu ainsi rembourser les prêts temporaires consentis à la Caisse les deux années précédentes et accuser un solde créditeur de 217 millions à la fin de la dernière année financière et de 353 millions à la fin d'octobre. Cet excédent est bien inférieur au total des déficits que la Caisse a connus dans les années 1950, déficits qui n'ont pas été reportés mais défalqués. Depuis que la Caisse a commencé à fonctionner et jusqu'au mois d'octobre, l'excédent global des dépenses sur les recettes a été de 238 millions de dollars.

Le Parlement a ajouté au fardeau de la Caisse de lourdes charges pour l'avenir par sa mesure récente qui prévoit une baisse annuelle de l'âge d'admissibilité à la pension, à compter de janvier 1966, jusqu'à ce que cet âge soit de 65 ans en janvier 1970. Même si l'on tient compte des revenus croissants de la Caisse, les pensions qui vont en augmentant dépasseraient les recettes annuelles dans l'année financière 1970-1971, alors que pour la première fois les effets de la limite d'âge abaissé se feront pleinement sentir. Toutefois, l'addition du supplément de revenu garanti porterait immédiatement les pensions au cours de la prochaine année financière 1967-1968 au-delà du produit prévu des impôts actuels, et ce déficit annuel croîtrait rapidement. Il absorberait l'excédent comptable de la Caisse d'ici le milieu de 1969 et entraînerait un déficit annuel d'environ 400 millions de dollars dans la Caisse d'ici à ce que la réduction de l'âge d'admissibilité déjà inscrite dans la loi soit entièrement appliquée.

Telle est la situation en ce qui touche ce compte particulier. En considérant les effets économiques et financiers des paiements de sécurité de la vieillesse, nous ne devons pas cependant nous en tenir à l'état d'un seul compte, mais envisager l'ensemble des mouvements de fonds. En introduisant le supplément de revenu garanti, nous ajoutons 280 millions de dollars par année à nos décaissements, ce qui doit être compensé de quelque façon par des revenus en espèces accrus si nous voulons éviter d'augmenter notre déficit en espèces, avec toutes les conséquences financières et économiques que cela comporte. L'excédent accumulé du compte de la sécurité de la vieillesse n'est pas versé à un solde-espèces distinct. Les espèces reçues et créditées à ce compte sont et ont toujours été versées au Fonds du revenu consolidé, où le Parlement exige que toutes les recettes soient versées et sur lequel sont faits les paiements autorisés par le Parlement. Quand le Parlement accroît les versements sur le Fonds du revenu consolidé, il doit regarnir ce dernier au moyen de recettes ou bien le gouvernement doit emprunter davantage pour financer le déficit. Vu la conjoncture actuelle et les perspectives économiques, je ne crois pas que nous devrions accroître nos emprunts pour financer cette forte augmentation de sorties de fonds. Si la situation économique venait à justifier une réduction de nos rentrées fiscales et une augmentation de nos emprunts, nous pourrions agir promptement en ce sens. Mais nous ne devrions pas nous servir de cette éventualité comme d'une excuse pour choisir la solution de facilité et éluder un problème difficile.

Impôt de la sécurité de la vieillesse sur le revenu

Je propose donc des mesures propres à répondre à nos besoins immédiats en espèces et à prévoir comme il convient dans nos comptes les charges imposées par le Parlement dans le passé et encore maintenant à la Caisse de la sécurité de la vieillesse pour les quatre prochaines années, alors que le programme relatif à la réduction d'âge entrera pleinement en vigueur. Par conséquent, la première mesure que je propose à la Chambre est de porter le montant maximum payable par une personne au titre de l'impôt de 4 p. 100 sur le revenu des particuliers, sous le régime de la loi sur la sécurité de la vieillesse, de $120 par année, niveau établi depuis trois ans, à $240 par année. Cela rapportera environ 135 millions de dollars, aux niveaux actuels de revenu. Cet impôt entrerait en vigueur le 1er janvier, mais comme les retenues à la source ne pourront commencer immédiatement, les comptes de l'année financière courante ne s'en ressentiront qu'à peine. Les effets prévus de cette modification sur les comptes de la Caisse de la sécurité de la vieillesse des années subséquentes figurent dans un tableau que je demande la permission d'insérer ici dans le hansard pour la gouverne des députés.

M. l'Orateur: La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

[*Note de l'éditeur: Voici le tableau en question.*]

TABLEAU 2

POSITION ESTIMATIVE DE LA CAISSE DE LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE DE 1965-1966 À 1971-1972

(en millions de dollars)

Âge minimum d'admissibilité	Année	Paiement de pensions sur la Caisse de la sécurité de la vieillesse	Produit des impôts actuels	Différence col. (2)— col. (1)	Paiements au titre du supplément de revenu garanti[1]	Différence col. (3)— col. (4)	Recettes[2] provenant de la modification de 1966	Recettes combinées col. (2)+ col. (6)	Paiements combinés col. (1)+ col. (4)	Excédent ou déficit annuel col. (7)— col. (8)	Solde dans le compte à la fin de l'année[3]
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
1er janvier 1966											
Âge 69	1965–1966	927	1,169	+242	—	+242	—	1,169	927	+242	+217
1er janvier 1967											
Âge 68	1966–1967	1,031	1,266	+235	70	+165	9	1,275	1,101	+174	+391
1er janvier 1968											
Âge 67	1967–1968	1,146	1,381	+235	286	− 51	137	1,518	1,432	+ 86	+477
1er janvier 1969											
Âge 66	1968–1969	1,296	1,427	+131	318	−187	147	1,574	1,614	− 40	+437
1er janvier 1970											
Âge 65	1969–1970	1,464	1,505	+ 41	346	−305	157	1,662	1,810	−148	+289
Âge 65	1970–1971	1,619	1,590	− 29	367	−396	168	1,758	1,986	−228	+ 61
Âge 65	1971–1972	1,689	1,687	− 2	363	−365	180	1,867	2,052	−185	−124

[1] Représente les paiements estimatifs à l'égard de chaque année financière.

[2] Suppose que les nouvelles tables de déduction d'impôt pourront être appliquées le 1er février 1967.

[3] Déficit de 25 millions de dollars au 31 mars 1965.

L'hon. M. Sharp: On constatera que, grâce à cet impôt maximum majoré, les exigences de la Caisse, sur lesquelles la loi appelle notre attention, seront satisfaites jusqu'à la fin de l'année financière 1970-1971, la première année pleine qui suivra l'application intégrale du programme relatif à l'abaissement progressif de l'âge d'admissibilité. Le Parlement aura alors eu toutes les occasions voulues pour revoir l'ensemble de notre régime fiscal et pour décider des mesures à prendre, non seulement en ce qui concerne cet élément de nos impôts, mais aussi la Caisse de la sécurité de la vieillesse en général.

Cette modification fiscale ne touchera que les contribuables dont le revenu imposable dépasse $3,000 après toutes les exemptions et déductions. Cela signifie qu'un contribuable marié ayant deux enfants n'aura pas à payer davantage, à moins qu'il ne gagne plus de $5,700 par année, ce qui est bien au-dessus de la moyenne courante des salaires. La majoration d'impôt proposée ne touchera que le tiers supérieur des personnes actuellement assujetties à l'impôt sur le revenu. (*Applaudissements*)

M. Grafftey: Le parti libéral est le seul de notre histoire qui puisse applaudir une majoration d'impôts.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

L'hon. M. Sharp: Je continue.

Addition aux recettes générales

La deuxième modification fiscale que je recommande a pour but d'ajouter à nos recettes générales les autres sommes nécessaires pour acquitter le supplément de revenu garanti.

Il est difficile de choisir l'impôt qui doit être majoré à cette fin. Normalement, on songerait à notre impôt régulier sur le revenu des particuliers, car, étant progressif, c'est l'un de nos impôts les plus équitables. Cependant, nous partageons ce domaine fiscal avec les provinces. Nous leur avons signalé avec insistance ces derniers mois qu'elles ont accès à ce domaine de la fiscalité tout comme nous, et qu'elles doivent partager la responsabilité pour l'usage qui en est fait. Nous projetons, je le répète, de diminuer notre impôt sur le revenu en 1967 afin de permettre aux provinces d'augmenter le leur plus facilement en vue d'aider au financement de la hausse en flèche des frais de l'enseignement supérieur. Nous voudrons discuter avec les provinces, dans l'année qui vient, ou les deux années qui viennent, de diverses réformes fiscales qu'on a proposées afin que règne la meilleure harmonie possible dans l'exploitation de ce domaine fiscal très important.

• (8.30 p.m.)

Cela étant, et compte tenu de la prochaine revision générale de notre régime fiscal qui aura lieu à la lumière du rapport de la Commission royale d'enquête sur les impôts, j'ai décidé que nous ne devrions pas recourir à l'impôt sur le revenu des particuliers pour recueillir les fonds supplémentaires dont nous avons besoin actuellement. A l'heure actuelle, nous devons, comme les provinces y sont souvent contraintes, compter sur d'autres impôts pour faire face à nos fardeaux croissants.

En choisissant les impôts, nous ne devons pas oublier non plus que l'impôt sur le revenu des sociétés au Canada ne peut s'écarter sérieusement de celui des États-Unis sans mettre en péril notre position concurrentielle, déjà affaiblie par suite de l'augmentation récente des coûts.

Taxe de vente

J'en suis dès lors venu à la conclusion qu'il nous faut recueillir le revenu nécessaire en accroissant notre taxe de vente générale de 1 p. 100, la portant ainsi à un total de 12 p. 100 au lieu de 11 p. 100, sauf deux exceptions. (*Exclamations*)

L'hon. M. Bell: C'est honteux; vous n'avez pas honte? On ne vous le pardonnera jamais. (*Exclamations*)

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

L'hon. M. Sharp: Tout ce que j'ai à dire, monsieur l'Orateur, c'est que si nous avions suivi les conseils des membres de l'opposition, les augmentations d'impôt auraient été beaucoup plus fortes. (*Applaudissements*)

Les députés comprendront, j'espère, qu'à cet égard le gouvernement fait preuve d'un sens de responsabilité, en ce qui concerne non seulement ses dépenses, mais ses impôts.

M. Grafftey: J'ai toujours admiré la modestie du ministre.

L'hon. M. Sharp: Nous le ferons en modifiant la loi sur la taxe d'accise. Je propose que cette modification entre en vigueur le 1er janvier, pour qu'il n'y ait pas de danger qu'elle entraîne confusion ou augmentation de prix pendant la période de Noël. Le fait de connaître d'avance une augmentation aussi faible pour cette courte période ne devrait pas entraîner de conséquences économiques sensibles. Les autorités du fisc veilleront à ce que les ventes assujetties à la taxe après le 1er janvier ne soient pas imputées par quelque artifice à une date antérieure.

Le printemps dernier, nous avons décidé de soustraire à la taxe de vente, en deux étapes, soit en avril 1967 et en avril 1968, les machines et l'outillage de production. Nous proposons de ne pas appliquer à ces marchandises, pendant les trois mois qui précéderont l'entrée en vigueur des changements qui figurent présentement dans la loi, la majoration de 1 p. 100 de la taxe que nous apportons maintenant.

Je propose aussi que la majoration de la taxe de vente ne vise pas les matériaux de construction. Le gouvernement veut que la construction domiciliaire augmente en 1967. La demande de fonds d'immobilisations dans d'autres secteurs a entraîné cette année une réduction sensible des prêts hypothécaires pour la construction de logements, surtout de maisons d'appartements. Si cette tendance n'est pas renversée, nous connaîtrons une pénurie d'habitations et une augmentation des loyers. Le gouvernement utilise le plus possible les modifications apportées dernièrement à la loi nationale sur l'habitation pour aider à remédier à la situation. Cependant, la plupart des logements requis doivent être financés et construits par l'entreprise privée, sous l'influence des forces du marché. Nous ne voudrions pas qu'une majoration de la taxe de vente nuise à l'expansion de la construction domiciliaire à l'heure actuelle.

L'hon. M. Bell: Mais à tout le reste. Tout le reste.

L'hon. M. Sharp: Je signale de nouveau à mon honorable ami qui m'interrompt que les dépenses qu'il a proposées m'auraient forcé à augmenter les impôts... (*Exclamations*)

Il s'indigne bien à tort.

M. Crouse: Pourquoi blâmer les conservateurs?

M. l'Orateur: A l'ordre.

M. Bell (Saint-Jean-Albert): Vivons avec Mitch. Chantons en chœur avec Mitch.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

L'hon. M. Sharp: D'après le niveau actuel des ventes et des prix, mon ministère estime que cette augmentation de la taxe de vente rapportera environ 155 millions de dollars par année, compte tenu des exemptions. La majoration devrait accroître les recettes de cette année d'à peu près 20 millions.

Au cours des prochaines années, nous chercherons à reviser la taxe de vente ainsi que nos autres impôts. Je comprends, et je suis certain que tous les députés l'admettront, qu'aucune taxe de vente ne peut entièrement tenir compte de la capacité de payer, mais notre taxe, à laquelle sont soustraits la nourriture, le combustible et les services, est meilleure que bien d'autres sous ce rapport. Pour un éventail assez large de revenus, son incidence est proportionnelle ou légèrement progressive. Jointe à notre impôt progressif sur le revenu et aux lourdes taxes qui frappent certains articles, comme les spiritueux, elle produit un résultat général raisonnable que nous étudierons lors de la revision de notre régime fiscal. Nous viserons alors, bien sûr, à obtenir une incidence équitable de l'ensemble des impôts, une fois les changements apportés.

Il faut s'attendre à ce que la majoration de la taxe de vente fasse monter le prix des marchandises frappées, l'importance de la hausse dépendant des conditions du marché pour chaque produit et dans les divers circuits de distribution. De fait, dans certains cas, l'augmentation pourrait ne pas être répercutée sur les consommateurs. Chose certaine, étant donné que les services et une grande variété de marchandises sont exempts, elle devrait faire monter le coût de la vie de beaucoup moins de 1 p. 100. Je tiens à rappeler aux consommateurs qu'à peu près toutes les denrées alimentaires sont exemptes de la taxe de vente et que la majoration du taux n'influera aucunement sur cette partie très importante de leurs dépenses.

Conclusion

Avant de terminer, j'aimerais demander l'autorisation de consigner ici au hansard, pour consultation facile, un bref tableau indiquant, en comparaison avec celles qui figurent dans le budget de mars dernier, nos prévisions revisées des recettes et des dépenses pour l'année financière, les recettes et les dépenses au chapitre de la sécurité de la vieillesse ainsi que d'autres besoins non budgétaires, compte tenu des changements fiscaux proposés.

M. l'Orateur: La Chambre y consent-elle?

Des voix: Entendu.

[*Note de l'éditeur: Voici le tableau précité:*]

TABLEAU 3

	Année financière 1966-1967	
	Prévisions de mars	Prévisions de décembre
	(en millions de dollars)	
Recettes budgétaires	8,300	8,260
Dépenses budgétaires	8,450	8,580
Déficit budgétaire	—150	—320
Versements au chapitre de la sécurité de la vieillesse	1,035	1,051
Recettes au chapitre de la sécurité de la vieillesse	1,277	1,275
Excédent des recettes sur les versements au chapitre de la sécurité de la vieillesse	+242	+224
Autres besoins non budgétaires nets (y compris le rendement de la taxe remboursable)	—432	—557

L'hon. M. Sharp: En terminant, monsieur l'Orateur, je crois devoir rappeler l'objectif positif et humanitaire que nous établissons ce soir. (*Exclamations*) Nous créons, au Canada, un régime de pensions de la vieillesse des plus complets. (*Applaudissements*)

Une voix: Probablement le meilleur du monde.

L'hon. M. Sharp: Probablement le meilleur du monde, au dire d'un de mes collègues.

M. Grafftey: J'admire le ministre pour sa modestie.

L'hon. M. Sharp: A longue échéance, la pension fondamentale de sécurité de la vieillesse et le régime de pensions du Canada seront combinés. Pour les nécessiteux, il y aura la loi concernant le régime d'assistance publique du Canada. Les retraités et ceux qui prendront leur retraite d'ici quelques années et dont les revenus sont modestes pourront profiter de ce supplément de revenu garanti dont tous les Canadiens acquitteront le coût, aux termes des mesures proposées ce soir. Comme nous sommes à l'époque de Noël, il convient que nous nous préoccupions de faire un apport considérable au confort et à la dignité de nos citoyens âgés. (*Exclamations et applaudissements*)

RÉSOLUTION RELATIVE À LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse et de statuer que pour l'année d'imposition 1967 et les années d'imposition subséquentes, le montant maximum de l'impôt de la sécurité de la vieillesse payable sur le revenu imposable d'un particulier est augmenté de cent vingt dollars à deux cent quarante dollars.

RÉSOLUTION RELATIVE À LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier la loi sur la taxe d'accise et de statuer qu'à compter du 1er janvier 1967, le taux de la taxe de consommation ou de vente imposée en vertu de l'article 30 de ladite loi est augmenté de huit pour cent à neuf pour cent à l'égard de toutes les marchandises assujetties à ladite taxe, sauf les articles énumérés à l'Annexe V de ladite loi et les matériaux de construction qui étaient exempts de ladite taxe immédiatement avant le 14 juin 1963.

L'hon. J. W. Monteith (Perth): Monsieur l'Orateur, le ministre des Finances s'est efforcé de conserver à son discours un ton raisonnable et affable. Ses observations étaient tellement raisonnables que les députés ministériels se sont presque abstenus d'applaudir.

Une voix: Ah non.

L'hon. M. Monteith: Ah oui. Que s'est-il passé lorsqu'il a annoncé l'augmentation de l'impôt sur le revenu des particuliers de $120 à $240? Que s'est-il passé lorsqu'il a annoncé l'augmentation de la taxe de vente, ce qui signifie, entre parenthèses, qu'il l'impose aux vieillards pensionnés. Il leur retire leurs prestations sous forme d'une taxe de vente plus élevée, car elle frappe tout le monde. Le discours du ministre ne renfermait rien qui m'oblige à modifier ce que j'avais l'intention de dire.

[L'hon. M. Sharp.]

L'hon. Mlle LaMarsh: Le discours n'aurait pas valu grand-chose. (*Exclamations*)

L'hon. M. Monteith: Nous nous attendions à une augmentation d'impôt. On a appelé ce budget un mini-budget. Le nom lui va bien. On devrait le comparer à une mini-jupe. Les impôts montent de plus en plus, mais ils «couvrent» de moins en moins. Le ministre a dit que le budget renfermait un cadeau de Noël à l'intention des vieillards du Canada. J'affirme que ce n'est pas un budget de Père Noël mais le budget d'un Scrooge. Il me semble que ce soir une citation de Charles Dickens décrit bien le ministre: Dans un œil éclate l'affection, alors que dans l'autre brille le calcul.

• (8.40 p.m.)

Avant de discuter les détails du budget, tournons-nous pendant quelques instants vers une affaire pressante qui se dresse maintenant devant le peuple canadien, et vers une situation qui dénonce par elle-même l'inaction du ministre des Finances. Je parle de la façon inepte dont on s'est occupé de la piteuse affaire de la *Prudential Finance*...

Une voix: C'est le fait de la province d'Ontario.

L'hon. M. Monteith: Si je comprends bien la situation, la compagnie en cause possédait une charte provinciale, mais elle faisait aussi des affaires hors de l'Ontario. (*Exclamations*)

Elle a échoué lamentablement et causé des difficultés inouïes à une foule de citoyens qui avaient tout lieu de supposer que les économies de toute leur vie étaient en sécurité. Des centaines de personnes sont dans la misère. Nous en avons assez de ces choses-là. Combien d'autres calamités financières faudra-t-il pour que le gouvernement agisse?

Une voix: Demandez-le à Robarts.

L'hon. M. Monteith: Les opinions semblent différer sur l'étendue des pouvoirs fédéraux et provinciaux dans certains domaines de la finance. Je crois que ces divergences proviennent en partie de ce qu'il n'existe pas de

définition convenable du terme «banque». Lors des récentes réunions du comité des finances, du commerce et des questions économiques, les témoins ont à peu près tous exprimé l'opinion qu'il fallait trouver une autre définition que la définition actuelle, qui définit une banque comme étant un «organisme auquel s'applique cette loi». Une liste de banques est énumérée en annexe. Le gouvernement se devrait d'agir ne serait-ce qu'en demandant à la Cour Suprême du Canada de prendre une décision, faute de quoi nous n'en sortirons jamais. Aucune loi, je le sais, n'empêche une personne d'accepter de l'argent et de payer des intérêts, mais lorsque ce sont des sociétés qui s'établissent dans le commerce du prêt, ceux qui prêtent leur argent à ces sociétés devraient pouvoir jouir d'une certaine protection.

Le ministre nous affirme avoir agi de la seule manière qui lui ait été possible, et n'avoir pas pu faire autrement. J'affirme qu'il a eu tort. Peu importe que M. Gruber ait compté ou non sur le ministre des Finances pour avertir les autorités de l'Ontario. Il appartenait au ministre de le faire. C'était son devoir. Le sort de centaines de déposants était en jeu. Le ministre dit que cela ne le regardait pas. Je prétends le contraire. Il avait sûrement des responsabilités envers les Canadiens qui, d'un bout à l'autre du pays, souffrent aujourd'hui de ce gâchis.

Non seulement le ministre a-t-il été négligent, mais il a causé un tort considérable aux compagnies d'assurance canadiennes qui jouissaient d'une solide réputation. Le 12 décembre, il a fait à l'intérieur et à l'extérieur de la Chambre des déclarations qui pouvaient laisser croire que seules les compagnies britanniques et étrangères étaient dignes de confiance et sûres. Il donnait à entendre que les compagnies canadiennes ne déposent pas de titres auprès du ministère des Finances, ici à Ottawa. A ce propos, je vais citer une lettre que j'ai reçue du directeur général d'une compagnie d'assurance canadienne. Voici ce qu'il dit:

> Comme vous le savez probablement, on a causé beaucoup de tort à la réputation des compagnies d'assurance canadiennes surtout en créant l'impression que les compagnies canadiennes ne déposent pas de valeurs à Ottawa.

M. l'Orateur: A l'ordre. J'hésite à interrompre le député, mais l'on tient, semble-t-il, trop de conversations de tous les côtés de la Chambre en ce moment.

L'hon. M. Monteith: Je vous remercie, monsieur l'Orateur, je sais que, de l'autre côté de l'allée, on se plaint beaucoup de l'exposé budgétaire et, bien entendu, l'on s'en prend à mon discours.

Le directeur général ajoutait:

> Notre entreprise, l'une des plus petites compagnies canadiennes, nous avons déposé auprès du ministre au-delà de $400,000 en titres et, bien entendu, nous nous conformons entièrement aux exigences du ministère. Nos titres sont gardés en sécurité dans la chambre forte d'une société de fiducie. D'après nos règlements, nul titre ne peut être cédé sans la signature de deux directeurs de la compagnie, et, par conséquent, il faudrait qu'ils soient complices pour effectuer un détournement. Les titres eux-mêmes ne passent jamais par mon bureau, mais ils sont manipulés exclusivement par la société de fiducie et, pour plus de sûreté, tous les directeurs et les membres du personnel déposent une garantie.

Dans sa lettre, le directeur général signale que la tiède rétractation du ministre a reçu beaucoup moins de publicité que sa première déclaration si nuisible. Le tort est fait, déclare l'auteur de la lettre. Le ministre devrait faire une rétractation plus vigoureuse. A mon avis, c'est une preuve de la façon inepte dont le ministre s'est occupé de cette affaire, en n'offrant que des excuses.

M. Howard: Le député me permettrait-il une question? Pourrait-il nous dire de quelle compagnie d'assurance la personne qu'il vient de citer est directeur général?

L'hon. M. Monteith: Je n'y vois aucune objection. C'est la *Perth Mutual Fire Insurance Company* de Stratford. Le ministre a même tardé à prendre la seule petite mesure qu'il a prise, dans l'espoir qu'elle fournirait une certaine protection en fin de compte. Sauf erreur, les banques à charte sont les seules institutions obligées à prendre l'assurance-dépôt dont il est question dans le projet de loi—et les banques à charte n'en ont pas besoin. Mais, qui plus est, nous n'avons pas encore vu la mesure. On nous promet cette mesure depuis des mois et des mois, mais lorsqu'on demande au ministre quand elle sera présentée, il nous répond tout simplement: «Sous peu». Cette situation ridicule dure depuis que le comité des finances étudie les modifications à apporter à la loi sur les banques. Des spécialistes ont témoigné, mais nous ne pouvons poser que des questions hypothétiques parce que nous n'avons pas la mesure en main. C'est une situation incroyable.

Je tiens aussi à reprocher vivement au ministre du Revenu national (M. Benson) son inaction dans cette faillite déplorable de la *Prudential Finance*. Lorsque les fonctionnaires de son ministère ont entendu les allégations sur la possibilité d'une fraude, pourquoi les inspecteurs de l'impôt n'ont-ils pas fait enquête aux fins de l'impôt sur le revenu? Le ministre aurait eu raison de prendre de telles mesures. Il est facile de savoir ce qui serait arrivé s'il avait agi ainsi. Le ministre ne devrait pas prétendre qu'il ne convenait pas de le faire. On sait que ses inspecteurs mènent

souvent des enquêtes sur des contribuables au sujet desquels on a moins de preuves que dans ce cas-ci.

Les inspecteurs de l'impôt sur le revenu prennent souvent des mesures après avoir reçu des renseignements anonymes. L'nformateur y est peut-être poussé par la rancune, la jalousie ou pour d'autres raisons. Sauf erreur, le ministère offre même des récompenses pour de tels renseignements, en certains cas. Dans ce cas-ci, on n'a pas tenu compte d'un avertissement précis. Si le ministre avait immédiatement pris des mesures, il aurait pu sauver certaines choses au moins.

• (8.50 p.m.)

Examinons maintenant le budget présenté ce soir. Il prouve également, en un sens, que le gouvernement est incapable de prendre en considération la réalité canadienne et les besoins pratiques de notre peuple. Monsieur l'Orateur, j'estime qu'on aurait pu se passer de nous présenter ce budget inutile. Le ministre a déclaré, il est vrai, le 8 septembre dernier, qu'il présenterait un budget cet automne. Mais c'était en septembre dernier. Il est au courant de la stagnation, sinon de la récession de l'économie canadienne. Or, je pense que le ministre ne fait rien pour améliorer cette situation.

Si un second budget devient nécessaire, il faudrait que ce soit seulement par suite d'une véritable crise. Je prétends que la situation n'est pas assez critique pour justifier l'effort accompli ce soir par le ministre, même si la planification pêche par beaucoup d'aspects. Tout cela ne fera que rendre plus difficile l'existence quotidienne de l'homme moyen. (*Applaudissements*)

Nous avons connu, nous connaissons actuellement et nous connaîtrons encore d'épouvantables augmentations du coût de la vie. Faut-il vraiment s'étonner de ces demandes d'augmentations de salaire? La ménagère s'aperçoit de la montée incessante et rapide du prix des aliments et des vêtements, quels qu'ils soient. Elle l'apprend à son mari qui, certes mécontent, demande avec insistance une augmentation de salaire. Mais la formule Pearson des augmentations de salaires ne peut avoir qu'une seule conséquence. L'augmentation des prix qui doit en résulter ne s'est pas encore fait sentir, que le ministre prélève maintenant une nouvelle tranche de la paye du mari.

Il est intéressant de comparer certaines dépenses des ménagères canadiennes et américaines. J'ai dressé une liste de comparaison des prix des denrées alimentaires au Canada et aux États-Unis. J'ai relevé les prix figurant dans les annonces du *Journal* d'Ottawa du 14 décembre et dans celles du *Post* de Washington parues seulement deux jours auparavant, le 12 décembre.

Au Canada, l'aloyau est annoncé à 97c. la livre; à Washington, on l'annonce à 87c. A Ottawa, on annonçait le lard salé maigre à 89c. la livre, et à Washington, à 65c. A Ottawa, on annonçait les poitrines de poulet à 65c. la livre, et à Washington, à 45c.

Une voix: De quelle grosseur?

L'hon. M. Monteith: Les frites gelées étaient annoncées à Ottawa à 59c. les deux livres, et à 29c. les deux livres à Washington. Les députés d'en face peuvent trouver cela drôle, mais la ménagère du Canada en général ne trouve pas cela drôle quand elle se rend aux supermarchés. (*Applaudissements*)

Je vous donne un autre exemple. Le jambon Picnic était annoncé à Ottawa à 49c. la livre, et à 37c. à Washington. Je n'ai cité que cinq articles de la liste. A Washington, la ménagère paie beaucoup moins pour les aliments que celle qui fréquente les supermarchés locaux au Canada.

L'hon. M. Bell: Et les salaires sont plus élevés aux États-Unis.

L'hon. M. Monteith: Oui, et les salaires sont plus élevés. Le ministre pouvait faire plusieurs choses pour stimuler notre économie, à un moment où elle en avait affreusement besoin. Il aurait pu accélérer le retrait de la taxe de vente sur les fournitures et matériaux de construction. Cela aurait encouragé la construction domiciliaire, qui fait tant défaut. Ce soir, le ministre, apparemment, a cru accomplir beaucoup en refusant d'ajouter le supplément de 1 p. 100 à la taxe de vente sur les matériaux de construction, mais il a laissé subsister la taxe actuelle sur ces matériaux. S'il voulait vraiment faire quelque chose pour encourager l'économie du Canada, je le répète, il pouvait accélérer le retrait de la taxe de vente de 11 p. 100 sur les matériaux de construction.

Il aurait pu abroger la taxe de 5 p. 100 représentant l'épargne obligatoire pour certaines sociétés. Cela aurait aidé à accroître la production de façon qu'elle réponde à la demande, et contribué à combattre l'inflation. Il aurait pu abolir les modifications apportées par son prédécesseur à la loi de l'impôt sur le revenu censément pour encourager la participation canadienne minoritaire à la propriété

de sociétés sous le contrôle étranger. Ces modifications n'ont pas donné les résultats escomptés. Le ministre le sait, et leur abolition aurait pu arrêter dans une certaine mesure le rapatriement de fonds aux États-Unis.

Mais la meilleure chose qu'il aurait pu faire aurait été de reconnaître son erreur et de ne pas présenter de budget avant le printemps prochain. (*Applaudissements*)

Monsieur l'Orateur, selon toutes les prédictions, l'argent serré demeurera une réalité pendant quelques années. Quand une compagnie comme *Imperial Oil* émet des débentures de 20 ans à 6.75 p. 100 qui ne peuvent être remboursées par anticipation pendant 12 ans, ce qu'elle pense du marché de l'argent est évident. Ces taux d'intérêt élevés ne peuvent qu'augmenter le coût de la production et le coût élevé de la vie. Monsieur l'Orateur, l'attitude restrictive et négative du gouvernement nous rend incapables de soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux.

Pourquoi le gouvernement ne se montre-t-il pas lui-même économe, et ne donne-t-il pas ainsi l'exemple, en particulier aux autres gouvernements? Ce serait déjà un pas dans la bonne voie. Monsieur l'Orateur, j'accuse le gouvernement de mauvaisse administration fiscale flagrante. (*Applaudissements*)

M. Nielsen: Il jette l'argent par les fenêtres.

L'hon. M. Monteith: Penchons-nous un instant sur la situation économique du Canada et voyons quel effet aurait une augmentation d'impôts. Prenons le logement. Pendant le troisième trimestre de cette année, la construction d'habitations a diminué de 25 p. 100; elle a fléchi de 49,551 logements à 37,145. La situation est grave dans ce domaine, et que fait le ministre? Il augmente les impôts.

Prenons la Bourse des valeurs. Il se produit actuellement une nette sortie de fonds vers les États-Unis parce que les actions ordinaires américaines ont soudain beaucoup plus d'attraits que les perspectives chez nous. Cette observation est déplorable à la veille du centenaire du Canada. Au cours des huit premiers mois de 1966, nous avons assisté à une sortie de 308 millions de dollars, alors que pour la période correspondante en 1965 elle avait été de 174 millions de dollars, et en 1964 elle s'élevait à 53 millions de dollars. En conséquence de quoi nous augmentons les impôts.

Nous devrions encourager les Canadiens à investir chez eux. Ce n'est pas le moment d'augmenter les impôts au Canada. Plusieurs signes montrent que même si le coût de la vie continue d'augmenter, on peut s'attendre à une modération ou à un relentissement de l'activité économique. Ceci s'applique au Canada et aux États-Unis.

La production des automobiles et de l'acier accuse une baisse aux États-Unis. On vend moins de voitures neuves. Un article particulièrement instable, c'est le niveau de la dette aux États-Unis; le consommateur américain moyen affecte 22 p. 100 de son revenu au paiement de dettes, comparativement à 19 p. 100 seulement, six ans passés. Le consommateur, élément essentiel pour le maintien de la croissance, n'est plus en mesure d'augmenter ses achats en ce pays.

De même, monsieur l'Orateur, le crédit au consommateur est élevé au Canada. Il dépasse maintenant les sept milliards de dollars, comparativement à quatre milliards il y a six ans. Les prêts accordés par des compagnies de prêts aux consommateurs ont doublé depuis six ans. Les prêts personnels accordés par les banques à charte atteignent les 2,370 millions de dollars, près de deux fois le montant atteint il y a un peu plus de deux ans.

Nos gens sont tellement endettés et nos institutions financières manquent tellement de fonds à prêter que l'on peut vraiment craindre que la demande ne puisse être maintenue dans le secteur de la consommation. Et pourtant, c'est le moment que choisit le gouvernement pour alourdir le fardeau en majorant les impôts. Le président Johnson s'est abstenu d'augmenter les impôts aux États-Unis, et pourtant notre gouvernement y va avec obstination.

Je me demande si le ministre des Finances connaît vraiment la situation économique actuelle du Canada. M. Deutsch, l'éminent président du Conseil économique du Canada, a déclaré ce qui suit au comité mixte du crédit aux consommateurs:

● (9.00 p.m.)

L'économie se stabilise à l'heure actuelle. Jusqu'à une époque récente, elle marchait à plein régime. Elle est peut-être un peu surchargée à certains égards. Si cette stabilisation se poursuit et qu'une baisse s'amorce, l'économie ne sera plus surchauffée.

Il y a quelques mois à peine, l'économie marchait à plein régime et se trouvait surchauffée à certains points, mais la stabilisation a allégé les pressions et on se demande maintenant si cette stabilisation va amorcer une courbe descendante. C'est alors que la production pourra s'accroître...

Il poursuit, quelques lignes plus loin:

Si cette stabilisation persiste nous ne pourrons plus absorber toute la main-d'œuvre ni exploiter à fond notre capacité. La stabilisation va-t-elle connaître un palier, y aura-t-il hausse ou baisse?

Ainsi parlait M. Deutsch. Il laissait entendre ce jour-là qu'il y avait des indices dans les deux sens. Quelle est l'opinion du ministre des Finances à ce sujet? Soit dit en passant, ce furent les remarques exprimées le 24 novembre par M. Deutsch, et elles figurent aux pages

1540 et 1541 du compte rendu et des témoignages du comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes sur le crédit aux consommateurs. A peine deux semaines plus tard, soit le 9 novembre, le ministre a déclaré qu'il n'en n'était pas du tout question. Le ministre répondait à une question posée ici par le député de Northumberland (M. Hees). Celui-ci mentionnait une déclaration du président de la Banque Canadienne Nationale qui disait ce qui suit:

La conjoncture actuelle présente des signes avant-coureurs, sinon d'une récession du moins d'un sérieux ralentissement du rythme de croissance.

Et voici ce que le ministre avait répondu à propos de cette déclaration:

Elle n'est pas l'expression unanime de l'opinion de la plupart des économistes canadiens, encore moins de celle d'un de nos plus éminents conseillers économiques, le président du Conseil économique du Canada.

Monsieur l'Orateur, le ministre ferait bien de consulter M. Deutsch. Qui sont nos conseillers? Dans quelle voie sommes-nous engagés?

Une voix: Pas dans la vôtre.

L'hon. M. Monteith: Monsieur l'Orateur, je répète que notre parti s'oppose à l'évaluation des moyens. Notre parti se prononce catégoriquement contre l'évaluation des moyens dans la sécurité de la vieillesse. Au revers de la médaille, nous voyons un impôt mesquin. Nous avons proposé une pension mensuelle et universelle de $100, ce qui couterait sans doute 100 millions de dollars de plus.

Nous nous opposons au nouveau stratagème du gouvernement. J'aimerais dire pourquoi. Il rétablit l'évaluation des ressources, abolie depuis 1951. Le ministre a déclaré qu'on ne versera pas de prestations aux Canadiens à l'étranger, où les enquêtes seraient trop difficiles. Allons-nous revoir partout les yeux fureteurs? Nous nous y opposons, car cela n'apporte rien aux pensionnés qui doivent faire face à une augmentation du coût de la vie, et encore ce soir ceux-ci verront augmenter ce coût. Les $75 par mois accordés aux pensionnés à la fin de 1963 ont perdu beaucoup de leur valeur aujourd'hui. L'indice des prix à la consommation a augmenté de près de 12 points depuis le dernier relèvement de la pension. Les $75 accordés aujourd'hui valent donc moins de $66 en termes réels. Pourtant on ne fait rien pour améliorer le sort de ces Canadiens.

L'hon. M. Ricard: On a augmenté la taxe de vente d'un pour cent.

L'hon. M. Monteith: En effet. Ce soir on a ajouté un pour cent de plus à la taxe de vente et ce sont les gens compris dans les catégories à revenus moyens et élevés qui devront les payer. Je ne plaide pas la cause des contribuables du palier supérieur. Je songe aux autres. Le ministre des Finances pourrait-il nous faire connaître l'importance de la Caisse de la sécurité de la vieillesse? Il nous a donné ce renseignement ce soir, je crois. Elle s'établissait, je pense à 353 millions de dollars à la fin d'octobre. Quel droit a-t-on de surtaxer les Canadiens et de tenir la dragée haute aux pensionnés? Se pourrait-il que le gouvernement se tienne sur la réserve jusqu'à la veille des prochaines élections?

Il faut, bien entendu, couvrir les frais des services de bien-être social, mais je crois qu'on n'a pas encore proclamé la mesure concernant le régime d'assistance publique du Canada et qu'aucun versement ne sera versé aux termes des amendements de la sécurité de la vieillesse dont nous sommes présentement saisis avant mars ou avril prochain au plus tôt. Mais n'oublions pas que c'est maintenant Noël. Comme Dickens l'a écrit de Scrooge:

Et l'on disait toujours de lui qu'il savait comment célébrer la Noël, mieux que personne au monde.

Pourquoi, monsieur l'Orateur, instituer ce nouvel impôt maintenant et ralentir davantage l'économie? Il aurait suffit de le faire adopter lors du budget régulier. Du point de vue psychologique, ce n'est pas le moment d'augmenter les impôts. Ce budget me semble le comble de l'absurde. Cet impôt est inutile; il ne fera que freiner davantage notre économie et augmenter, encore une fois, le coût de la vie comme le font tous les impôts.

Ce budget ne répond évidemment pas aux besoins actuels des Canadiens. Je propose, par conséquent, appuyé par le député de Saint-Hyacinthe-Bagot (M. Ricard):

Que tous les mots après «que» soient supprimés et remplacés comme il suit:

Le gouvernement envisage la possibilité de financer les paiements proposés en vertu de l'évaluation sélective des ressources, dans le cas des pensionnés de la vieillesse, en puisant dans l'excédent actuel de la Caisse de sécurité de la vieillesse, avant d'alourdir de quelque façon que ce soit le lourd fardeau de l'ensemble des impôts dont les répercussions, à l'heure actuelle, vont accroître plutôt qu'alléger les difficultés de la plupart des Canadiens, dont le niveau de vie se trouve gravement atteint par l'inflation et par la hausse constante du coût de la vie.

Monsieur l'Orateur, puis-je ajourner le débat?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Quelqu'un d'autre pourrait peut-être proposer l'ajournement, vu que le député a saisi la Chambre d'un amendement. Il y aura sûrement moyen de trouver un autre député pour proposer l'ajournement du débat.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, je propose l'ajournement du débat.

Une voix: Il a déjà été proposé de ce côté-ci.

L'hon. M. Monteith: Puis-je proposer l'ajournement du débat, monsieur l'Orateur?

• (9.10 p.m.)

M. l'Orateur: Naturellement, une difficulté se pose du point de vue de la procédure, car le député ne peut présenter deux motions du même coup. Il y aurait peut-être moyen de remédier à la situation en réservant l'amendement, ce qui permettrait au député de Perth de proposer l'ajournement du débat. L'amendement pourrait alors être présenté officiellement, lors de la reprise du débat.

L'hon. M. Monteith: J'aimerais que mon amendement soit réservé, monsieur l'Orateur.

L'hon. M. McIlraith: Je propose l'ajournement du débat, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur: A l'ordre. Pour tirer la situation au clair, permettez-moi de bien saisir la demande du député de Perth. Dois-je en déduire qu'il voudrait que son amendement soit présenté officiellement, lors de la reprise du débat, et que, dans l'intervalle, il proposera l'ajournement du débat?

L'hon. M. Monteith: Non, j'entendais présenter l'amendement officiellement à l'instant même, mais vous avez décidé que je ne pouvais alors proposer l'ajournement du débat.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, je propose:

Que le débat soit maintenant ajourné.

L'hon. M. Fulton: Monsieur l'Orateur, en toute déférence, la proposition du député de Perth a un précédent. Un député qui prend la parole sur la motion principale peut proposer un amendement. Une fois l'amendement proposé, il est mis aux voix et le député propose alors l'ajournement du débat. Dès que l'amendement est mis aux voix, le député qui le commente à ce moment-là propose l'ajournement du débat.

M. l'Orateur: Si le député peut me fournir un précédent à l'appui de cette proposition, je l'examinerai, mais on m'informe du contraire. Vu le peu d'importance de la chose, ne serait-il pas plus simple de procéder comme le député de Perth a consenti à le faire? Je suppose qu'il se proposait, ou qu'il avait l'intention, de continuer son discours plus tard.

L'hon. M. Monteith: Je voulais proposer l'amendement, mais vous avez laissé entendre que je ne pourrais pas, dans ce cas, ajourner le débat et continuer mon discours plus tard.

M. l'Orateur: Dans les circonstances, je répète ma proposition: que la Chambre autorise la motion d'ajournement du débat à rester au nom de l'hon. M. McIlraith. La Chambre consent-elle à adopter ladite motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée).

MODIFICATION DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

SUPPLÉMENT DE REVENU GARANTI ET DÉTERMINATION DU REVENU DES PENSIONNÉS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill nº C-251, tendant à modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse, présenté par l'honorable M. MacEachen.

Sur l'article 4—

M. le président: Lorsque le comité a levé la séance au début de la soirée, le nouvel article 21 de l'article 4 du bill avait été réservé.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, lorsque le comité a levé sa séance, nous étions à étudier le nouvel article 21, alinéa *c*, de l'article 4 du bill. Les députés ont soulevé un point concernant l'alinéa *c* qui est ainsi conçu:

...ne retourne pas un chèque ou le montant d'un chèque ainsi que le requiert l'article 20, ou...

On a prétendu qu'une personne qui néglige simplement de retourner un chèque ne peut être considérée comme étant punissable après déclaration sommaire de culpabilité. Je devrais peut-être signaler qu'on a simplement reporté un paragraphe qui figurait dans l'ancienne loi sur la sécurité de la vieillesse, mais étant donné la thèse que les membres de l'opposition ont fait valoir de façon si éloquente, je suis disposé à faire proposer par mon collègue le ministre des Transports l'amendement suivant:

Que l'alinéa *c* du nouvel article 21 de la loi, article 4 du bill soit supprimé, que le mot «ou» soit inséré à la ligne 47 et que l'alinéa *d* soit renuméroté comme l'alinéa *c*.

L'hon. M. Pickersgill: J'en fais la proposition.

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer?

• (9.20 p.m.)

Des voix: Adopté.

M. le président: L'amendement est-il adopté?

(L'amendement est adopté.)

M. le président: Cela termine-t-il le débat sur le nouvel article 21?

Des voix: D'accord.

M. le président: L'article 4 est-il adopté?

M. Knowles: Avec modification.

(L'article modifié est adopté.)

M. le président: Le comité revient maintenant à l'article 3 portant sur le nouvel article 17.

Sur l'article 3—

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, le député de Winnipeg-Sud-Centre a proposé un amendement dont le comité n'a pas été saisi. Il a demandé que nous l'étudiions et proposé que, si je pouvais en exposer la teneur en termes appropriés, il serait consentant à tenir compte de mon effort. Je veux bien admettre l'objet de l'amendement qui vise à rendre plus clair celui de ce paragraphe particulier du nouvel article 17.

Nous envisagions, par cette disposition particulière, de donner au ministre du Revenu national le pouvoir de faire un rapport au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social sur le revenu des requérants ou des bénéficiaires du supplément. Certains ont exprimé la crainte que ce rapport ne prenne la forme d'une déclaration d'impôt transmise par le premier ministère au second. Le député de Winnipeg-Sud-Centre a donc proposé un amendement tendant à supprimer tous les mots après «fin» à l'article 17 (3) a), page 10, 3e ligne, et les remplacer par «un rapport sur l'exactitude des renseignements relatifs au revenu qu'a fournis le requérant».

J'ai étudié cet amendement pendant le souper et je suis disposé à en accepter l'esprit, à savoir la transmission d'un rapport par le ministère du Revenu national au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social. J'irais même plus loin et je suis disposé à supprimer les mots «tout renseignement» à la 4e ligne du paragraphe 3 *a*.

Je suis également disposé à rayer de l'alinéa *a* du nouveau paragraphe 3, aux lignes 9 et 10 de la page 10, les mots «ou qui a autrement trait à tout semblable requérant». Sauf erreur, ce sont les points dont on se formalisait. Je suis tout à fait disposé à accepter les éclaircissements préconisés par certains membres du comité. En conséquence, monsieur le président, je vais donner lecture de l'amendement projeté et dont j'ai la version dans les deux langues; si cet amendement est recevable, le député de Winnipeg-Sud-Centre pourra le proposer. Le nouvel alinéa *a* du paragraphe 3, de l'article 17 se lirait ainsi qu'il suit:

a) le ministre du Revenu national ou toute personne désignée par lui à cette fin peut, à la demande du Ministre, pour toute fin relative à l'application de la présente loi,...

Cela précise l'objet visé.

...fournir au Ministre, ou à tout fonctionnaire ou employé du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social désigné par le Ministre à cette fin, un rapport donnant des renseignements dont dispose le ministre du Revenu national au sujet du revenu d'un requérant ou du bénéficiaire ou du conjoint de ce requérant ou bénéficiaire ou au sujet de son revenu provenant d'une ou plusieurs sources particulières; et

Si j'ai supprimé le mot «exactitude», c'est que l'amendement du député de Winnipeg-Sud-Centre pourrait laisser supposer que ce sont les dossiers du Revenu national qui renferment les renseignements exacts, alors qu'il est tout aussi probable que les renseignements fournis sur la formule adressée par le requérant au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social seront exacts. C'est pour cette raison qu'on a supprimé le mot «exactitude», c'est-à-dire uniquement pour qu'on ne présume pas que ce sont les dossiers du ministère du Revenu national qui renferment les renseignements exacts, alors qu'il est tout aussi probable que les renseignements fournis sur la formule adressée au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social seront exacts. Je serais heureux que le député de Winnipeg-Sud-Centre propose cet amendement, si le comité y consent.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, c'est très aimable au ministre de proposer que je le fasse, mais je ne suis pas certain que le texte soit exactement ce que je recommanderais si j'avais le temps de l'examiner. J'aimerais me montrer encore plus charitable et permettre au ministre des Transports de proposer cet amendement. Il a eu tant de difficulté à biffer un article que je voudrais lui donner l'occasion d'en ajouter un.

L'hon. M. Pickersgill: Je suis ravi et flatté, monsieur le président, et je le propose.

M. le président: A l'ordre. Avant que le ministre des Transport propose cet amendement, peut-être l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre...

M. Knowles: De Winnipeg-Sud-Centre.

M. le président: ...l'honorable député de Winnipeg-Sud-Centre aimerait retirer l'amendement qu'il a proposé au début de la soirée.

L'hon. M. Churchill: Oui, monsieur le président, je retire l'amendement antérieur.

M. le président: L'amendement est retiré.

L'hon. M. Pickersgill: Je propose l'amendement en question, monsieur le président.

M. le président: Le ministre des Transport propose de supprimer l'alinéa *a* du paragraphe 3 du nouvel article 17, pour le remplacer par ce qui suit:

a) le ministre du Revenu national ou toute personne désignée par lui à cette fin peut, à la demande du Ministre, pour toute fin relative à l'application de la présente loi, fournir au ministre ou à tout fonctionnaire ou employé du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social désigné par le ministre à cette fin, un rapport donnant des renseignements dont dispose le ministre du Revenu national au sujet du revenu d'un requérant ou d'un bénéficiaire ou du conjoint de ce requérant ou bénéficiaire ou au sujet de son revenu provenant d'une ou plusieurs sources particulières; et

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, j'aurais une brève observation à formuler. Cet amendement va en partie dans le sens de ce que nous souhaitions, et c'est une concession remarquable de la part du ministre, qui a montré beaucoup de réticence à accéder à nos demandes. Toutefois, l'amendement ne répond pas entièrement à nos vœux. Il ne modifie pas encore la loi comme nous le voulons, c'est-à-dire de manière que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social communique ses renseignements au ministre du Revenu national qui, alors, déclarera si ces renseignements sont exacts ou non. Mais vu la concession du ministre, qui lui vaudra de monter dans l'estime de l'opposition, peut-être pourrions-nous le laisser passer sur division.

• (9.30 p.m.)

M. le président: L'amendement est-il adopté?

M. Ballard: Monsieur le président, je me demande si l'amendement est bien pratique dans son libellé actuel. Nous avons beau dire qu'aux termes de la présente mesure le ministre du Revenu national peut—et je souligne le mot «peut»—donner des renseignements, mais si ma mémoire m'est fidèle, l'article 133 de la loi de l'impôt sur le revenu interdit au ministre et à ses fonctionnaires de donner des renseignements à qui que ce soit. De fait, il est d'usage depuis longtemps au ministère du Revenu national de traiter tous les renseignements fournis par les contribuables d'une façon très confidentielle. Le genre d'amendement proposé ici met en danger le caractère traditionnellement confidentiel des relations entre le ministre du Revenu national et le contribuable.

C'est cette année, je crois, qu'on a modifié l'article pertinent de la loi de l'impôt de façon à permettre une issue. La chose a été prouvée récemment lorsqu'un tribunal ontarien a pu convoquer un fonctionnaire de l'impôt et obtenir de lui des renseignements sur une succession. J'oublie, pour l'instant, le nom de la cause, mais la division de l'impôt a donné les renseignements voulus. C'est, je crois, la première fois, exception faite de causes criminelles, que le ministère fournissait de tels renseignements.

A mon avis, l'amendement ne prévoit pas ce que le député de Winnipeg-Sud-Centre en espérait. Cette mesure est facultative et la loi de l'impôt impose ses propres restrictions en la matière. Il faudrait donc suivre les conseils du député de Winnipeg-Sud-Centre et modifier l'amendement de façon que le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social puisse contrôler la véracité des déclarations des requérants. D'autre part, nous ne pouvons demander au ministère du Revenu national de mettre ses dossiers à la disposition d'un autre ministère. Je suis donc d'avis que l'amendement devrait être reformulé.

M. le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

L'hon. M. Churchill: Sur division.

(L'amendement est adopté.)

M. le président: L'article 3 est-il adopté?

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, il était entendu entre le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et moi-même qu'en réponse au leader de l'opposition et à l'honorable député de Peace-River, avant la fin de l'étude du bill en comité, l'occasion nous serait donnée d'échanger des opinions d'un côté à l'autre de la Chambre. A mon avis, le débat devrait avoir lieu au chapitre de l'article 3, car le débat était déjà amorcé ainsi, vendredi. Je parle de la question constitutionnelle, qui a été soulevée par ces deux députés de ce côté-ci de la Chambre.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur le président, je suis fort aise de faire au comité les quelques remarques qui me sont permises sur le sujet, à cette étape-ci, au lieu de plus tard. Les députés d'en face ont souvent cité l'article

94A de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, qui prévoit que le Parlement du Canada peut faire des lois à propos des pensions de vieillesse et des prestations supplémentaires, y compris les prestations d'invalidité, sans égard à l'âge, mais qu'aucune loi semblable ne doit nuire au fonctionnement de lois présentes ou futures, émanant d'une assemblée législative provinciale, sur la question. Nous croyons que l'article 94A de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique accorde au Parlement du Canada l'autorité de légiférer dans le domaine des pensions de vieillesse. D'autres gouvernements ont exercé ce droit qui existe encore.

Si le Parlement du Canada peut, en vertu de la constitution, légiférer lorsqu'il s'agit de hausser la pension de vieillesse de $10 ou de $25 par mois, alors le supplément est accordé en se fondant exactement sur la même base. Nous croyons que le Parlement du Canada a l'autorité voulue dans le domaine des pensions de vieillesse. Nous croyons aussi que les provinces canadiennes ont concurrence de juridiction dans ce même domaine. Nous en avons un exemple à l'heure actuelle, où une province verse une pension de vieillesse. L'Île du Prince-Édouard paie en ce moment un supplément uniforme de $25 par mois aux allocataires. Cette disposition a été prise par l'ancien gouvernement de l'Île du Prince-Édouard et les paiements n'ont pas été interrompus.

Le bill prévoit que tout supplément ou pension payable par un gouvernement provincial n'empêchera pas un bénéficiaire de toucher les prestations de la sécurité de la vieillesse ou le supplément. Au moins, dans le cas actuel, rien n'empêche les bénéficiaires de continuer de toucher les pensions payables dans l'Île du Prince-Édouard et les pensions prévues dans la présente mesure législative, de sorte que chaque gouvernement exerce son autorité propre.

Le chef de l'opposition et d'autres députés m'ont demandé de faire des conjectures sur ce que serait la situation si la province de Québec établissait son propre régime de revenu garanti. Comme l'a signalé le député de Dollard, nous faisons face à l'énoncé d'intention que renferme le discours du trône de cette province, et je serais certes mal avisé de tenter de décrire une situation fondée sur des hypothèses. Les députés de l'opposition ont demandé quelle serait la situation en telle ou telle occurrence. Il serait certes très peu sage et même intempestif de ma part d'en dire plus que ce que j'ai déjà dit. Lorsque l'hypothèse deviendra réalité, ce sera alors le temps de faire une déclaration sur ce que serait la situation dans ces circonstances. Voilà en résumé tout ce que je voulais dire sur cette question pour le moment.

[L'hon. M. MacEachen.]

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président, cette réponse a dû exiger beaucoup d'ingéniosité, car elle ne dit rien. Elle fonde le refus de répondre sur le fait que la question est hypothétique. Il n'y a rien d'hypothétique dans la déclaration du premier ministre Johnson du Québec ni dans l'énoncé d'intention qui se trouve dans le discours du trône. Il est révélateur que le gouvernement canadien n'ait pris aucune initiative en présentant une mesure à cet égard jusqu'à l'énoncé d'intention formulé par le gouvernement du Québec dans le discours du trône.

• (9.40 p.m.)

Le ministre a dit simplement, si j'ai bien compris, que rien n'empêchait la province d'accorder des pensions de la vieillesse, que l'article en question de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique représente une déclaration d'égalité, pour ainsi dire, entre les autorités fédérales et provinciales sur la question de la pension de la vieillesse. Mais il ne résout pas le problème en prétendant que les questions sont fondées sur une hypothèse. Or, elles sont fondées sur une déclaration réelle. Le gouvernement a voulu faire vite adopter cette mesure pour pouvoir contrebalancer la conséquence de toute initiative que prendrait le gouvernement du Québec. On ne saurait écarter le problème comme le ministre cherche à le faire. Il dit en réalité qu'il attendra de voir ce qui se passera. Le gouvernement actuel n'avait pas l'habitude d'adopter cette attitude. Il a beaucoup hésité avant d'agir à propos de tout ce qui s'est présenté.

En l'occurrence, il se trouve devant la situation suivante: le gouvernement du Québec prétend que lorsque le gouvernement fédéral légifère en matière de pensions de vieillesse, il empiète sur un domaine qui relève de la compétence de la province. Les autorités provinciales ont tout lieu de le croire, puisque le gouvernement fédéral n'a compétence que lorsqu'une province ne l'a pas révoquée par une initiative subséquente, sous forme de déclarations et de mesures législatives.

Quelle est l'attitude du gouvernement fédéral actuel? Paiera-t-il une somme à un gouvernement provincial qui se dissocie du régime fédéral de pension de vieillesse ou d'assistance? Telle est la question à laquelle nous faisons face. A-t-elle été discutée à l'une ou

l'autre des conférences fédérales-provinciales? A-t-on obtenu une opinion juridique à ce sujet des légistes de la Couronne? On m'informe qu'on a obtenu une opinion des légistes, et la Chambre a le droit de la connaître. Le gouvernement devrait faire connaître cette opinion. Il n'y a rien de secret à ce sujet. Les opinions juridiques avaient l'habitude d'être considérées comme confidentielles. Ces dernières années, cependant, la tendance a été de les faire connaître.

Je le dis au ministre, le peu de cas qu'il fait de l'unité nationale au sujet d'une question sérieuse est inexcusable. Nous voulons savoir quelle est la position du gouvernement, s'il la connaît lui-même. Il n'a sûrement pu envisager de présenter un régime comme celui-là à la Chambre sans avoir considéré la situation. En outre, depuis la déclaration du gouvernement du Québec, une situation anormale a été créée qui exige que le gouvernement fédéral fasse connaître son opinion. Je veux faire comprendre au ministre la nécessité de ne pas s'arrêter en chemin. On ne peut nous repousser avec une déclaration aussi superficielle, brève et dénuée de sens. Quelle est l'attitude du gouvernement canadien?

Le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration est un grand spécialiste de la constitutionnalité. Il avait des opinions bien arrêtées sur la CSN et sur le droit de la CSN à négocier avec la province de Québec. Voilà ce qu'il déclarait avant de devenir ministre. Après sa nomination il a oublié toutes ses déclarations antérieures. Je voudrais connaître son opinion à ce sujet, parce qu'il hésite toujours devant un débat sur la constitutionnalité. A-t-il la même opinion qu'il y a trois ans, lorsqu'il disait, si j'ai bonne mémoire, que la pension de la sécurité de la vieillesse relevait de la compétence des provinces?

L'hon. M. Bell: Il fait signe que oui.

Le très hon. M. Diefenbaker: Il fait signe que oui de la tête. Cela indique que les deux ministres feraient mieux de s'entendre à ce sujet. Je signale au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social qu'il peut se permettre de s'asseoir aux pieds de Camellia, que figure ici le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Ce dernier a effectivement accepté ma proposition.

L'hon. M. Pickersgill: Eh bien...

Le très hon. M. Diefenbaker: Non, je n'ai pas demandé l'opinion du ministre des Transports, mais avec sa retenue coutumière, il s'est lancé dans un débat au sujet duquel il semble être très peu renseigné. A-t-il consulté le ministre de la Main-d'œuvre à ce sujet?

Plaisanterie à part, toutefois, voilà un indice de la solidarité qui règne au sein du cabinet. Une faction adopte un point de vue, l'autre le point de vue contraire et le ministre déclare: «Ne me demandez pas de faire une déclaration à ce sujet, car il s'agit d'une question hypothétique.» Elle ne l'était pas lorsque le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration a enfourché son cheval de bataille en parlant de l'autonomie provinciale à ce sujet.

Avant de venir à la Chambre, le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration était un homme extrêmement éloquent. Depuis lors, il a maintenu un silence discret, rompu une seule fois, au sujet du projet de loi sur la compagnie de terminus d'Ottawa. Il s'est précipité tête baissée dans une discussion un jour et il a exprimé son avis. Le premier ministre a nonchalamment écarté toute l'affaire. Le gouvernement a retiré le projet de loi afin d'éviter que le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration ne se trouve dans une situation embarrassante, ce dont nous nous réjouissons tous.

M. Prud'homme: Et maintenant?

Le très hon. M. Diefenbaker: Maintenant il s'agit d'un jeune homme qui a des opinions. J'aimerais bien avoir autant de confiance que lui, car il répand avec enthousiasme ses opinions sur ce problème en dehors de la Chambre. Il ne les a pas exprimées à la Chambre, parce qu'elles iraient à l'encontre des déclarations du gouvernement.

M. Prud'homme: Allons, soyez sérieux.

Le très hon. M. Diefenbaker: J'essaie de comprendre les idées du ministre. J'aimerais connaître ce que pense le ministre qui parle au nom du gouvernement. Jusqu'à présent je n'ai guère eu de succès. Nous sommes stupéfaits de constater jusqu'à quel point le gouvernement, aux prises avec des problèmes, espère les éliminer en ne les discutant pas. Il a l'impression qu'ils vont disparaître tout seul. C'est justement ce qui est arrivé au ministre des Finances à propos des compagnies de Toronto. Il croyait voir s'évaporer le problème mais il est là, devant vous; vous l'avez sur les bras. Vous ne pouvez résoudre des questions comme celle-ci en vous écriant «Ma foi, je ne vais pas me mettre maintenant à discuter de questions terre à terre qui sont pures suppositions.»

• (9.50 p.m.)

Je ne tiens pas à faire une déclaration qui déplaise au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration ou même au secrétaire parlementaire du premier ministre, actuellement absent, mais qui a exposé d'une voix de stentor les droits de sa province dans le cadre de ce grand programme national de fédéralisme coopératif. Nous aurons tout le temps d'écouter le ministre à ce sujet. Nous voulons connaître sa position sur ce problème. Quelles sont ses intentions? Je pose une question simple. Si l'on présente la mesure promise, le gouvernement du Québec recevra-t-il une subvention?

Les honorables vis-à-vis doivent y penser. Cette législation n'aura aucun sens si elle ne s'applique pas à l'ensemble du Canada. (*Applaudissements*) Mais on ne peut appliquer une mesure à l'ensemble du Canada, à moins d'en avoir constitutionnellement le droit—

L'hon. M. MacEachen: Puis-je poser une question au chef de l'opposition? A-t-il le moindre doute quant au caractère constitutionnel de ce projet de loi, quant au droit du Parlement fédéral d'adopter ce projet de loi? Voilà une question simple. (*Applaudissements*)

Le très hon. M. Diefenbaker: Cela ne répond absolument pas à ma question (*Exclamations*) Vous avez effectivement ce droit, en vertu de l'article en cause, à condition que la province ne l'exerce pas. Les provinces jouissent d'un droit particulier, en vertu de cet article, au moment où les gouvernements fédéral et provinciaux ont conclu un accord pour permettre l'amendement à la constitution. Il fut entendu que les provinces conserveraient ce droit.

Une voix: Elles l'ont conservé.

M. Fairweather: Pas s'il est exercé par d'autres.

Le très hon. M. Diefenbaker: Tout le monde s'y met. Les vis-à-vis croient qu'en faisant front ils nous effraieront. Mais même en s'unissant, ils demeurent séparés si l'on tient compte des opinions de certaines d'entre eux et de celles du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Nous voulons savoir quelles sont les intentions du gouvernement à cet égard. J'aimerais entendre ce que le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration en pense. Il est toujours si éloquent sur des sujets semblables; il peut parler sans aucune préparation ni aucune connaissance du sujet. (*Exclamations*) Je voudrais qu'il le fasse maintenant. Nous avons cinq minutes et je sais que cela lui suffira pour nous dire tout ce qu'il sait sur le sujet. Nous l'attendons.

[*Français*]

M. Grégoire: Monsieur le président, le brouhaha que vous entendez est la preuve de la politesse des députés libéraux.

Pendant que le ministre des Finances et Receveur général (M. Sharp) présentait son exposé budgétaire, son mini-budget, tous les députés l'ont écouté sans faire de remarques ou presque pas, mais lorsque le critique financier de l'opposition a fait ses commentaires—je crois que c'était l'ancien ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. Monteith)—à ce moment-là on a entendu, du côté libéral, un chahut continuel. Lorsqu'un député libéral a la parole, tous les autres députés l'écoutent poliment. Lorsque le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) parlait tout à l'heure, je l'ai écouté sans dire un mot. Par ailleurs, du moment qu'un député de l'opposition parle, eh bien, on entend un chahut continuel du côté des libéraux. C'est cela leurs sens de la politesse.

Monsieur le président, ce n'est pas nouveau. On viendra dire après cela: Tiens, il y en a un qui veut tout détruire ici! Et c'est l'exemple que nous donnent ou que me donnent, depuis cinq ans, ces impolis, ces polissons qui siègent du côté libéral. C'est l'exemple qu'ils nous donnent. Et c'est ainsi que nous agissons un peu comme eux des fois, bien que nous nous retenions pour ne pas faire comme eux. J'en entends qui chuchotent mais qui ne se lèvent jamais pour prendre la parole. Peut-être se contentent-ils de chuchoter parce que leur whip leur dit: Ne parlez pas, tenez-vous tranquilles.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Je demanderais à l'honorable député de Lapointe de traiter du sujet qui est présentement discuté au comité, l'article 3 du bill C-251.

M. Grégoire: Monsieur le président, je vais revenir à l'article 3. J'ai dit ce que j'avais à dire sur ce sujet-là, et j'espère que la leçon leur sera profitable.

L'article 3 a trait aux paiements effectués aux provinces en vertu de cette loi sur la sécurité de la vieillesse. De plus, l'article 94A de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique a été relu assez souvent, à la Chambre, depuis

le début du débat, que je ne crois pas qu'il soit nécessaire de le lire de nouveau. En d'autres termes, cet article prévoit que si une province veut légiférer dans ce domaine, elle a priorité.

Étant donné, comme le disait si bien tout à l'heure le chef de l'opposition (M. Diefenbaker), que le gouvernement du Québec a déclaré, dans son discours du trône, qu'il avait l'intention de reprendre ses droits dans le domaine de la sécurité de la vieillesse, je me demande pourquoi le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social n'inclut pas dans son bill une disposition à l'effet qu'une équivalence fiscale sera remise aux provinces qui désireront, à l'avenir, occuper le champ de la sécurité de la vieillesse.

Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social a une réponse à cela: il dit que c'est une hypothèse. Monsieur le président, c'est plus qu'une hypothèse, puisque c'est annoncé dans le discours du trône. Le discours du trône, cela veut dire la reine du Canada qui parle, par la voix du lieutenant-gouverneur du Québec. Est-ce que la voix de la reine du Canada, parlant par l'entremise du lieutenant-gouverneur du Québec, ne veut rien dire pour le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social? A ce moment-là, monsieur le président, cela devient un crime de lèse-majesté commis par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social.

Monsieur le président, je crois, au contraire, que l'intention indiquée dans le discours du trône est quelque chose de sérieux et que l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social devrait amender son projet en conséquence.

Monsieur le président, puis-je déclarer qu'il est dix heures?

Le président suppléant: A l'ordre! Dois-je lever la séance, faire rapport de l'état de la question et demander à siéger de nouveau à la prochaine séance de la Chambre?

Des voix: D'accord.

[*Traduction*]

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. Starr: Monsieur l'Orateur, J'aimerais demander quels seront les travaux pour demain. Mais avant, je voudrais que le gouvernement étudie cette proposition. J'ai appris, comme nous tous, que le congé pourrait commencer jeudi soir. Je demanderais qu'au lieu de siéger jeudi soir, nous siégions mercredi soir et seulement jusqu'à 6 heures jeudi. Nous pourrions, si possible, achever les travaux dont nous sommes saisis mercredi soir et prendre congé dès mercredi soir plutôt que jeudi.

D'ailleurs, si cela n'était pas possible, nous pourrions siéger mercredi soir et ajourner à 6 heures jeudi.

• (10.00 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Comme le leader de la Chambre est absent pour le moment...

L'hon. M. Starr: Il arrive justement. Il me faudra peut-être, monsieur l'Orateur, répéter ma proposition. Je demandais si le gouvernement pourrait songer à nous faire siéger mercredi soir au lieu de jeudi soir, le congé devant commencer à six heures jeudi. Mais si le gouvernement ne voyait aucune objection à ce que nous siégions mercredi soir, nous pourrions peut-être entrer en congé ce soir là.

L'hon. M. McIlraith: Pour ce qui est des travaux de la Chambre, j'espère toujours que nous finirons par pouvoir faire franchir toutes les étapes à la mesure prévoyant un supplément de pension de vieillesse et la renvoyer à l'autre endroit. Nous voulons que cette mesure reçoive la sanction royale avant les vacances de Noël. Les sénateurs l'attendent depuis quelque temps et ils ont dit clairement...

L'hon. M. Fulton: Nous aussi, nous l'attendons depuis quelque temps.

L'hon. M. McIlraith: Je ne devrais peut-être pas m'occuper de cette digression, mais les députés qui interrompent devraient réfléchir à l'attitude que leur parti a adoptée vendredi et aujourd'hui; qu'ils songent surtout au temps que nous avons consacré à l'étude de ce projet de loi et au désir de presque tous les députés des deux côtés de la Chambre, je crois, de le voir adopté.

Pour répondre plus précisément à la question du leader de la Chambre de l'opposition officielle, j'espère que nous pourrons adopter ce projet de loi assez tôt pour ne pas être obligés d'empiéter sur le congé de Noël en attendant que l'autre endroit l'étudie. Voilà le problème et c'est tout un problème, comme je l'ai expliqué aux leaders de la Chambre. Il s'agit d'essayer de saisir l'autre endroit des projet de loi.

Nous en avons d'autres moins importants à étudier, ainsi que la mesure sur les transports; à cause de ses répercussions sur un grand nombre de municipalités et leurs projets ainsi que sur l'industrie du transport et d'autres entreprises, nous tenons beaucoup à ce que ce

bill soit soumis au comité plénier et que la discussion y soit assez avancée avant le congé de Noël.

Comme je l'ai indiqué ce matin, j'étais fort désireux de m'engager clairement au sujet du congé, et j'aimerais le faire, mais les députés savent que cela dépend du progrès réalisé quant au projet de loi concernant les versements supplémentaires de sécurité de la vieillesse. Je pourrais signaler à la Chambre que si le projet de loi sur les versements supplémentaires de sécurité de la vieillesse avait franchi ce soir l'étape de l'étude au comité, le texte aurait pu en être imprimé et nous aurions pu nous en servir pour la troisième lecture demain.

L'hon. M. Fulton: Pourquoi ne pas siéger ce soir?

L'hon. M. McIlraith: Si la Chambre le veut bien, il n'en tient qu'à elle. Je n'insiste pas, mais je signalerai à la Chambre que cela favoriserait la marche de nos travaux. Je pense que la Chambre veut terminer le débat en comité ce soir. (*Applaudissements*)

M. Horner (Acadia): Non, non.

L'hon. M. Fulton: Je ne sais pourquoi vous avez insisté sur l'adoption du projet de loi sur l'assurance frais médicaux, ce n'était pas nécessaire.

M. Horner (Acadia): C'est de la mauvaise administration.

M. Bell: Puis-je demander comment l'adoption de certains articles du projet de loi sur les transports aidera les municipalités dans le domaine financier?

L'hon. M. McIlraith: Le projet de loi renferme des dispositions qui entrent en vigueur le premier de l'an, et il apaiserait les craintes de certaines d'entre elles qui croient que la Chambre n'est pas disposée à étudier la mesure. Il faut se rappeler...

M. Crouse: C'est ridicule.

L'hon. M. McIlraith: Il faut se rappeler qu'on a présenté la mesure pour la première fois au Parlement il y a trois ans et treize jours.

M. Crouse: Pourquoi ne l'avez-vous pas présentée avant l'assurance frais médicaux?

M. Horner (Acadia): Pourquoi n'avez-vous pas ajourné le projet de loi sur l'assurance frais médicaux?

M. l'Orateur: A l'ordre s'il vous plaît.

[L'hon. M. McIlraith.]

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

Une motion portant ajournement de la Chambre, aux termes de l'article provisoire 39A du Règlement, étant censée avoir été présentée.

LA NAVIGATION

[*Français*]

UN BRISE-GLACE RUSSE SUR LE SAINT-LAURENT

M. Gilles Grégoire (Lapointe): Monsieur l'Orateur, le 13 décembre dernier, je posais la question suivante à l'honorable ministre des Transports (M. Pickersgill):

Monsieur l'Orateur, je voudrais demander à l'honorable ministre des Transports s'il est vrai que le gouvernement de la Russie a annoncé récemment qu'un brise-glace russe serait assigné au fleuve Saint-Laurent l'hiver prochain, en vue de faciliter la navigation d'hiver sur ce fleuve pour les bateaux russes?

Je m'attendais à avoir une réponse sérieuse de l'honorable ministre, à savoir si cela était vrai ou non. L'honorable ministre m'a répondu tout simplement qu'il n'était pas le porte-parole du gouvernement russe. Je crois bien que si le gouvernement russe avait eu à choisir un porte-parole, il en aurait choisi un autre que lui.

Monsieur l'Orateur, ma question était fondée sur un article qui a paru non pas dans la page des nouvelles mais en page éditoriale, dans le *Toronto Telegram* du 9 décembre 1966, dans lequel on disait et je cite:

[*Traduction*]

Moscou a aussi annoncé récemment que 9 brise-glace soviétiques seraient assignés au fleuve Saint-Laurent cet hiver en vue de faciliter la navigation d'hiver sur ce fleuve pour les bateaux de la marine marchande de la Russie. Espérons que le Canada ne le permettra pas. Si nous devons maintenir la navigation en hiver, faisons-le nous-mêmes.

[*Français*]

Monsieur l'Orateur, c'est assez clair et c'est écrit non pas par un nouvelliste mais par un éditorialiste. Tout cela provenait d'un avis publié par le ministère des Transports dans la revue hebdomadaire *Weekly Edition*, n° 48, qui ne paraît même pas en français, malgré les déclarations de l'honorable ministre sur le bilinguisme au Canada. Cette publication *Notice to Mariners* du 2 décembre 1966—cela ne fait pas tellement longtemps—disait ceci, à l'avis n° 1023, intitulé:

[*Traduction*]

Le fleuve Saint-Laurent—du port de Québec au port de Montréal—aide des brise-glace.

Les cargos utilisant le chenal du Saint-Laurent ouvert à la navigation entre Montréal et Québec sont averti, par la présente qu'en raison de la possibilité de glaçons ils ne peuvent se fier au balisage après le 30 novembre.

Ils sont aussi avertis que les brise-glace ne pourront leur porter aucune assistance dans ce secteur. Quelques brise-glace fonctionneront, mais leur seule tâche sera de lutter contre les inondations.

[*Français*]

Monsieur l'Orateur, l'avis est bien clair, les brise-glace ne sont pas là pour aider la navigation d'hiver mais simplement pour prévenir les inondations.

C'est une situation ridicule et stupide que d'avoir 11 brise-glace et de ne pas leur permettre d'ouvrir le Saint-Laurent à la navigation en hiver et d'obliger les Russes à s'en préoccuper.

J'ai ici un article éditorial de *La Presse* du samedi 10 décembre 1966, signé Roger Champoux. Il s'intitule: La Chèvre et le chou:

L'incident Gilles Grégoire, qui durant vingt heures a défrayé la chronique de l'actualité, aura permis au ministre de servir à tous ceux qui s'intéressent à la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent la réponse la plus ambiguë possible.

Pressé de questions par le député Grégoire, le ministre, qui se veut habile (et il l'est), rétorque: «Je ne veux, dit-il, en aucune façon favoriser cette navigation pas plus que je désire y faire échec!» La chèvre...c'est Halifax; le chou...c'est Montréal.

Monsieur l'Orateur, un autre journal qu'on ne pourra tout de même pas qualifier de séparatiste, la *Gazette* de Montréal, disait dans un article éditorial, le 10 décembre 1966:

[*Traduction*]

Le gouvernement comment une erreur en restreignant le rôle de ses brise-glace en ce qui concerne l'ouverture du chenal du Saint-Laurent à la navigation en hiver jusqu'à Montréal.

• (10.10 p.m.)

Il est facile de comprendre que le gouvernement soit sensible aux réactions des Maritimes. S'il fait trop d'efforts pour garder le Saint-Laurent ouvert à la navigation en hiver, s'il fait trop d'efforts pour faire de Montréal un port hivernal, les griefs des Maritimes ne se feront pas attendre.

Dans sa politique, le gouvernement essaie réellement de retarder la solution du problème ou, du moins, hésite-il à donner le coup de pouce qu'il faudrait.

[*Français*]

Cela, monsieur l'Orateur, c'est la politique du gouvernement. A ce sujet-là, les États généraux du Canada français présentaient un document de travail au cours de leurs dernières assises, et voici quelle était leur conclusion:

Nous concluons: qu'il est inacceptable que le gouvernement, pour ne pas déplaire aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, entrave directement ou indirectement l'essor de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent et le Saguenay, la preuve étant faite que la navigation d'hiver est possible et rentable pour les grands ports du Saguenay et du Saint-Laurent jusqu'à Montréal inclusivement et qu'il est plus économique que les transports maritimes pénètrent le plus avant possible à l'intérieur du continent.

Et l'on demande que les ports soient ouverts, que la navigation soit ouverte. C'était une conclusion des États généraux du Canada français.

Pourquoi ne veut-on pas ouvrir la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent? Simplement, monsieur l'Orateur, pour ne pas déplaire au port d'Halifax. Et le journaliste de *La Presse*, M. Jacques Pigeon, l'admettait lui-même puisqu'il disait, le jeudi 8 décembre 1966:

Comme on sait, c'est là un pseudo-problème qui, théoriquement,...

Le journaliste de *La Presse* peut appeler cela un pseudo-problème, mais l'éditorialiste de *La Presse* reconnaissait que c'était un vrai problème.

...un pseudo-problème qui, théoriquement, oppose les députés des Maritimes (le ministre des Transports représente une circonscription de l'île de Terre-Neuve) à ceux du Québec.

Évidemment, le gouvernement ne pouvait pas se plier à sa requête.

C'est-à-dire à la mienne.

Le journaliste du journal *Le Devoir*, M. Jean Dufresne, allait plus loin, le 8 décembre, alors qu'il disait:

En effet, d'énormes pressions sont exercées sur le gouvernement par les intérêts portuaires des Maritimes et le ministère ne souhaite pas favoriser davantage la navigation dans le fleuve car elle se ferait au détriment des intérêts portuaires de la côte Atlantique.

Monsieur l'Orateur, tout cela est inadmissible. Le port d'Halifax ne peut pas empêcher le développement du port de Montréal. On nous dit que ce sont des pressions exercées par les députés. Je dirai à l'honorable ministre des Transports que Halifax ne compte que deux députés, et ce sont deux députés conservateurs. Par ailleurs, Montréal compte 18 députés, dont 17 libéraux et un seul conservateur. Comme conclusion, monsieur l'Orateur, et je termine avec cette phrase...

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): A l'ordre!

M. Grégoire: Jamais Montréal n'a été si mal représenté, avec ses 17 députés libéraux.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Je regrette d'interrompre l'honorable député, mais son temps de parole est écoulé.

M. Grégoire: Il me reste encore une minute, monsieur l'Orateur.

[*Traduction*]

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, le député de Lapointe m'a demandé s'il était exact, comme le rapportait le *Telegram* de Toronto, que l'Union soviétique serait disposée à envoyer

un brise-glace dans le Saint-Laurent. Le *Telegram* de Toronto, pas plus que moi, ne saurait se faire le porte-parole de l'Union soviétique. Le *Telegram* de Toronto n'est pas mon journal favori et je n'avais pas lu l'article en question. Néanmoins, je me suis renseigné quelque peu et il appert que la même nouvelle a été annoncée l'année dernière, avec un résultat identique. Bien entendu, nous ferions bon accueil à tout brise-glace soviétique qui viendrait en visite au Canada, mais je ne pense pas qu'aucun Canadien jugerait admissible qu'un brise-glace de l'URSS vienne ici pour régler les problèmes qui se posent dans nos eaux territoriales.

Quant à la question plus vaste soulevée par le député, je vais répéter ici ce que j'ai déclaré à Halifax l'autre jour: à mon avis, le gouvernement adopte une ligne de conduite judicieuse en ne faisant rien à l'heure actuelle pour accélérer les opérations des brise-glace ni pour entraver la navigation. Les armateurs qui veulent risquer leurs navires sur le fleuve en hiver n'ont rien à craindre de toute façon, car si leurs bateaux et en détresse, nous ferons de notre mieux, comme pour n'importe quel autre, pour les secourir. Mais il coûterait des millions de dollars...

M. Grégoire: Combien?

L'hon. M. Pickersgill: Des millions de dollars; il n'est pas facile de prévoir combien...

M. Grégoire: Il n'en coûterait pas un million de plus.

L'hon. M. Pickersgill: J'ai respecté le Règlement lorsque le député avait la parole; alors je le prierais de m'écouter jusqu'au bout. Des millions de dollars devraient être perçus des Canadiens dans toutes les régions du pays pour assurer chaque hiver un chenal régulier et de tout repos jusqu'au port de Montréal. Je suis sûr que, grâce aux perfectionnements technologiques, cela arrivera un jour. Mais, pour le moment, je doute fort que les avantages dont bénéficierait le Canada si l'on maintenait la voie fluviale libre de glaces durant les mois d'hiver puissent justifier les dépenses supplémentaires énormes que le gouvernement du Canada devrait acquitter. Il faut se rappeler qu'il suffirait d'un montant d'argent peu élevé en comparaison pour subventionner la circulation jusqu'à Halifax et Saint-Jean. Si nous voulons dépenser les deniers des contribuables, nous devons le faire à bon escient et tout bien peser. A l'heure actuelle, nous pensons, et je crois que nous avons raison, que les navires renforcés contre les glaces, qui veulent courir le risque d'aller jusqu'à Montréal—car il faut briser les glaces pour empêcher les inondations—peuvent profiter de cet avantage; mais les dépenses exceptionnelles que comporterait l'entretien de la voie fluviale ne comporteraient pas des avantages comparables aux frais encourus.

[L'hon. M. Pickersgill.]

[*Français*]

M. Grégoire: Monsieur l'Orateur, je voudrais signaler que tous les députés de Montréal qui sont ici ont applaudi, ce qui est une honte.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): A l'ordre! J'aimerais rappeler à l'honorable député de Lapointe (M. Grégoire) qu'à ce stade des travaux de la Chambre, le Règlement accorde sept minutes à un député qui veut faire des représentations; par ailleurs, l'honorable ministre ou son représentant a trois minutes pour y répondre. Après ces deux interventions, le temps alloué pour la discussion est expiré.

[*Traduction*]

LES TRAVAUX PUBLICS—LES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE PEMBROKE, (ONT.)

M. Leonard Hopkins (Renfrew-Nord): Monsieur l'Orateur, je tiens à mettre en avant deux ou trois arguments pour expliquer la nécessité de commencer, l'année prochaine, des travaux pour améliorer le quai de Pembroke. Le quai actuel a été construit après la Seconde Guerre mondiale sur des poutres de bois étayant une plate-forme de soutien également en bois. Celle-ci soutient à son tour un chapeau de ciment et un remblai de terre. Lors de la construction du barrage hydro-électrique à Des Joachims, les niveaux de la rivière Ottawa ont subi des changements considérables devant ce quai et la profondeur de l'eau a diminué. Résultat: les poutres de bois et la plate-forme de soutien, en contact avec l'air, ont commencé à se détériorer. En même temps, le remblai de terre, au sommet, s'effrite et tombe dans l'eau; les courants en emportent une grande partie. Ces dernières années, de grandes quantités de matériaux de remplissage ont été déversées dans les ouvertures qui se formaient, mais dans son état actuel, le quai est devenu une menace pour le public. Des enseignes portant l'inscription: «Ce quai menace ruine» ont été dressées, et des poutres flexibles, posées il y a environ trois ans, entourent maintenant l'aire du quai.

A l'heure actuelle, il y a grand danger que les enfants ne restent prisonniers sous la plateforme de soutènement, et plusieurs catastrophes presque mortelles ont été évitées de justesse. La vérité est que depuis 40 ans on a très peu entretenu le quai et qu'il ne rend plus aucun service. En réalité, il est préjudiciable au public.

Mon premier argument se fonde donc sur la nécessité, pour des raisons de sécurité, de supprimer le danger. On se propose actuellement de couper ou d'enlever les pilotis et la plateforme de soutènement, et de laisser tomber le chapeau de béton, qui formerait une protection pour la plage aux faces extrêmes nord et ouest, au lieu de reconstruire les deux sections sous forme de quais. On devrait construire un nouvel encoffrement en charpente de bois, d'environ 200 pieds de long, le long du côté est, qui est généralement protégé des vents, plutôt que des quais le long des faces nord et ouest. Il faudrait aussi un petit brise-lames d'une quarantaine de pieds de long, à l'extrémité nord-est pour arrêter les vents du Nord-Ouest.

• (10.20 p.m.)

Ce projet ne coûterait pas plus cher que celui formulé d'abord par la ville il y a deux ans. Je suis d'avis que c'est un meilleur projet. Non seulement il ne coûterait pas plus cher que le premier, mais il permettrait en outre d'aménager une petite baie à l'embouchure de la Muskrat, où la municipalité a déjà déposé beaucoup de remblai qui constituerait une zone marécageuse utile à un quai pour petits bateaux.

Un incendie a détruit il y a quelques années les hangars à bateaux devant le quai fédéral et, l'on n'a aménagé aucun emplacement convenable pour remiser les centaines de bateaux de la région. Si je dis «des centaines de bateaux», c'est que j'ai vérifié au bureau des douanes de Pembroke et j'ai appris qu'il y a 3,131 petits bateaux inscrits dans la région. Cela souligne la nécessité d'installations de lancement sur la rivière Outaouais. En outre, nous dépendons beaucoup de l'industrie touristique pendant l'été et nous voulons encourager cette industrie pour laquelle toute la région de Renfrew offre un cadre idéal.

Une rampe pour la mise à l'eau des embarcations a été aménagée sur la grève de la baie, à l'extrémité ouest du quai actuel, mais cet emplacement présente deux gros inconvénients. Il faut maintenant procéder au dragage de la baie elle-même, qui devra être draguée de temps à autre à l'avenir à cause de la vase qui s'y dépose constamment. Deuxièmement, pour mettre une embarcation à l'eau à cet endroit, on doit barrer la route avec son automobile et sa remorque. La route sert de sortie et d'entrée pour le parc municipal avoisinant. De plus, il n'y a pas de place pour stationner convenablement les autos et les remorques. A cause de cela, il a été proposé de changer le lieu de cette rampe simple de mise à l'eau et d'aménager une rampe double à la tête de la baie, soit à l'embouchure de la Muskrat. La municipalité est disposée à céder à la Couronne un droit de passage dans cette région. L'argent qu'il faudrait affecter au dragage de la baie, à l'ouest du quai actuel, pourrait défrayer une partie du coût de la construction de la rampe double au nouvel emplacement près de l'embouchure de la Muskrat, à l'est du quai actuel.

De telles installations contribueraient pour beaucoup à la sécurité des jeunes et à une forte proportion des 3,131 propriétaires de bateaux de la région qui les utiliseraient. Le montant global affecté à l'aménagement de quais et d'installations de mise à l'eau ces dernières années est très peu élevé. J'aimerais en recommander l'augmentation car cela aiderait à assurer une saine récréation aux Canadiens.

En terminant, monsieur l'Orateur, j'aimerais dire n'éprouver que des sentiments d'admiration et de confiance envers l'actuel ministre des Travaux publics. Je tiens à le remercier de son excellente collaboration par le passé. (*Applaudissements*)

M. Knowles: Quel bel esprit de Noël.

M. Hopkins: Vu qu'on a dépensé bien peu d'argent pour des aménagements semblables dans la ville de Pembroke depuis 40 ans, je saurais gré au ministre, comme aussi le maire et le conseil de cette ville, de songer sérieusement à améliorer la situation en 1967.

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, pour commencer, je remercie le député des quelques allusions à la fin de son discours. Je suis peu habitué à ce genre de compliments à la Chambre des communes, et je les ai trouvés vraiment réconfortants et agréables à entendre.

M. Knowles: Même l'opposition a fait chorus.

L'hon. M. McIlraith: Je ne veux pas traiter le projet en détail parce que, à mon avis, ce ne serait pas particulièrement utile pour le moment. Je préfère utiliser le temps limité dont je dispose pour signaler qu'à mon avis deux problèmes se posent. L'un porte sur le quai public actuel qui a grand besoin de réparations. Le ministère a étudié la question et songe effectivement à entreprendre les réparations demandées, au cours de l''année qui vient. Cette partie du problème peut donc être réglée.

La deuxième consiste à répondre au besoin en rapide croissance de petites embarcations dans la région. Il faudrait effectuer certains travaux pour que le port et le quai, très en vogue dans cette partie agréable de la magnifique rivière Ottawa, soient vraiment utiles. Cette question relève de la politique de la navigation et dépendra d'un accord satisfaisant avec les autorités locales ou municipales. On est en train d'étudier activement la question et son règlement dépendra des accords que nous parviendrons à conclure. J'espère alors proposer une étude effective et aussi, des résultats, quant aux ententes opportunes relatives au partage des frais.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h. 30 du soir).

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 20 décembre 1966

La séance est ouverte à deux heures et demie.

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

CRÉDIT AU CONSOMMATEUR ET PRIX—DÉPÔT DES 3e ET 4e RAPPORTS DU COMITÉ MIXTE SPÉCIAL

M. Ron Basford (Vancouver-Burrard) présente les 3e et 4e rapports du comité mixte spécial du Sénat et de la Chambre des communes du crédit au consommateur et des prix.

AGRICULTURE, FORÊTS ET AMÉNAGEMENT RURAL—ADOPTION DU 5e RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT

M. E. F. Whelan (Essex-Sud) propose l'adoption du 5e rapport du comité permanent de l'agriculture présenté à la Chambre le vendredi 9 décembre.

(La motion est adoptée.)

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

L'INDE—ENTENTE MODIFICATRICE RELATIVE À UNE CENTRALE ATOMIQUE

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, je désire déposer les textes anglais et français de l'entente modificatrice de l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Inde, au sujet de la centrale d'énergie atomique de Rajasthan et de la centrale de Douglas Point, signée à New Delhi le 16 décembre 1963. Je désire aussi déposer copie de la correspondance échangée entre le haut-commissaire à New Delhi et le secrétaire du ministère de l'Énergie atomique de l'Inde sur les garanties particulières entourant l'ensemble du projet.

LE BUDGET

INDICES DE FUITES PRÉMATURÉES

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, en l'absence du ministre des Finances, je demanderais au premier ministre si on a attiré son attention sur deux faits: d'abord, que, quelques jours avant l'annonce du budget, divers éléments de la presse ont prédit une hausse de l'impôt sur le revenu qui ne toucherait pas ceux dont le revenu est inférieur à $6,000, prédiction remarquablement juste; ensuite, que le président d'un organisme de la Colombie-Britannique qui s'occupe de valeurs, selon les journaux, s'est dit convaincu, après un entretien avec le ministre des Finances, que la taxe de vente serait majorée de 1 p. 100? Le premier ministre pourrait-il faire effectuer une enquête pour établir où pareille fuite s'est produite car il est évident que l'exactitude des deux prédictions est plus qu'une pure coïncidence?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'ai lu les nouvelles et j'ai également parlé de la chose avec le ministre des Finances. Ce dernier a déclaré qu'il n'y avait eu aucune fuite au ministère des Finances et que les nouvelles n'étaient que des conjectures. Si quelque chose d'autre exige une enquête, j'y consentirai volontiers mais je crois que la déclaration du ministre des Finances devrait clore l'affaire.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le premier ministre ne croit-il pas que deux hypothèses aussi intelligentes laissent supposer un don de prophétie sans précédent, en l'absence de toute fuite?

Le très hon. M. Pearson: Je me garderais bien d'affirmer que la clairvoyance prophétique en cause est sans précédent.

[*Plus tard*]

Monsieur l'Orateur, permettez-moi de fournir une réponse supplémentaire à la question soulevée par le chef de l'opposition au sujet de la prétendue fuite de renseignements budgétaires. Vu la communication que je viens de recevoir, et en toute justice envers le ministre des Finances, j'aimerais verser au compte rendu un télégramme que le président de la Bourse de Vancouver lui a adressé. Voici:

> Je tiens à confirmer mes déclarations d'hier soir à la presse selon lesquelles le ministre des Finances ne m'a nullement dévoilé la teneur de son budget mercredi dernier ni à aucun autre moment, et que mes prédictions n'étaient que de pures conjectures fondées sur mes années d'expérience dans le domaine de la finance. M. Sharp et moi n'avons pas discuté du budget, ni seuls ni en compagnie d'autres personnes.
>
> J. A. Vanluven

LES FINANCES

LE RAPPORT DE LA COMMISSION CARTER SUR LA FISCALITÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): Monsieur l'Orateur, j'ai une question complémentaire. J'aimerais demander au premier ministre quand nous pouvons nous attendre à recevoir le rapport de la Commission Carter.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Ce n'est pas une question complémentaire.

[Plus tard]

M. Winkler: Monsieur l'Orateur, je vais répéter ma question au ministre des Finances. Peut-il nous dire à quelle date la Chambre peut compter être saisie du rapport de la Commission Carter?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, j'ai eu ce matin un entretien avec les ministres provinciaux des Finances; voilà pourquoi j'étais un peu en retard à la Chambre. Je leur ai dit, et je vais donc le dire maintenant aux députés, sans être trop catégorique dans mes prédictions, que j'espérais recevoir le rapport dans les deux langues, en mars. Sauf erreur, le rapport est terminé en anglais et on l'a confié aux imprimeurs et aux traducteurs.

M. Knowles: En mars 1967?

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—CLÉMENCE À L'ENDROIT DES CHEFS SYNDICAUX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser au solliciteur général une question dont je lui ai donné préavis de vive voix. Il s'agit des instances qui lui ont été adressées par divers organismes de la Colombie-Britannique et par moi-même, lui demandant de faire preuve de clémence envers quatre chefs syndicaux qui purgent une peine d'emprisonnement pour outrage au tribunal. A des questions du député de Vancouver-Kingsway et du député de Kootenay-Ouest, le ministre a répondu qu'il étudiait la question. Le solliciteur général peut-il nous faire connaître sa décision au sujet de chacun de ces quatre hommes?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général du Canada): Monsieur l'Orateur, j'ai bien reçu les

instances dont a parlé le député. Le député de Kootenay-Est et celui de Victoria (C.-B.) en ont également formulées.

La prérogative royale de clémence a été exercée envers les quatre hommes en question de la manière suivante. La personne condamnée le 30 septembre à trois mois d'emprisonnement a été libérée le 16 décembre et a bénéficié de la remise du reste de sa peine. Celle qui a été condamnée le 30 septembre à quatre mois d'emprisonnement sera libérée le 22 décembre et bénéficiera également d'une remise de peine. Les deux autres hommes condamnés à la même date à six mois d'emprisonnement seront libérés du 22 décembre jusqu'au 3 janvier, alors qu'ils seront tenus de revenir continuer à purger leur peine.

M. Lewis: Monsieur l'Orateur, le solliciteur général peut-il nous dire si l'on examinera de nouveau la remise d'une partie de la peine des deux hommes qui doivent retourner en prison le 3 janvier?

L'hon. M. Pennell: Monsieur l'Orateur, à l'heure actuelle, je ne saurais m'engager à cet égard. Toutefois, en temps utile, on étudiera l'opportunité de recommander plus de clémence.

PETERBOROUGH (ONT.)—LA GRÈVE À L'ENTREPRISE TILCO ET L'AMNISTIE AUX DÉTENUS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Ralph Cowan (York-Humber): Monsieur l'Orateur, puisque l'on accorde la clémence à ces personnes de Vancouver, le solliciteur général nous dirait-il si le cabinet accordera vraisemblablement l'amnistie aux deux hommes de Peterborough envoyés en prison à l'époque de la grève de la Tilco?

[Plus tard]

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Je n'ai pu saisir la question supplémentaire du député d'York-Humber.

M. Cowan: Je vais la répéter, mais j'en ai aussi une autre à poser. Voici ma question supplémentaire: si le cabinet fait preuve de clémence sur la côte du Pacifique, en fera-t-il autant envers les ouvriers de l'usine Tilco de Peterborough qui ont été condamnés à des peines d'emprisonnement par le tribunal?

L'hon. M. Pennell: Je crois savoir, sauf erreur, que les hommes dont veut parler le député ont été libérés. Vu la nature de l'affaire, il n'y a pas de règle établie pour ce qui est d'user de clémence en vertu de la prérogative royale. Il est peu probable, je sais, qu'une décision rendue dans un cas particulier rallie l'approbation générale. Une des choses dont on a tenu compte pour fixer la date de libération de ces hommes sur la côte du Pacifique, c'est qu'ils ne pouvaient mériter de remise de peine comme on en accorde normalement aux détenus dans nos institutions pénitentiaires.

LES NATIONS UNIES

LE MAINTIEN DE LA PAIX—LA PARTICIPATION MILITAIRE BÉNÉVOLE DU CANADA

A l'appel de l'ordre du jour.

M. A. B. Patterson (Fraser Valley): Monsieur l'Orateur, j'aimerais adresser ma question au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Eu égard à l'attitude négative des Nations Unies au sujet de la résolution canadienne visant à établir une base satisfaisante pour le financement des opérations de maintien de la paix, le gouvernement canadien envisage-t-il quelque changement dans sa politique de participation à des opérations où la totalité des frais d'entretien de ses troupes reste à la charge du Canada?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, je voudrais être sûr d'avoir bien compris la question de mon honorable ami. Il n'y a aucune force armée des Nations Unies à laquelle le Canada participe en supportant la totalité des frais d'entretien de ses troupes. Dans le cas de Chypre, nous assumons certains de nos propres frais d'entretien, mais les Nations Unies assument certains autres frais. De toute façon, on n'a pas disposé de notre résolution d'une façon négative en ce sens qu'elle ait été rejetée; on en a simplement remis l'examen à la reprise de la session et cela n'entraîne aucun changement de politique de la part du gouvernement du Canada. Nous continuons à croire que le maintien de la paix est une fonction importante des Nations Unies et que nous devons essayer de trouver un moyen équitable de financer les opérations de maintien de la paix effectuées par l'ONU.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Je voudrais adresser une question supplémentaire au ministre de la Défense nationale. Étant donné que l'Assemblée générale a manifesté hier son indifférence et même son hostilité à accroître les possibilités de maintien de la paix des Nations-Unies en infligeant une cuisante défaite à la proposition canadienne, le ministre envisage-t-il de reviser ses projets d'unification des forces armées?

L'hon. Paul Hellyer (ministre de la Défense nationale): Certainement pas, monsieur l'Orateur. Au moment de la rédaction du Livre blanc en 1964, nous avons décidé que, d'après notre expérience, nous pourrions mieux contribuer aux opérations futures de maintien de la paix, si les Nations Unies en faisaient la demande et si le gouvernement du Canada l'autorisait, en constituant une force mobile de type classique, aux effectifs bien entraînés et bien équipés. C'est la politique qu'énonçait le Livre blanc et que suivait le gouvernement C'est toujours la politique du gouvernement et des forces armées. Les effectifs que nous formons sont justement les mieux entraînés, non seulement pour prévenir une guerre en Europe et sur le front central, mais partout et chaque fois qu'on fera appel à eux.

Mon honorable ami devrait donc se consoler à l'idée que nous serons en mesure de répondre chaque fois qu'on fera appel à nos services. Les forces que nous mettons sur pied présentement sont assez souples pour nous permettre d'assumer nos obligations.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, la déclaration du ministre n'est-elle pas tout à fait platonique, étant donné l'échec diplomatique retentissant que le gouvernement vient d'essuyer par la défaite de la résolution canadienne? (*Exclamations*) C'est en ces termes que les journaux en parlent.

L'hon. M. Martin: Il n'en est rien, et vous le savez.

Le très hon. M. Diefenbaker: Que le ministre me permette la question suivante. Étant donné que son projet d'un force unifiée pour le maintien de la paix a été répudié par l'URSS et la France, n'est-il pas d'avis que s'il met sur pied, lui, une force unifiée, elle n'aura aucun rôle à jouer?

L'hon. M. Hellyer: Monsieur l'Orateur, le très honorable représentant n'a pas lieu, je crois, de faire de pareilles critiques. Je lui dirai que le gouvernement recherche constamment la paix mondiale et qu'il fera tout son possible, aux Nations Unies et ailleurs, pour atteindre cet objectif. Nous n'allons pas nous laisser décourager par de petits revers. Nous voulons persister dans ce que nous considérons comme une tâche nationale très importante, pour notre pays comme pour le monde

entier. Nous essayons de mettre au point une méthode plus efficace de règlement des différends internationaux. Mon ami devrait savoir que nous sommes en train de mettre sur pied une force capable de contribuer au maximum à la cause de la paix, indépendamment des circonstances. (*Applaudissements*)

L'hon. M. Starr: C'est un tas de balivernes.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le ministre n'admet-il pas que l'attitude adoptée hier aux Nations Unies a fait fi de toutes ses théories fantastiques? Que va-t-il faire de sa force si les Nations Unies insistent sur leur point de vue? Va-t-il faire un voyage en URSS et en France pour prouver à ces nations qu'il a raison envers et contre tous?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

LES CÉRÉALES

LA RÉCOLTE DE 1966: LES DERNIERS PAIEMENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Reynold Rapp (Humboldt-Melfort-Tisdale): Monsieur l'Orateur, je pose ma question au ministre du Commerce, en sa qualité de responsable de la Commission canadienne du blé. Celle-ci pourrait-elle effectuer les paiements définitifs touchant la dernière campagne agricole avant la fin de l'année, afin que le mini-budget n'absorbe pas tout?

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, les paiements définitifs ne seront pas faits avant la fin de l'année. J'ai annoncé précédemment qu'ils seront versés vers la fin de janvier 1967.

M. Rapp: Ce n'est pas juste.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LA RHODÉSIE—INITIATIVE DU CANADA EN VUE D'IMPOSER DES SANCTIONS—LA FORMATION D'UNE COMMISSION DE DOCUMENTATION

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Quelles mesures supplémentaires le Canada a-t-il prises ou compte-t-il prendre pour se conformer à la résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies en vue d'imposer des sanctions obligatoires, y compris celles qui visent le pétrole, contre le gouvernement illégal de la Rhodésie du Sud?

[L'hon. M. Hellyer.]

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, je serais étonné qu'il soit nécessaire de prendre d'autres mesures. Cependant, après l'adoption de la résolution relative aux sanctions obligatoires, j'ai demandé aux légistes de la Couronne de s'assurer qu'il en était ainsi.

M. S. J. Enns (Portage-Neepawa): Une question complémentaire, monsieur l'Orateur, au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Vu la grande inquiétude que cause la situation rhodésienne au Canada, le ministre songerait-il à envoyer en Rhodésie une commission de documentation composée de membres de son ministère pour évaluer la situation sur place?

Une voix: Envoyez Bob Thompson.

L'hon. M. Martin: Monsieur l'Orateur, je pense que le Conseil de sécurité des Nations Unies prend les mesures qui s'imposent à l'heure actuelle.

LA RHODÉSIE—DON D'UNE QUANTITÉ D'ESSENCE DE LA PART D'ORGANISMES CANADIENS

A l'appel de l'ordre du jour.

Mme Grace MacInnis (Vancouver-Kingsway): Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. C'est au sujet d'une publication émanant de la Rhodésie où l'on mentionne 1,500 gallons d'essence qui auraient été donnés par des organismes canadiens du nom de *Friends of Rhodesia* et qui auraient été présentés par un M. Gostick, des *Friends of Rhodesia* de Toronto. Ce dernier aurait dit: «Ce cadeau est un témoignage de la sympathie et de l'appui des Canadiens». Je voudrais demander au secrétaire d'État aux Affaires extérieures ce qu'il peut faire à ce sujet.

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Je m'occuperai volontiers de l'affaire et je lirai l'article, monsieur l'Orateur.

L'hon. M. Starr: Et les approvisionnements de denrées alimentaires au Vietnam du Nord?

Le très hon. M. Diefenbaker: Le ministre m'a dit cela il y a une quinzaine et il n'a encore rien fait.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR

L'EUROPE ORIENTALE—LA CRÉATION POSSIBLE DE NOUVEAUX DÉBOUCHÉS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. George Hees (Northumberland): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une ques-

tion au ministre du Commerce. Étant donné ses récents voyages aux pays socialistes de l'Europe orientale et sa déclaration voulant qu'il s'y trouve des débouchés commerciaux pour le Canada, le ministre donnerait-il à la Chambre, à la première occasion, des précisions sur ces débouchés et sur les mesures qu'il prévoit pour les exploiter?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. A mon avis, la question du député exigerait une déclaration très générale. Je ne crois pas ce genre de déclaration admissible à la période des questions.

L'hon. M. Hees: Sauf votre respect, monsieur l'Orateur, je ne demande pas au ministre de nous faire une déclaration maintenant. Je lui demande s'il informerait la Chambre à la première occasion.

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Je serai heureux de le faire, monsieur l'Orateur.

LA NAVIGATION

LA MORT D'UN MARIN À BORD DE L'«ONTARIO POWER»

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Transports. S'il n'a pas les renseignements à portée de la main, j'espère qu'il tiendra ma question pour préavis. Le ministre peut-il dire à la Chambre si l'enquête sur la mort d'un marin à bord de l'*Ontario Power* au commencement de l'année est terminée ou à quelle étape elle en est rendue?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Je crains bien de ne pas connaître ces renseignements, mais je les obtiendrai.

LE PACIFIQUE-CANADIEN

LES TAXES DUES AUX MUNICIPALITÉS DES PRAIRIES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. A. Olson (Medicine Hat): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Transports. En raison du retard imprévu à adopter à la Chambre le nouveau bill concernant les transports à cause de l'ordre de priorité, le ministre s'engagerait-il à communiquer avec le Pacifique-Canadien afin que les municipalités des provinces des Prairies puissent être assurées de recevoir les taxes que cette compagnie ferroviaire a promises pour l'année 1967, même si ce bill n'est pas encore adopté au 31 décembre de la présente année.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je pourrais donner plus de précisions, en réponse à la question du député, lorsque nous en arriverons à l'étude du bill. Peut-être n'y a-t-il pas grand espoir de le faire adopter, mais j'espère néanmoins que nous y consacrerons un peu de temps avant le congé. Je serai alors heureux de répondre à cette question.

M. Bell: Vous auriez mieux fait d'écrire au Père Noël.

M. Olson: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre des Transports ne pourrait-il pas donner certaines indications à ces municipalités, car elles en auront besoin pour établir leur budget de 1967? Comme nous ne sommes pas saisis du projet de loi, à défaut de ces renseignements, les municipalités devront obtenir certaines indications d'ici la fin de l'année.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, il serait peut-être utile à ce propos, si vous me le permettez, de rappeler aux députés que le Pacifique-Canadien a consenti de plein gré à renoncer à une exemption que le Parlement ne pouvait lui retirer sans modifier la constitution. Le plus que je pourrais faire serait de transmettre les instances du député à ce sujet, ainsi que les miennes et celles de toute autre personne. Pour le reste, il vaudrait mieux, il me semble, discuter de la chose lorsque les députés seront prêts à faire des concessions, ce qui ne tardera pas trop, j'espère.

[*Français*]

L'INDUSTRIE

A PROPOS DES DIFFICULTÉS FINANCIÈRES DE L'INDUSTRIE TEXTILE CANADIENNE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Ma question, monsieur l'Orateur, s'adresse au très honorable premier ministre.

A la suite des inquiétudes profondes exprimées par M. Daniels, président de l'Industrie canadienne du coton, et pour faire écho à la récente requête de la Confédération des syndicats nationaux, le gouvernement songe-t-il à créer prochainement une Commission royale d'enquête pour étudier la situation financière et économique de l'industrie textile au Canada, et particulièrement celle du Québec?

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je crois que l'on pourrait faire les enquêtes nécessaires sans instituer une commission royale.

LA CONSTITUTION

LA RÉFORME POSSIBLE LORS DU CENTENAIRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au premier ministre. Sous peu, la Commission sur le bilinguisme et le biculturalisme ainsi que les commissions constitutionnelles du Québec et de l'Ontario présenteront leurs constatations. Dans les circonstances, le gouvernement annoncera-t-il ses intentions à propos de la réforme constitutionnelle au début de l'année du centenaire?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le gouvernement fédéral aura beaucoup de travail à accomplir avant de pouvoir faire une annonce de ce genre. Je crois qu'on aurait tort de donner l'impression qu'il est souhaitable ou même nécessaire de tenir une conférence constitutionnelle en règle, avant d'avoir entrepris des travaux préparatoires suffisants.

M. Grafftey: J'aimerais poser une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Vu que la Commission et les comités annonceront leurs conclusions bientôt, le premier ministre nous dirait-il si le gouvernement songera à préciser sa position au début de la nouvelle année afin qu'un dialogue ne s'engage pas dans le vide?

M. l'Orateur: Je signale à l'honorable député qu'il a posé la même question deux fois.

M. Grafftey: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Je ne crois pas qu'un problème plus important que la réforme constitutionnelle puisse se poser au pays au cours de l'année du centenaire. Voilà pourquoi j'aimerais que le premier ministre dise à la Chambre si le gouvernement précisera sa position au début de la nouvelle année afin qu'un dialogue ne s'engage pas dans le vide.

Le très hon. M. Pearson: Nous le ferons dès que les travaux seront terminés.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question qui découle de celle du député de Brome-Missisquoi. Selon le premier ministre, la tenue d'une conférence constitutionnelle exigerait beaucoup de préparatifs. Le premier ministre et le gouvernement songent-ils toujours à charger un comité parlementaire d'aider aux travaux préparatoires à la modification de la constitution?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, lorsque le gouvernement aura achevé son propre travail de préparation, on pourra alors songer à instituer un comité parlementaire auquel le gouvernement pourrait présenter un rapport.

[*Français*]

RADIO-CANADA

LE CARACTÈRE BILINGUE DU POSTE DE PRÉSIDENT

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Théogène Ricard (Saint-Hyacinthe-Bagot): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au très honorable premier ministre.

Le 3 novembre, je lui posai une question à laquelle il était censé donner une réponse dans les deux ou trois jours suivants. Serait-il maintenant en mesure de la donner?

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je ne me souviens pas de ce qui s'est passé le 3 novembre. Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de me le rappeler?

L'hon. M. Ricard: Oui, monsieur l'Orateur. A ce moment-là, j'ai demandé au premier ministre si la déclaration du secrétaire d'État était exacte. L'honorable représentante avait dit qu'il ne fallait pas nécessairement être bilingue pour être nommé président de Radio-Canada.

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, je crois que le secrétaire d'État pourra nier cette déclaration. J'avais consulté l'honorable représentante à ce moment-là et elle avait dit que la déclaration était tout à fait inexacte.

[*Français*]

LA CHAMBRE DES COMMUNES

VŒUX DE BONNE FÊTE À MADEMOISELLE LAMARSH

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Marcel Prud'homme (Saint-Denis): Monsieur l'Orateur, étant donné qu'on a mentionné le nom de l'honorable secrétaire d'État, me serait-il permis de lui offrir, aujourd'hui, nos meilleurs vœux à l'occasion de son anniversaire de naissance? (*Applaudissements*)

LES SPORTS

DÉMARCHES EN VUE D'AUTORISER DEUX ÉQUIPES DE HOCKEY À SE RENDRE EN EUROPE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J.-A. Mongrain (Trois-Rivières): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre du Commerce.

Le ministre pourrait-il informer la Chambre si quelqu'un de son ministère ou lui-même, ou quelqu'un d'un autre ministère, est intervenu récemment pour obtenir l'autorisation indispensable afin que deux équipes de hockey patronnées par l'Expo '67 puissent faire la tournée européenne?

M. l'Orateur: A l'ordre! Je crois que l'honorable député a peut-être l'intention de traiter ce sujet à dix heures?

M. Mongrain: Dix heures ce soir.

[*Traduction*]

LES FAILLITES

LA SOCIÉTÉ «PRUDENTIAL FINANCE CORPORATION»—L'OPPORTUNITÉ D'UNE ENQUÊTE FÉDÉRALE-PROVINCIALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au ministre des Finances touchant le désastre de la *Prudential Finance Corporation* et la *North American General Insurance*. Nous dirait-il si lui-même ou le ministre de la Justice, ou l'un et l'autre entendent proposer aux autorités provinciales de l'Ontario la création d'une commission royale mixte d'enquête ou de quelque autre organisme d'enquête pour déterminer quelles circonstances ont entraîné ce désastre?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je crois que cette initiative serait prématurée, mais je me propose de conférer avec les ministres des gouvernements provinciaux, que j'ai rencontrés hier et aujourd'hui. Lors de ces deux réunions, j'ai préconisé la tenue d'une conférence entre les provinces et le gouvernement fédéral pour étudier le champ d'activité des compagnies de financement, et l'on a accueilli cette suggestion avec beaucoup d'enthousiasme.

M. Lewis: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Si j'ai bien compris le ministre des Finances, il m'a répondu qu'une enquête lui semblait prématurée. Puis-je demander au ministre si la récente et désastreuse faillite de la *Prudential,* suivant de si près celle de la *Atlantic Acceptance* d'il y a un an ou un an et demi, ne reflète pas une situation exigeant une enquête immédiate?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, ces questions me causent aussi beaucoup d'inquiétudes. En vérité, le procureur général de l'Ontario m'a averti de la faillite de la *Prudential Finance* dès qu'il en a eu vent, car il redoutait les conséquences d'une nouvelle faillite d'une société de l'Ontario sur le monde des affaires en général. Cela me préoccupe beaucoup, monsieur l'Orateur, et nous aurons des entretiens à ce sujet avec les autorités provinciales afin de déterminer comment les gouvernements respectifs peuvent améliorer les règlements qui régissent ces sociétés. J'ai le ferme espoir, évidemment—ou mieux la ferme conviction—que l'Ontario, qui a la juridiction sur la *Prudential Finance,* effectuera une enquête approfondie.

LA SOCIÉTÉ «PRUDENTIAL FINANCE CORPORATION»—LA COMPENSATION DES ACTIONNAIRES—L'OPPORTUNITÉ D'UNE ENQUÊTE

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, le ministre voudrait-il soulever également avec les provinces particulièrement atteintes la question des compensations aux investisseurs et aux déposants qui comptent sur les responsabilités des gouvernements à l'égard de ceux qui ont investi leur argent péniblement gagné et l'ont perdu à cause d'une fraude?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je suis sûr que les représentants des gouvernements fédéral et provinciaux en discuteront lors de notre réunion. Cela ne veut pas dire que nous ferons nécessairement cette recommandation à nos gouvernements respectifs, mais je suis convaincu qu'on soulèvera ce point.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question supplémentaire au ministre des Finances. Lui-même ou des hauts fonctionnaires de son ministère ont-ils reçu ces derniers mois des observations au sujet des pratiques d'autres sociétés d'assurance ou de finance—à part la *Prudential* et ses associés—laissant entendre que leurs opérations pourraient tout aussi bien amener une débâcle? Dans l'affirmative, quelles dispositions le ministre a-t-il prises?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, pour les compagnies d'assurance, les lois qui ont reçu l'approbation de ce Parlement nous obligent à surveiller les transactions des compagnies d'assurance constituées en corporation

par le gouvernement fédéral. Le surintendant des Assurances fait tout son possible pour assurer la solvabilité de ces compagnies.

Par ailleurs, je le répète, il est très difficile à un pouvoir quelconque d'offrir une protection contre le genre de fraude et de vol commis dans le cas de la *North American General*, où des titres, inscrits dans la comptabilité, ont disparu.

M. Howard: Une question complémentaire. Le ministre nous a donné des renseignements très intéressants, mais n'a pas répondu à ma question: lui-même ou ses fonctionnaires ont-ils reçu au sujet d'autres compagnies des instances permettant de prévoir d'autres faillites dans les secteurs de l'assurance ou de la finance? Si oui, qu'a-t-il fait à leur sujet?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, je demanderai au surintendant des assurances s'il a reçu des rapports semblables. Toutefois—les députés en conviendront, je pense—il ne serait pas souhaitable de créer l'impression que les compagnies d'assurance constituées en corporation par une charte fédérale sont sur le point de s'effondrer. C'est une question très grave et très importante. Je suis sûr que le député ne voudrait pas que je donne cette impression et ne voudrait pas créer cette impression lui-même.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, la mise en garde et les avertissements donnés par le ministre n'indiquent-ils pas que des mesures devraient être prises immédiatement pour protéger les 20,000 détenteurs de police de cette compagnie d'assurance? N'estime-t-il pas que cela est de toute première importance si l'on veut préserver le respect et la considération nécessaires pour l'intégrité des compagnies canadiennes?

L'hon. M. Sharp: Non, monsieur l'Orateur, je ne puis accepter cette proposition. Le gouvernement fédéral fait tout son possible aux termes de la loi fédérale pour protéger les intérêts des détenteurs de police et des actionnaires des compagnies d'assurance, mais il est certains genres de fraudes et de vols contre lesquels on ne peut assurer de protection, à moins de modifier la loi. Le chef de l'opposition et d'autres députés m'ont critiqué en disant que j'aurais dû signaler plus tôt la nécessité d'améliorer la loi pour accorder aux détenteurs de polices et aux actionnaires des compagnies canadiennes autant de protection que les compagnies britanniques et étrangères faisant affaires au Canada, et j'enquête sérieusement à cet égard.

Cette initiative de ma part aidera, je pense, à accroître la confiance que le public aura à l'égard de ces compagnies, et je n'hésite aucunement à dire que j'ai l'intention de poursuivre ces discussions avec les compagnies et, par la suite, avec les provinces.

AIR CANADA

LES VOLS VERS LES MARITIMES ET L'OUEST

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre des Transports. Elle a trait à Air Canada. Le ministre sait-il si Air Canada assure le nombre convenu de vols vers les Maritimes et l'Ouest canadien, ou si ces vols ont été limités pour favoriser les vols vers le Sud?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): J'ai transmis à Air Canada la question posée hier soir par le député. Je ne comptais pas recevoir de réponse sur-le-champ, et je n'en ai pas eue.

LES TRANSPORTS

LA RARETÉ DES PLACES À BORD DES CONVOIS FERROVIAIRES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, le ministre des Transports pourrait-il nous dire aussi pourquoi les transports ferroviaires sont presque inaccessibles depuis deux ans. Il est presque impossible de retenir des places moins de trois mois d'avance.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, la question sur les transports ferroviaires soulève un sujet inédit, cette session-ci, et je devrai l'approfondir.

[*Français*]

LE PACIFIQUE-CANADIEN

A PROPOS DE LA SUPPRESSION DU TRAIN DE NUIT ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC

A l'appel de l'ordre du jour.

M. l'Orateur: Une question supplémentaire, l'honorable député de Trois-Rivières.

M. J.-A. Mongrain (Trois-Rivières): Monsieur le président, dans le même ordre d'idées, l'honorable ministre aurait-il reçu, récemment, des représentations en vue d'obtenir son intervention pour rétablir le train de nuit Montréal-Québec qu'on a supprimé?

M. l'Orateur: A l'ordre. Je doute qu'il s'agit d'une question supplémentaire, et la question, telle que formulée, ne peut être posée à l'honorable ministre en ce moment.

LE CODE CRIMINEL

AMENDEMENTS RELATIFS À LA VALIDITÉ DE LA CONFESSION D'UN ACCUSÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur le président, je voudrais m'adresser à l'honorable ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, parce que le carnet social de mon ami de Saint-Denis (M. Prud'homme) révèle que l'honorable ministre célèbre également son anniversaire de naissance aujourd'hui. Cependant, la nature de ma question m'oblige à m'adresser à l'honorable ministre de la Justice.

Je voudrais tout simplement demander à l'honorable ministre s'il a eu, relativement à l'affaire Sicotte et aux actes de brutalité policière, des entretiens avec le ministre de la Justice du Québec, M. Bertrand, en vue de faire amender le Code criminel pour refuser la validité de la confession d'un accusé, lorsque celle-ci est faite en l'absence de son procureur?

L'hon. Lucien Cardin (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, il n'y a eu aucune communication du ministre de la Justice du Québec relativement à la question de mon honorable ami.

[*Traduction*]

L'ASSURANCE-CHÔMAGE

L'AUGMENTATION DES PRESTATIONS AUX GENS MARIÉS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): Je voudrais poser une question au ministre du Travail au sujet des prestations d'assurance-chômage. Elle présente un intérêt général, mais églament une urgence particulière, à cause des licenciements de Cap Breton. Envisage-t-on une augmentation prochaine des $36 de prestations d'assurance-chômage accordés aux gens mariés?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): On est toujours en train d'examiner les modifications possibles des règlements concernant l'assurance-chômage. Tout changement éventuel—je ne dis pas qu'il s'en produira un—sera annoncé en temps utile.

RÈGLEMENT PRIVANT DE PRESTATIONS LES PÊCHEURS DE VANCOUVER

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Je pourrais peut-être, dans une question supplémentaire, demander au ministre, s'il est enfin parvenu à une conclusion concernant les effets de l'assurance-chômage sur les pêcheurs de la côte ouest?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Depuis que le député de Skeena m'a remis une copie de la lettre afférente l'autre jour, j'ai fait mener des enquêtes et je me suis entretenu aussi avec le vice-président de l'union des pêcheurs. De fait, j'essaie depuis une heure de le joindre par téléphone afin de prendre rendez-vous avec lui pour discuter de la question.

Le problème est dû à un changement du règlement sur les pêcheries et il faudra peut-être trouver une nouvelle formule à insérer dans le règlement qui porte sur l'assurance-chômage afin de surmonter la difficulté. Je serai très surpris si une réunion n'a pas lieu à ce sujet dans quelques jours avec les représentants de la côte ouest.

LA LOI SUR L'ASSURANCE-CHÔMAGE

LA PRÉSENTATION D'UNE MESURE MODIFICATRICE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Le gouvernement a-t-il l'intention de présenter des modifications à la loi sur l'assurance-chômage au cours de la dernière partie de la session?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Nous doutons fort, comme je l'ai dit précédemment, je crois, que le grand nombre de changements dont parle le rapport interministériel fondé sur l'étude ordonnée par le premier ministre puissent être étudiés et présentés sous forme de projet de loi au cours de cette session-ci. Cependant, nous songeons sérieusement à donner suite à certaines de ces modifications, par décret du conseil, à la première occasion l'an prochain.

LES NATIONS UNIES

LA CORÉE DU SUD—LE RETRAIT DES TROUPES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Howard Johnston (Okanagan-Revelstoke): Ma question s'adresse au premier ministre. Il y a quelques jours, je lui ai demandé si le Canada s'était prononcé sur les deux résolutions, proposées aux Nations Unies, sur l'évacuation de la Corée du Sud par les troupes des Nations Unies. Il a répondu qu'il aimerait avoir le temps d'examiner le texte de ces résolutions. Le très honorable représentant aurait-il d'autres remarques à faire?

[*Français*]

LA NAVIGATION

A PROPOS DE LA NAVIGATION D'HIVER SUR LE SAINT-LAURENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Gilles Grégoire (Lapointe): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre des Transports au sujet de la déclaration qu'il a faite hier soir relativement à ce qu'il en coûterait pour faciliter la navigation en hiver sur le Saint-Laurent. Le ministre peut-il nous dire si son ministère a mené une enquête à ce sujet et, dans le cas de l'affirmative, est-il prêt à déposer les chiffres?

[*Traduction*]

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): La question est toujours à l'étude, mais je n'ai rien de spécial à dire pour l'instant.

[*Français*]

M. Grégoire: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre des Transports pourrait-il alors déposer le rapport ou les notes qu'il a consultés hier soir avant de citer les chiffres? Et pourrions-nous connaître ces chiffres-là?

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai parlé que de plusieurs millions, monsieur l'Orateur.

[*Français*]

M. Grégoire: Monsieur l'Orateur...

M. l'Orateur: A l'ordre! J'ai donné la parole à l'honorable député de Calgary-Sud.

[*Traduction*]

LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

LA DISPONIBILITÉ DES RENSEIGNEMENTS: MODIFICATION DE LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. R. Ballard (Calgary-Sud): J'aimerais poser une question au ministre du Revenu national. Vu l'amendement dont le comité plénier de la Chambre a été saisi hier soir au sujet de la mesure pour venir en aide aux vieillards pensionnés, aux termes duquel le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social serait autorisé à exiger des renseignements de la Division de l'impôt du ministère du Revenu national, le ministre a-t-il l'intention de faire modifier l'article 133 de la loi de l'impôt sur le revenu, afin de pouvoir communiquer sans obstacle ces renseignements au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social?

M. l'Orateur: A l'ordre. Il me semble que l'honorable député prolonge le débat se rattachant à l'examen d'un projet de loi dont la Chambre est saisie. Il pourrait très facilement poser sa question quand nous reprendrons l'examen de cette mesure.

M. Ballard: Puis-je soulever la question à dix heures?

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

LA TRANSFORMATION DU RÉGIME DE LIBÉRATIONS CONDITIONNELLES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. S. J. Enns (Portage-Neepawa): Ma question s'adresse au solliciteur général. A-t-il étudié des mesures qui élargiraient le champ d'application du régime de libération conditionnelle? Je songe à un cas précis, mais je crois qu'il est urgent de transformer le régime de libération conditionnelle en un meilleur instrument de réhabilitation dans le cadre de la réforme pénale.

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): J'aimerais informer le député que nous étudions des modifications à la loi sur la libération conditionnelle de détenus et au Code criminel en vue de réaliser cet objectif.

• (3.20 p.m.)

MODIFICATION DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

SUPPLÉMENT DE REVENU GARANTI ET DÉTERMINATION DU REVENU DES PENSIONNÉS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen interrompu le lundi 19 décembre du bill n° C-251 tendant à modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse présenté par l'honorable M. Mac-Eachen.

Sur l'article 3—

M. le président: Lorsque la séance a été levée le lundi 19 décembre, l'article 3 était à l'étude. Le comité est-il prêt à se prononcer?

Des voix: La mise aux voix.

M. le président: L'article 3 est-il adopté?

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président...

[*Français*]

M. Grégoire: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Hier soir, lors de l'ajournement, à dix heures, j'avais la parole, et cela faisait cinq minutes, je crois, que je parlais et que j'ai signalé qu'il était dix heures. Alors, je me demande s'il ne serait pas normal que je puisse terminer, aujourd'hui, les quelques remarques que j'avais commencées hier?

[*Traduction*]

M. le président: Le député de Lapointe a la parole.

[*Français*]

M. Grégoire: Merci, monsieur le président. Je n'ai que quelques remarques sur cet article du bill relatif à la sécurité de la vieillesse.

Je crois, monsieur le président, qu'il n'y a pas lieu d'être satisfait de la réponse donnée hier par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) sur le problème des provinces qui voudraient instaurer ou prendre à leur compte le régime de la sécurité de la vieillesse.

Le ministre se défend en disant que c'est simplement une hypothèse. Monsieur le président, je voudrais faire remarquer au ministre que c'est plus qu'une hypothèse, puisque cela a été mentionné directement dans le discours du trône, à l'ouverture de la présente session de la législature de Québec; cela veut donc dire que le gouvernement du Québec a l'intention ferme et arrêtée—puisque c'est mentionné dans le discours du trône—de reprendre à son compte la loi sur la sécurité de la vieillesse. Alors, je crois que lorsque le ministre nous demande d'approuver le bill présentement à l'étude, il lui incombe de nous donner des renseignements sur l'attitude qu'il prendra, lorsque le Québec aura décidé d'avoir son propre programme de sécurité de la vieillesse.

Le ministre ne doit pas se fermer les yeux devant une chose qui, de toute évidence, est à la veille de se produire, puisque cela est mentionné dans le discours du trône, comme je le disais tantôt. Le ministre ne doit pas faire comme l'autruche et s'enfoncer la tête dans le sable; au contraire, il devrait savoir quelles mesures s'imposeront à ce moment-là. C'est pourquoi nous voudrions avoir une réponse du ministre, étant donné qu'il est fermement indiqué, dans le discours du trône, que le Québec est décidé à reprendre le «contrôle» de la sécurité de la vieillesse. Face à une situation semblable, que fera le ministre? Pourquoi ne pas inclure dans la présente loi une disposition visant à accorder une compensation fiscale aux provinces—ou au Québec, advenant que ce soit le cas pour Québec—qui décideront de reprendre le «contrôle» et l'administration de la sécurité de la vieillesse?

Je crois que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social devrait nous donner une réponse à ce sujet. Au fait, il devrait même prévoir dans le bill cette compensation fiscale; à ce moment-là, cela atténuerait ou ferait disparaître le problème posé par l'article 94A de la Constitution, qui donne un droit prioritaire aux provinces dans le domaine de la sécurité de la vieillesse.

Alors, je demande au ministre de nous indiquer clairement ce qu'il fera, lorsque le Québec aura adopté cette loi prévue dans le discours du trône, et je lui demande également de nous dire s'il n'a pas l'intention, à ce stade et en vue de ce qui doit se produire, d'amender le bill pour prévoir une compensation fiscale pour toute province qui désirerait avoir son propre régime de sécurité de la vieillesse.

[*Traduction*]

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président, maintenant que le premier ministre est ici, on pourrait peut-être saisir l'occasion pour faire connaître à la Chambre et au pays l'attitude du gouvernement canadien à l'égard d'une situation qui se produira bientôt lorsque l'Assemblée législative de la province de Québec appliquera une mesure législative lui permettant d'exercer ses pouvoirs en ce qui concerne la sécurité de la vieillesse et les pensions de vieillesse en général. A deux ou trois reprises, nous avons tenté d'obtenir des renseignements à ce sujet.

Le gouvernement du Canada, conformément à son objectif avoué d'amener l'unité, a-t-il l'intention d'assurer à n'importe quelle province que, si elle utilise tous ses pouvoirs, le gouvernement fédéral, au moyen de subventions et autres choses de ce genre, lui avancera l'argent nécessaire quand elle se retirera du régime national? Ce n'est pas une suggestion de ma part, mais une question au sujet des intentions du gouvernement. Nous avons tenté d'obtenir des renseignements du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, mais ils sont aussi pauvres que les terres du Sahara. Nous n'avons rien appris.

Cela m'étonne, car je me rappelle fort bien les différentes mesures que prenait le ministre lorsqu'il exprimait verbalement son adhésion au fédéralisme coopératif. Le gouvernement a-t-il maintenant l'intention de renier sa déclaration en faveur de ce principe, ou songe-t-il à l'appliquer d'une manière analogue à celle de l'assurance-maladie, de sorte que la province ou les provinces en question pourront adopter un double régime? Lorsqu'une province décide de promulguer des lois dans les domaines relevant de son ressort, le Parlement fédéral détient un pouvoir corrélatif, comme le prévoit l'article 94A de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Le très hon. M. Pearson: Monsieur le président, le très honorable représentant s'est plaint de n'avoir pas réussi à obtenir d'éclaircissements de notre part sur la question d'ordre constitutionnel qu'il a soulevée; je lui rappelle toutefois qu'il a reçu hier un exposé du ministre de la Santé nationale et du Bien-être

social, qui traitait en termes clairs et précis de cette question, et je ne puis y ajouter grand-chose.

Bien entendu, nous croyons avoir toute l'autorité constitutionnelle nécessaire pour présenter cette mesure, tout comme le gouvernement fédéral avait le pouvoir de présenter le projet de loi relatif aux pensions en premier lieu. Je me souviens qu'une fois cette mesure présentée, bien des occasions sont survenues dans la province de Québec où le droit du gouvernement provincial a été réservé pour présenter des mesures législatives de ce genre aux termes de la constitution, s'il le jugeait à propos, car il a également le droit de le faire. Mais nous ne doutons aucunement de notre compétence constitutionnelle dans ce domaine et nous l'exerçons maintenant, monsieur le président, comme elle a été exercée dans le passé et, en fait, comme mon très honorable ami lui-même devait l'exercer lorsqu'il a proposé un amendement à cette mesure visant à ajouter $25 à la pension. (*Applaudissements*)

Le très honorable représentant—et je ne le critique pas du tout à cet égard—estimait parfaitement convenable de proposer cet amendement même après la déclaration faite à Québec par le premier ministre de la province de Québec. Nous prenons une mesure semblable, quoique d'une façon différente, et je pourrais même ajouter, pour les mêmes raisons, et selon la même interprétation de notre autorité constitutionnelle.

Le très hoonrable représentant a déclaré qu'il se produira bientôt à Québec une situation qui aura pour résultat de nous confronter avec une mesure législative spéciale. Il fonde cette déclaration, monsieur le président, sur une intention énoncée dans un discours du trône d'une Assemblée législative. Nous ne savons pas quand on donnera suite à cette intention. Nous ne savons pas dans quelles conditions elle sera mise en œuvre, si elle l'est jamais, et attendre pour prendre l'initiative en cette Chambre au sujet d'une question de ce genre, à cause de cette situation hypothétique, serait, à mon avis, tout à fait irresponsable. (*Applaudissements*)

• (3.30 p.m.)

Si la compétence provinciale et la compétence fédérale viennent à s'exercer en même temps, nous saurons alors dans quelles conditions et aussi quel problème se posera et ce que nous pourrions faire pour le résoudre. Entre-temps, nous serions malavisés de jeter le doute sur notre propre autorité en suspendant les pensions supplémentaires à cause d'une intention manifestée par une législature provinciale dans un discours du Trône. (*Applaudissements*)

Par conséquent, monsieur le président, j'estime qu'il y aurait lieu d'achever l'examen de cette mesure législative, de la mettre en vigueur le plus tôt possible. Si ensuite il survient du nouveau—je répète, s'il survient du nouveau—alors nous saurons comment régler la situation suivant les circonstances.

Le très hon. M. Diefenbaker: Après avoir créé un homme de paille, le premier ministre l'a démoli. Je n'ai jamais préconisé la suspension de cette loi. Je n'en ai jamais proposé le renvoi à plus tard. Si le premier ministre rit, qu'il me dise où, dans ma déclaration, j'ai donné à entendre qu'on devrait remettre cette mesure à plus tard. En réalité, j'ai demandé ce que ferait le gouvernement fédéral advenant que le gouvernement du Québec tienne les engagements énumérés dans son discours du trône. Le présent gouvernement du Canada a bourré de promesses bien des discours du trône, je le sais. Pour lui, c'est de l'ornementation. Mais aujourd'hui, lorsque le Québec énonce quoi que ce soit dans son discours du trône, c'est qu'il entend présenter une loi pour y donner suite, contrairement au gouvernement fédéral actuel qui s'est caractérisé par son manque de principes. (*Exclamations*)

L'intégrité du gouvernement du Québec, j'en ai la conviction, lui fera tenir parole, ce qui n'est pas un trait caractéristique du gouvernement fédéral actuel. J'en serai convaincu jusqu'à preuve du contraire. Pourquoi alors, je le demande au premier ministre, tous ces faux-fuyants? Personne ne s'oppose à la présente mesure. Mais ce que nous voulons savoir, c'est ce qui arrivera au fédéralisme coopératif dont vous avez naguère fait grand état partout, mais que vous avez fui chaque fois qu'il fallait faire face à la réalité. Qu'allez-vous faire? Le premier ministre répond en biaisant. Il refuse de répondre carrément parce qu'il semble croire qu'une fois la mesure adoptée, le Parlement fédéral aura juridiction exclusive en matière de pensions de sécurité de la vieillesse et que les provinces n'auront plus désormais autorité en la matière. Ce n'est pas là mon interprétation de l'article 94A.

Le très hon. M. Pearson: Si c'est le sentiment du très honorable représentant, pourquoi a-t-il proposé un amendement à la mesure ajoutant $25?

Le très hon. M. Diefenbaker: Voyez-vous, c'est comme poser une question dont la réponse est parfaitement évidente.

Une voix: Répondez-y.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je veux une réponse à ma question. Qu'allez-vous faire? (*Exclamations*) Très bien. Les interruptions de certains députés d'en face, comme c'est souvent le cas, représentent tout leur apport à nos débats. Mon seul regret, c'est que leurs exclamations ne puissent leur être attribuées individuellement dans le hansard, de sorte qu'au moins parmi leurs commettants on puisse leur en accorder le mérite.

Il est évident que le premier ministre ne répondra pas, car il se trouve aux prises avec certaines difficultés. Il n'ose pas répondre et, n'osant pas répondre et se rendant compte des conséquences de la déclaration faite par le ministre, il invente une situation. Il n'en reste pas moins que le gouvernement ne sait toujours pas où il va avec cette mesure, étant donné l'article 94A, et ne sachant pas où il va, comme cela est arrivé si souvent déjà, il ferme les yeux sur le problème, continue d'avancer vers les difficultés. Puis, les crises surgissent. Alors, on présente une mesure législative *ex parte* pour répondre aux besoins de l'heure. Le premier ministre a donné une réponse. Je l'accepte. Le gouvernement ne sait où il va.

M. Lewis: Monsieur le président, la question qu'on a soulevée et qui fait l'objet évident de la discussion présente la plus grande importance pour le Canada. J'aimerais dire un mot ou deux à ce sujet, mais sans demander au gouvernement de nous expliquer maintenant sa politique éventuelle. Selon moi, une telle tentative de la part du gouvernement ne servirait ni le Canada, ni les relations fédérales-provinciales. Essayer d'expliquer aujourd'hui les mesures qu'on prendrait en des circonstances imparfaitement connues ne serait pas, je le répète, rendre service à l'avenir de la Confédération canadienne.

En 1951, lors de la modification de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique, tous les Canadiens, et les provinces comme les autorités fédérales, estimaient qu'il fallait, autant que possible, accorder à tous les Canadiens «du troisième âge» le même traitement, sans préjudice de l'aide supplémentaire pouvant émaner des provinces.

Si je comprends bien, le principe dont le Parlement actuel s'est inspiré dans ce domaine est le suivant. Toutes les personnes âgées au pays, peu importe où elles vivent, ont droit au moins à la modeste somme que nous leur versons pour passer la fin de leurs jours dans un minimum de dignité et de fierté. Dans certaines régions du pays, on ne pourrait se permettre de traiter ainsi les personnes âgées sans l'intervention du Parlement fédéral.

Si je puis m'exprimer ainsi, ce qu'il y a d'inquiétant dans ce qui se passe au Québec aujourd'hui, c'est que non seulement le gouvernement exige, dans le discours du trône, la juridiction exclusive dans ce domaine, mais que l'opposition officielle de la province exprime son entière approbation. A cause de cela, nous devrons sûrement faire face à un problème très réel et difficile plus tard, problème qui sera attribuable, d'une part, au gouvernement de l'Union nationale et, d'autre part, si l'on en croit la presse, à l'opposition officielle libérale qui souscrit entièrement à cette prétention. Je sais que certains membres québécois de mon parti adoptent la même attitude générale. Ce n'est pas un problème qui tient à des préjugés de partisan. Il s'agit d'une divergence de vues très réelle sur certaines questions constitutionnelles de base.

Le premier ministre du Canada a raison de dire qu'il ne tentera pas de régler maintenant un problème particulier dont nous ne connaissons pas encore la nature exacte, mais j'espère bien que le gouvernement fédéral lui-même s'occupe très activement du problème à longue échéance, comme il le fait sans doute—je serais navré du contraire. J'espère que le gouvernement aura bientôt le courage, si je puis m'exprimer ainsi—et je veux bien dire «bientôt»—d'exposer au Parlement et au peuple canadien la voie qu'il entend suivre. Il nous faut une initiative qui établira entre les gouvernements fédéral et provinciaux une collaboration qui sera à l'avantage de tous les Canadiens et non pas aux dépens des vieillards ou d'un autre groupe qui pourrait avoir à souffrir d'une fragmentation de la législation sociale relevant en tout ou en partie du gouvernement fédéral.

• (3.40 p.m.)

Je ne veux pas faire un discours long ou passionné, mais simplement dire qu'à l'instar de tous les autres membres du comité nous reconnaissons la gravité du problème. Je sais que nous ne pouvons prendre de décisions avant d'être tous renseignés sur la nature précise du problème éventuel. Toutefois, je signale avec insistance au gouvernement que le

moment est venu pour notre pays de faire face à certains de ces problèmes et de prendre des décisions. S'il faut un débat public, plus il tardera, plus la situation s'aggravera. Au seuil de 1967, nous avons trop remis des décisions définitives, si tant est que les problèmes constitutionnels soient jamais définitivement réglés. Nous devons prendre des décisions fermes portant sur le bien-être et l'avenir du Canada tout entier et touchant les secteurs de notre population.

[*Français*]

M. Allard: Monsieur le président, je ne peux accepter l'interprétation générale et diffuse que le très honorable premier ministre a donnée tout à l'heure à l'article 94A de la constitution du Canada, attribuant ainsi de façon constante une responsabilité au gouvernement central dans le domaine de la sécurité de la vieillesse.

L'article 94A est très clair, c'est l'un des articles de notre constitution qui prête le moins à confusion, et il est à l'effet que le gouvernement central ne peut nuire aux provinces, ni présentement ni dans l'avenir, qui décident d'exercer cette autorité, cette responsabilité constitutionnelle.

D'ailleurs, c'est dans l'esprit et la lettre de la Constitution. Si nous prenons le temps de lire les débats sur la Confédération, en 1865, nous constatons facilement que les Pères de la Confédération, les hommes publics de l'époque, au Canada, ont voulu laisser aux provinces tout le champ de la sécurité sociale. Et l'amendement constitutionnel de 1951 laisse transparaître cette priorité, cette préséance des provinces en ce qui a trait à la sécurité sociale.

Je dis qu'une province agissante, comme s'apprête à le devenir la province de Québec à ce sujet, et comme elle l'a annoncé dans son discours du trône, qui décide d'occuper le champ de la sécurité de vieillesse, y a un droit prioritaire. Et, dès que sa loi est adoptée, ce droit-là devient exclusif sur son territoire.

Évidemment, le gouvernement central peut continuer à légiférer dans le domaine de la sécurité de la vieillesse pour les autres provinces non agissantes, qui préfèrent laisser le gouvernement central s'occuper de ce domaine-là. C'est là le seul sens à donner, à mon point de vue, à l'article 94A. Et c'est pourquoi devant ce problème crucial qui va se présenter très prochainement, soit l'adoption à Québec, au cours de l'hiver probablement, d'une loi en vertu de laquelle le gouvernement du Québec prendra possession, suivant sa responsabilité constitutionnelle et prioritaire, de tout le domaine de la sécurité de vieillesse, il faut dès maintenant prévoir ce que le gouvernement fédéral fera, s'il se contentera de légiférer dans le cas des autres provinces, mais non dans celui de la province de Québec.

Gouverner, c'est prévoir. C'est un axiome que nous avons appris au collège. Nous n'avons pas souvent eu l'occasion de le voir appliqué en cette Chambre depuis le 18 janvier. Oui, gouverner c'est prévoir. Et dans le cas actuel, ce sont les antécédents et les précédents qui priment. Lorsque les honorables députés réclament la compensation fiscale, ils s'appuient sur des antécédents, sur d'autres lois fédérales où l'équivalence fiscale a été accordée et, comme exemple, les allocations scolaires en 1964, si ma mémoire est fidèle, et les paiements aux universités en 1962. Or, si cette façon de procéder a donné satisfaction et a fait disparaître la dissension entre les Canadiens, entre les provinces, ou entre une province et le gouvernement central, je ne vois pas pourquoi le gouvernement actuel se refuse de prévoir. C'est à lui qu'incombe la responsabilité de gouverner, de prévoir et d'inscrire dans la présente loi la compensation fiscale pour les provinces qui désireront occuper ce champ de la sécurité sociale.

Le principe fondamental du fédéralisme, c'est un jeu d'équilibre et une question de justice sociale également. Et si l'on veut pratiquer l'équilibre dans notre système fédératif, il faut justement prévoir des articles qui ne créeront pas la discrimination et l'injustice à l'égard de l'une ou des provinces canadiennes qui décideront d'occuper le champ de la sécurité sociale.

Si le gouvernement central s'obstine à ne pas prévoir dans le bon sens, lorsqu'une province occupera le champ de la sécurité de vieillesse, on peut imaginer quels conflits, quelles dissensions! Et tout ceci, monsieur le président, surgirait lors de l'année du Centenaire, cette année-là spécifiquement, où le Québec, par exemple, va adopter dans quelques mois, en 1967, une loi pour occuper le champ de la sécurité de vieillesse. Et le gouvernement fédéral actuel va laisser des dissensions surgir à l'occasion du Centenaire, où enfin tous les Canadiens, d'un océan à l'autre dans un bel esprit constructif, doivent chercher à préparer et à cultiver davantage l'harmonie et la fraternité nationales.

J'espère que le gouvernement et, partant, l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, va accepter de modifier son projet de loi, s'il veut qu'il soit adopté rapidement et, justement, qu'il n'implique pas de discrimination ou d'injustice à l'égard d'une province ou des provinces qui voudront occuper le champ de la sécurité de la vieillesse.

[*Traduction*]

M. Baldwin: Monsieur le président, j'ai soulevé cette question pour la première fois il y a eu huit jours lundi, soit le 12 décembre. Je ne l'ai pas fait à la légère mais parce qu'il est évident, comme le député d'York-Sud l'a signalé, qu'il existe ici un très grave problème qui se posera peut-être au gouvernement. On ne reproche pas au gouvernement d'avoir présenté cette mesure, bien qu'on puisse trouver à redire aux dispositions, mais il s'inspire du fait que jadis ce domaine relevait surtout du gouvernement fédéral.

Vu la déclaration précise et catégorique de la province de Québec, attestée par le gouvernement et approuvée, semble-t-il, par l'opposition officielle, des lois provinciales organiseront sans doute bientôt la sécurité de la vieillesse. Le ministre dit, comme le premier ministre l'a fait aujourd'hui, que même s'il y a un problème, le gouvernement a le droit, aux termes de la constitution, de présenter pareil projet de loi, mais cette formule est inacceptable.

C'est exact et là-dessus nous sommes sans doute tous d'accord. Le gouvernement a certes le droit de proposer un tel programme. Mais c'est aussi notre devoir, comme législateurs autorisant le gouvernement à modifier les lois existantes pour accorder ce supplément, d'envisager l'avenir. Nous disons au gouvernement: c'est un problème. L'admettrez-vous? Nous direz-vous ce que vous avez décidé?

• (3.50 p.m.)

J'ai fait une proposition que je commenterai après, et que le gouvernement devrait étudier. Le député d'York-Sud a soulevé la question. Il y a, à mon avis, des motifs sérieux pour plaider en faveur de l'opportunité d'une juridiction fédérale totale et exclusive sur ce domaine. Ce n'est pas à cela que je veux en venir pour le moment; je n'exprime pas ma théorie; j'en aurai peut-être l'occasion une autre fois. Mais il ne fait aucun doute qu'en 1951 lorsque le gouvernement d'alors avait proposé cette solution, les gouvernements provinciaux l'avaient rejetée. Nous avons depuis lors le nouvel article 94A.

Lorsque le gouvernement, en 1964, voulait que la constitution soit modifiée pour lui permettre de proposer la loi sur le régime des pensions du Canada il a demandé à Westminster et obtenu que l'article 94A soit modifié en vue de l'octroi de pensions supplémentaires y compris les prestations de vieillesse et les allocations aux invalides. J'avais demandé alors au gouvernement de songer à s'entendre avec les provinces pour placer ce domaine sous la compétence exclusive du gouvernement fédéral. Personne ne doutait qu'il y eût des difficultés et des obstacles; les provinces n'ont pas donné leur consentement. Voilà la genèse de la situation actuelle.

Nous serions, à mon avis, dans une posture embarrassante, ridicule et dans une impasse si, sans que le gouvernement fédéral révèle ses intentions, nous constations que la province de Québec ou n'importe quelle autre province ailleurs, exerçant le droit que lui confère la constitution, appliquait un régime dont les modalités, le montant accordé et l'âge des bénéficiaires diffèrent totalement de ce que propose la mesure fédérale de sécurité de la vieillesse.

A consulter l'article 94A il semble clair, explicite, que la compétence ultime revient aux gouvernements provinciaux. Ceux-ci peuvent décider de l'âge, du montant et de certaines conditions quant aux prestations. S'il en était ainsi, ce serait contraire au vœu exprimé par les provinces dans leurs lois, pour ce qui est du plafond, que les pensionnés reçoivent du gouvernement fédéral un supplément à ce qui est prescrit par les provinces. Nous serions devant une impasse et la Chambre doit se préoccuper sans tarder de cette possibilité.

La loi est là. J'ai proposé au ministre de préciser qu'à l'instant où une province légifère, la question devrait être déférée à la Cour suprême avant même que cette mesure soit mise en œuvre. On a déclaré à la Chambre et à l'extérieur que ce n'est pas une question qui relève de la Cour suprême. Je ne suis pas d'accord. Je proteste. D'un côté les provinces, s'appuyant sur l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, nous disent: A cause de la façon dont cette loi est rédigée, nous avons le droit d'adopter des mesures de sécurité sociale. Notre thèse s'appuie sur l'Acte de l'Amérique du Nord britannique; mais nous rejetons cet acte en ce qui concerne l'établissement du tribunal devant lequel cette question pourra être discutée et tranchée s'il y a conflit d'opinions.

Je conteste cet argument. Il me semble que le gouvernement devrait dire: «Un problème existe. Nous ne l'avons pas créé. mais il existe. Il pourrait arriver que les mesures législatives provinciales dans le domaine de la sécurité de la vieillesse soient différentes des nôtres. Dans ces conditions, nous reconnaissons le problème et nous avons l'intention de l'étudier.» Dans ces circonstances, j'estime que nous devons, en tant que corps législatif, signaler la question au gouvernement et proposer d'autres solutions. Le gouvernement devrait reconnaître et accepter qu'il y a problème. Si nous mettons

le gouvernement en face d'alternatives, je crois que nous aurons fait tout ce qu'il nous est possible de faire dans les conditions actuelles.

Je crois la question importante. Je ne la soulève pas pour des raisons futiles ou pour faire traîner les choses. A mon avis, la Chambre a le droit d'en parler et d'obtenir du gouvernement des réponses aussi autorisées et aussi complètes que possible. Le gouvernement affirme que le Parlement a le droit d'adopter la mesure législative en cause. C'est vrai, sans doute, mais il faut voir plus loin. En effet, une autre situation pourra surgir. Le gouvernement devrait indiquer qu'il voudrait résoudre le problème par voie de négociations et de pourparlers ou même, au besoin, en s'adressant à un organisme compétent en vue d'une décision ultime et obligatoire pour tous. Je ne serai pas satisfait de moins.

[*Français*]

M. Mongrain: Monsieur le président, je ne dirai que deux mots. Je m'excuse, dans ces deux mots, de répéter l'attitude que j'ai déjà prise, mais je crois qu'en fonction du débat actuellement en cours, il faut que je réaffirme mes positions personnelles sur cette question de ce que j'appelle, moi, la compensation fiscale «en marge» de ce projet de loi.

Le très honorable premier ministre (M. Pearson) nous dit qu'il n'est pas prêt à faire une déclaration, actuellement, et je le comprends bien; au fait, je l'approuve, parce que je suis d'avis qu'on ne négocie pas ces choses-là dans des articles de journaux ni même avec des discours du trône, mais que cela doit se faire après des conversations, des dialogues entre les provinces concernées et le gouvernement fédéral.

Je rappellerai au gouvernement qu'une conférence fédérale-provinciale, au niveau des ministres des Finances, se déroule actuellement à Ottawa, et ce serait peut-être l'occasion d'entamer le dialogue avec les représentants de la province de Québec, en particulier, ou avec les porte-parole des autres provinces qui voudraient éventuellement obtenir la compensation fiscale.

Je ne partage pas l'avis du député d'York-Sud (M. Lewis), bien qu'il présente une argumentation solide, sobre et tout à fait logique, quand il dit que le temps est venu, pour le gouvernement, de faire une confrontation avec les provinces et de maintenir ses positions dans un domaine comme celui de la sécurité de la vieillesse. Il est vrai que c'est un domaine dans lequel le gouvernement fédéral a évidemment le droit d'intervenir, mais les provinces ont également une priorité dans ce domaine.

• (4.00 p.m.)

Et là-dessus, monsieur le président, je voterai en faveur du projet de loi, parce que je trouve que le gouvernement fédéral se doit de prendre des initiatives que les provinces n'ont pas prises et d'assurer une certaine uniformité dans les dix provinces. Personnellement, je pense que le gouvernement fédéral se doit aussi, quand le temps sera venu, de consentir une compensation fiscale aux provinces qui voudraient administrer elles-mêmes leur régime de sécurité de la vieillesse. Je voudrais demander au gouvernement de ne pas perdre de vue cette suggestion, même si nous acceptons l'idée que le temps n'est pas propice, que les discussions n'ont pas encore eu lieu entre les provinces et le gouvernement fédéral, et qu'il y aurait lieu de prolonger le dialogue et d'examiner la situation encore plus longuement.

Je parle du cas de ma province, bien que le même cas puisse exister ailleurs. Le gouvernement fédéral ne peut tout de même pas ignorer le fait que le gouvernement de la province de Québec réclame actuellement le «contrôle» du programme de sécurité de la vieillesse et que l'opposition fédérale s'associe à cette revendication du gouvernement.

Je puis dire que la grande majorité des corps intermédiaires de la province de Québec trouveraient que le gouvernement pose un geste sage en essayant de trouver cette solution, qui ne léserait personne mais accommoderait tout le monde. Je répète que ce n'est peut-être pas une question d'urgence, une question qui doit être réglée dans les 24 heures, mais disons que dans les mois qui vont suivre, après les discussions qui s'imposent dans un cas semblable, le gouvernement devrait faire preuve de bonne volonté et faire la démarche qui s'impose, même s'il exige les conditions minimums pour assurer l'uniformité dans les dix provinces, ce que je trouve dans l'ordre.

Monsieur le président, on sera surpris, dans certains milieux, que j'appuie les conclusions de mon ami, le député de Lapointe (M. Grégoire), sur cette question. Même si je n'approuve pas sa façon de présenter le projet ou de le discuter, ou que je m'inscris en faux contre certains de ses arguments ou certaines de ses expressions, comme il lui arrive d'avoir certains éclairs de bon sens, à l'occasion,—lorsque cela lui arrive, c'est tellement rare,—je ne peux pas lui refuser le plaisir de l'appuyer. Monsieur le président, le député de Lapointe m'aura pardonné cette malice à son égard, mais c'est un cas où je ne peux faire autrement que d'appuyer ses conclusions, comme d'ailleurs celles de mon voisin à la Chambre, le député de Sherbrooke (M. Allard). Même si je n'accepte

pas toutes leurs argumentations, je crois que la conclusion s'impose, non seulement pour la province de Québec—c'est le cas qui est le plus en évidence—mais pour plusieurs autres provinces.

Ce serait probablement un facteur de bonne entente, si le gouvernement disait: Éventuellement, quand nous aurons terminé les discussions qui s'imposent, pour tâcher de nous entendre sur les modalités de transfert, nous consentirons à accorder des compensations fiscales aux provinces qui le demanderont.

Monsieur le président, j'en fais la demande au gouvernement, avec toute la bonne volonté possible et dans l'esprit le plus constructif possible.

L'hon. M. Ricard: Monsieur le président, comme on le voit, les demandes d'éclaircissements ne sont pas limitées seulement au groupe auquel j'adhère, car les quelques remarques qui ont été faites cet après-midi venaient de tous les coins, de tous les partis. Ceci indique que l'honorable ministre doit absolument établir sa position en ce qui a trait à l'article 94A.

Le chef de l'opposition (M. Diefenbaker) est revenu trois fois à la charge pour demander à l'honorable ministre, et même au très honorable premier ministre (M. Pearson), d'établir clairement quelle serait la position du gouvernement, relativement à l'article 94A. C'est également la troisième fois que je me lève pour demander à nos amis d'en face de nous dire quelle sera leur attitude, une fois que le gouvernement de la province de Québec aura effectivement pris place dans ce domaine des pensions de vieillesse.

Il ne fait point de doute que le premier ministre de la province de Québec a clairement établi ses positions lorsque, dans le discours du trône du premier décembre, il a indiqué l'intention de son gouvernement de prendre «action» dans le domaine des pensions de vieillesse. Monsieur le président, sa position est d'autant plus forte qu'il a l'appui assuré de l'opposition libérale à l'Assemblée législative du Québec, à ce sujet. Il semble qu'il a, également, l'appui de l'honorable député de Lotbinière (M. Choquette).

Je l'ai mentionné la semaine dernière, et je le mentionne de nouveau cette semaine: il est urgent que les positions soient nettement établies, non seulement afin de prévenir la mésentente, mais aussi les procédures légales inutiles qui provoqueraient de la friction et de la suspicion entre les parties concernées. Tout ce que nous demandons à l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, c'est de nous dire ce qu'il fera lorsque, par exemple, le peuple de la province de Québec se sera prononcé par voie de referendum en faveur de l'occupation par le gouvernement provincial du domaine des pensions de vieillesse.

Il ne fait aucun doute, monsieur le président, que le peuple de la province de Québec, si la question lui est posée, répondra favorablement à la question, savoir: le gouvernement de la province de Québec doit-il s'occuper lui-même des pensions de vieillesse? Si, comme l'honorable ministre l'a dit, nous allons attendre pour voir ce qui arrivera, il ne fait que remettre à plus tard l'administration d'un médicament, ce qui pourrait être fait tout de suite, car dans le cas des relations entre humains, c'est presque comme dans celui des maladies: une once de prévention vaut une livre de guérison. Or, c'est pour éviter à l'honorable ministre de se buter à d'innombrables difficultés que nous lui demandons d'établir dès maintenant ses positions.

Il nous a dit, et répété trois fois, que le gouvernement provincial avait compétence dans ce domaine et le gouvernement fédéral aussi. Il ne lui était pas nécessaire de nous le dire, nous le savions. La réponse est dans l'article 94A. Ce que nous voulons savoir, par ailleurs, c'est si l'honorable ministre accordera l'équivalence fiscale à une province qui décidera de prendre à sa charge les pensions de vieillesse.

Ceci ne veut pas dire que la province de Québec, dans un avenir plus ou moins rapproché, sera seule à décider de prendre la responsabilité des pensions de vieillesse. Il se peut fort bien que d'autres provinces se décident elles aussi. Nous voudrions que l'honorable ministre nous dise clairement s'il entend donner l'équivalence fiscale à une province qui administrera elle-même les pensions de vieillesse.

La même politique qui a été adoptée relativement à d'autres domaines le sera-t-elle en ce qui a trait aux pensions de vieillesse? C'est ce que nous voulons savoir. Il me semble que cette question est raisonnable. Je comprendrais que l'honorable ministre se tienne sur ses gardes, si la question ne venait que du parti conservateur, mais voici qu'elle vient de tous les coins de la Chambre. Je suis persuadé que plusieurs de ses confrères libéraux lui ont posé également cette question dans l'intimité du caucus. Je voudrais qu'il réponde à tout le monde, car on ne fera croire à personne que cette question n'inquiète pas certains députés de la province de Québec qui siègent de l'autre côté de la Chambre. Cette question les intéresse sûrement au plus haut point, et l'honorable ministre devrait profiter de l'occasion qui lui est donnée pour chasser cette inquiétude que ressentent ceux avec qui il partage les responsabilités de parti.

Qu'il dise donc à ses confrères libéraux quelle sera la position du gouvernement si la province de Québec et d'autres provinces décident, une journée ou l'autre, d'occuper le champ des pensions de vieillesse. Dans une situation comme celle-là, l'honorable ministre va-t-il accorder l'équivalence fiscale ou la refuser? S'il la refuse, ceci mènera inévitablement à la double taxation.

Ce sont les questions que nous posons à l'honorable ministre et je le prie instamment de bien vouloir y répondre, car elles intéressent non seulement les gens de ce côté-ci de la Chambre, mais également plusieurs députés de la province de Québec.

[*Traduction*]

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer? L'article 3 est-il adopté?

[*Français*]

L'hon. M. Ricard: Monsieur le président, avant que cet article soit adopté, je tiens à répéter à l'honorable ministre que son attitude est absolument contraire à la bonne entente à travers le Canada et qu'il regrettera sûrement, un jour, de ne pas avoir donné les renseignements auxquels la Chambre a droit.

• (4.10 p.m.)

[*Traduction*]

(L'article est adopté.)

Le titre est adopté.

Rapport est fait du bill.

M. l'Orateur suppléant: Quand lirons-nous le bill pour la troisième fois? De l'assentiment de la Chambre, dès maintenant?

L'hon. M. Churchill: Demain.

Des voix: Maintenant.

L'hon. M. Churchill: Monsieur l'Orateur, le ministre des Transports a présenté deux amendements et nous aimerions voir le bill réimprimé.

M. Knowles: Monsieur l'Orateur, si l'on pouvait réimprimer le bill à temps, y aurait-il possibilité de le lire pour la troisième fois aujourd'hui? Peut-être devrais-je adresser ma question au représentant de Winnipeg-Sud-Centre (M. Churchill). Nous pourrions le lire pour la troisième fois à huit heures ce soir, mettons.

M. l'Orateur suppléant: La Chambre consent-elle maintenant à ce qu'on lise le bill pour la troisième fois plus tard dans la journée si l'on peut le réimprimer?

M. Rynard: Non.

Des voix: D'accord.

[L'hon. M. Ricard.]

L'hon. M. Churchill: Il y a désaccord ici, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur suppléant: Alors, à la prochaine séance de la Chambre.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET L'APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, passe à l'étude du bill nº C-231 tendant à définir et à appliquer une politique nationale des transports au Canada, à modifier la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et à édicter d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

Sur l'article 1—*Politique nationale des transports.*

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'aimerais faire, sur l'article 1, une ou deux remarques au sujet du bill même qui, d'après moi, s'y rattachent directement.

Si le Règlement me le permet, monsieur le président, j'aimerais tout d'abord témoigner ma très vive appréciation au député d'Hamilton-Ouest qui, comme en conviendront tous les membres du comité, s'est aquitté avec beaucoup de zèle de ses fonctions de président. Jamais une mesure dont j'ai eu à me mêler n'a fait l'objet d'un examen plus poussé et plus consciencieux par un comité. Je tiens donc à remercier tous les députés de la part qu'ils ont prise à l'étude de ce projet de loi.

Nous nous rendons tous compte, je crois, que le transport, comme je l'ai trop souvent dit déjà, constitue l'ossature de notre pays et qu'il est de la plus haute importance de lui conserver sa vigueur, si nous voulons que le corps politique soit sain. Nous assumions une lourde responsabilité en voulant améliorer cette structure fondamentale, car nous devions nous assurer que nous agissions de façon appropriée.

Je voudrais aussi signaler les conséquences juridiques et administratives, si nous ne réussissons pas à terminer l'étude de ce projet de loi d'ici le 31 décembre. Cela dit, je ne veux pas faire croire que le Parlement soit en mesure d'en achever l'examen avant le 31 décembre. J'aurais aimé que la Chambre termine l'étude de ce projet de loi en comité durant les quelques jours qui précèdent Noël, mais je ne peux pas m'attendre que les sénateurs étudient à la hâte et en quelques heures un projet de loi de cette envergure.

Nous devrions être conscients cependant des conséquences juridiques et administratives qui se produiront si nous n'adoptons pas ce

projet de loi, dans la mesure où je pourrai les exposer. Elles révèlent, me semble-t-il, combien il est important de faire progresser nos travaux autant que possible d'ici l'ajournement, afin de pouvoir adopter ce projet de loi au début de la nouvelle année, si nous voulons en contrebalancer les conséquences.

Les crédits ne renferment aucune disposition en vue d'autres paiements aux chemins de fer après le 31 décembre de cette année. Nous supposions et espérions, nous pensions même tout récemment encore, que ce projet de loi serait adopté d'ici là. Comme ces paiements sont, dans une certaine mesure, versés aux chemins de fer en reconnaissance de certaines choses qu'ils accomplissent volontairement, il serait assez difficile de s'attendre à ce qu'ils n'exercent pas pour une longue période—pas même pour une brève période, j'espère, et sûrement pas pour une longue période—les droits qu'ils peuvent avoir aux termes de la loi en vigueur le 1er janvier, à moins que, de toute évidence, nous ne songions sérieusement à apporter à la loi des modifications acceptables à la plupart d'entre nous je pense, par suite des délibérations du comité.

Comme les députés le savent, les tarifs-marchandises non concurrentiels ont été bloqués. Fixés à l'origine, bloqués par une loi expirée depuis longtemps, les tarifs sont demeurés invariables par décision volontaire des chemins de fer. Si nous montrons clairement notre intention d'agir vite, au début de 1967, les chemins de fer ne dégéleront pas leurs tarifs, je l'espère; mais n'oublions pas que cela n'est pas prévu dans la loi, et qu'ils agissent de leur plein gré.

Les députés trouveront peut-être encore à redire sur certains aspects du nouveau projet de loi, mais nous estimerions tous très regrettables, je pense, des changements des tarifs apportés par les compagnies ferroviaires aux termes de l'ancienne loi. Nous reconnaissons les nombreux inconvénients de ces tarifs. Cela est surtout vrai dans les provinces Atlantiques ou dans les territoires choisis, qui comprennent la partie est du Québec.

• (4.20 p.m.)

Dans cette région, nous ne proposons pas seulement dans cette mesure le maintien du gel pour deux ans; nous proposons aussi de maintenir la réduction, qui deviendra caduque après le 31 décembre, à moins que les chemins de fer décident volontairement de la continuer, dans l'espoir que le Parlement agira de bonne foi et assez promptement.

Le décret du conseil prévoyant le maintien du tarif actuel du grain transporté aux ports de l'Atlantique et de l'Est expire aussi le 31 décembre; comme ce décret prévoit une compensation aux chemins de fer pour le maintien de ces tarifs, que des fonds n'ont pas été prévu à cette fin dans les crédits, parce que là encore nous comptions que cette mesure remplacerait les crédits, un nouveau problème délicat se pose. Je ne dis pas que c'est un problème insurmontable. Mais il est délicat.

Il y a ensuite l'engagement pris par les chemins de fer de renoncer à toutes les demandes d'abandon d'embranchement sur les lignes dites protégées. Ils se sont engagés à retirer leurs demandes dès que ce projet de loi aura reçu la sanction royale, et ont fait connaître cette intention à la Commission des transports.

Cet engagement dépend, bien entendu, de l'adoption de la mesure législative. Je suis heureux de dire que la Commission des transports du Canada, par suite de mon intervention lors de la présentation de la mesure ici à la Chambre, a consenti à ne pas examiner de demande d'abandon dans les provinces des Prairies tant que le Parlement sera saisi de ce projet de loi. Toutefois, si notre examen de cette mesure se prolonge, il y aura lieu de se demander si nous pouvons en toute justice maintenir un gel de cette nature. Encore une fois, j'espère qu'il n'y aura pas de problème car nous procéderons, je l'espère, avec célérité.

La disposition actuelle pour la Caisse des passages à niveau expire également le 31 décembre; cette caisse devra être renflouée aux termes de cette mesure. Il sera naturellement possible de prendre des dispositions provisoires—car il s'agit là d'une situation vraiment imprévue—pour s'assurer qu'aucune partie de ce travail essentiel ne sera arrêté. Encore là, cela signifie que les mesures extraordinaires devront être prises car nous n'avons pu examiner plus tôt la mesure à l'étude. Je ne blâme personne en disant cela. Je reconnais qu'il y a eu beaucoup à faire. Mais j'estime que nous devrions connaître les faits.

Le député de Medicine-Hat a soulevé une question à l'appel de l'ordre du jour dont j'aimerais dire un mot. Ici, le gouvernement ne peut qu'espérer, car il est impuissant. Le Pacifique-Canadien s'est engagé volontairement à payer des subventions égales à un tiers des impôts municipaux qui seraient perçus sans exemption constitutionnelle. Ils ont

consenti à payer ces impôts durant la première année civile après l'adoption de cette mesure. Lorsque cette offre a été faite, on prévoyait que ce serait pour 1967. Ce chemin de fer payera deux tiers l'année suivante et le plein montant la troisième année et les années suivantes.

Il s'agit d'une offre spontanée et quoique je puisse demander à la compagnie de nous excuser de n'avoir pu agir avant la fin de décembre—et je serais naturellement heureux de le faire—nous devons nous rappeler que cette offre a été faite en prévision de la latitude qui serait accordée aux termes de cette nouvelle loi—latitude permettant aux chemins de fer de se livrer concurrence pour les profits comme ils ne peuvent le faire présentement.

Comme la compagnie dépense ses propres fonds en anticipant ce supplément de recettes, il serait plutôt humiliant pour le gouvernement de devoir dire: «Bien que n'ayons pu, malgré nos espoirs et nos prévisions, vous permettre d'augmenter vos recettes, nous aimerions quand même vous voir payer ces impôts.» J'espère que si nous ne prolongeons pas trop l'étude de cette mesure l'année prochaine, le Pacifique-Canadien pourra, du point de vue des relations publiques, prêter l'oreille à une telle requête. Mais nous ne pouvons pas l'y forcer.

Quant à l'intention manifestée par le gouvernement de demander au National-Canadien de verser, pour le secteur du réseau appartenant à la Couronne, des subventions au lieu d'impôts, il nous fallait aussi, pour appliquer cette formule, permettre au National-Canadien de gagner cet argent à partir du 1er janvier. Le gouvernement devra, à mon avis, attendre avant de décider d'imposer ce fardeau supplémentaire au Trésor—car c'est ce que cela signifierait—si le Parlement tarde à permettre aux chemins de fer de gagner les revenus supplémentaires qu'ils espéraient de l'adoption de cette mesure.

Voilà, à mon avis, les principales difficultés nées du fait que nous n'avons pu encore adopter cette mesure. Je les expose pour les rappeler aux députés et pour les faire connaître au pays. Si la Chambre peut dans les trois prochains jours achever, en grande partie du moins, l'étude en comité de cette mesure afin que l'autre endroit puisse en terminer l'examen tôt l'année prochaine, j'espère que ce retard n'aura pas de sérieuses répercussions. Mais tout retard prolongé susciterait d'énormes difficultés et je pense que les députés en conviennent.

Si, me semble-t-il, on n'est pas disposé à expédier dans un délai raisonnable l'étude de l'article 1, nous pourrions consentir, après une étude partielle—qui s'impose à cause de l'importance de cet article pour le reste du bill—à aborder et à faire avancer l'étude d'autres articles. Certains députés sont absents aujourd'hui. Nous accepterons, si d'autres députés en conviennent, d'entreprendre l'étude de l'article 1, puis d'en remettre la suite à plus tard.

• (4.30 p.m.)

Si les députés estiment, après une étude sommaire de l'article, qu'on devrait le réserver pour permettre aux absents de le commenter un autre jour, je n'y verrais aucune objection. Nous pourrions entre-temps examiner d'autres articles afin d'épargner du temps après les vacances de Noël.

Ce projet de loi se passe de commentaire. On l'a réimprimé en y insérant les amendements apportés par le comité permanent. Il est possible que l'on y propose un ou deux amendements supplémentaires pendant l'étude au comité, mais je le recommande tel quel au comité.

M. Olson: Quels sont les articles que songe à amender le ministre. Il n'a peut-être pas devant lui le texte des amendements, mais il serait utile qu'on sache de quels articles il s'agit.

L'hon. M. Pickersgill: On me dit que l'un de nos collègues fera une proposition sur les fusions et l'achat de compagnies de transport par d'autres sociétés de transport. J'ai vu sa proposition, et l'amendement me semble excellent. Je serais plutôt disposé à l'accepter mais je veux entendre le comité exposer ses vues avant d'en arriver à une décision définitive.

Il y a un autre amendement, non pas bref, mais de portée limitée relatif à l'article sur la subvention provisoire et qui découle de l'étude approfondie faite par moi de certaines instances reçues lors de l'étude du bill au comité permanent, et sur lesquelles je ne m'étais pas prononcé.

J'avais promis au député de Saint-Jean-Albert et au député senior d'Halifax que j'examinerais de nouveau sérieusement le bill

pour voir si nous protégions suffisamment des droits que les ports de l'Atlantique détiennent en vertu de la loi existante afin de m'assurer que les droits actuels ne seront pas supprimés par le présent bill. J'ai fait rédiger un amendement explicite que je proposerai au moment opportun.

Il y a ensuite le très léger amendement d'ordre technique sur la répartition des péages. Ce sont les quatre seuls amendements sur lesquels j'ai pris une décision définitive; toutefois je songe à une autre possibilité sur laquelle je n'ai pu encore me décider.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, nous venons d'entendre les excuses larmoyantes d'une Chambre mal administrée. Au lieu de parler de ce que ce bill accomplira en faveur du Canada, le ministre a parlé assez longuement de la façon dont la Chambre a été saisie du bill et de la date limite qu'il s'était fixée pour le présenter. Il nous a dit qu'à un certain moment, il avait beaucoup espéré le voir adopter avant le 31 décembre, mais qu'aujourd'hui il ne croit pas du tout la chose possible. Je déclare que la chose est impossible à cause de la mauvaise organisation dont le gouvernement a fait preuve dans la présentation de cette mesure législative à la Chambre.

Nous avons passé de sept à dix jours à délibérer sur l'assurance frais médicaux, qui n'entrera pas en vigeur avant 1968. Si la présent mesure sur les transports est si urgente et devrait être adoptée avant le 1er janvier 1967, pourquoi la Chambre a-t-elle consacré de sept à dix jours à l'assurance frais médicaux, qui n'entrera en vigeur qu'en juillet 1968?

M. Rynard: Peut-être.

M. Horner (Acadia): Et peut-être même pas à cette date. Pourquoi le gouvernement a-t-il insisté pour que la Chambre consacre environ neuf jours à discuter de l'unification, qui n'est pas de première urgence pour le Canada et qui n'épargnera pas un million de dollars aux contribuables, même si l'on y donnait suite aujourd'hui? Pourquoi le gouvernement a-t-il astreint la Chambre à ce débat, neuf jours durant, puisqu'il nous fallait du temps pour étudier la présente mesure législative qui presse?

Pourquoi le gouvernement a-t-il joué sur les mots, quant au projet de loi sur la sécurité de la vieillesse que nous venons d'étudier? On nous disait, il y a quatre mois, qu'il n'y aurait pas d'évaluation des moyens, pas d'évaluation des besoins, mais le gouvernement a présenté une évaluation du revenu; c'est là jongler avec les mots, et le pays tout entier en est indigné. Et, pour comble, en présentant son budget hier soir, le gouvernement a rejeté le blâme des augmentations d'impôt sur le «troisième âge». Voilà une attitude honteuse. Le gouvernement a eu recours à des méthodes dilatoires au sujet de ces trois mesures législatives, dont l'une est presque adoptée; quand aux deux autres, il compte les faire adopter bientôt.

Je crois sincèrement que le ministre des Transports a fait tout son possible pour faire passer ce bill par toutes les étapes requises, d'ici au 1er janvier. Je ne lui en veux nullement, mais je regrette qu'il n'ait pas mieux réussi à persuader ses collègues. Il aurait dû pouvoir les convaincre de la nécessité de présenter la mesure législative plus tôt, car l'étude en exigera plus de temps que nous n'avons d'ici le 1er janvier.

Je tiens à signaler que nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons collaboré à fond lorsque la mesure a été présentée. Nous avons renoncé au débat à l'étape de la résolution qui aurait pu durer dix jours pour une mesure aussi importante. Nous avons reconnu de bonne grâce qu'il ne restait pas tellement de temps pour étudier le bill, et nous nous sommes dépêchés de lui faire franchir l'étape de la première et de la deuxième lecture pour l'envoyer au comité des Transports.

Dans ce comité, on nous a soumis à un feu roulant de mémoires. Je ne le reproche pas au ministre, au gouvernement ou au président du comité, mais ces mémoires se sont succédé à une cadence vertigineuse; ils représentaient 3,000 pages de témoignages. Nous voulions renvoyer le bill à la Chambre aussitôt que possible afin d'en terminer l'examen avant le 1er janvier 1967. Si cet examen n'est pas terminé à cette date-là, le gouvernement en sera responsable, et non le ministre ou l'opposition, car ensemble nous avons cherché à atteindre cet objectif sans parvenir toutefois à obtenir l'appui des collègues du ministre.

C'est une mesure importante et je vais reprendre les paroles exactes du ministre, qui figurent à la page 1666 du volume 23 des délibérations du comité permanent, pour en montrer l'importance aux députés. Voici ce qu'a dit le ministre:

> Il n'y a pas, j'en suis sûr, de mesure législative plus importante dont soit saisi le Parlement, pas même la loi sur les banques, que je ne veux pas dénigrer mais qui, après tout, n'est que la revision d'une mesure existante.

• (4.40 p.m.)

Le ministre a ensuite déclaré:

> C'est une modification essentiellement révolutionnaire qu'on propose ici.

Ce n'est pas une mesure ordinaire; c'est une modification essentiellement révolutionnaire. A la lumière de cette affirmation, je demande au comité d'examiner ce projet de loi d'une façon très soignée. Le ministre a déclare ensuite:

Nous proposons, pour la première fois, depuis 1903, année de l'institution de la Commission des chemins de fer et des taux s'applicant à presque toutes les activités ferroviaires, de permettre aux chemins de fer d'assurer leur autogestion, comme toute autre entreprise, sauf dans les secteurs où ils ont un monopole.

En d'autres termes, après l'adoption de ce projet de loi, les chemins de fer ressembleront à n'importe quelle autre entreprise, sauf dans les secteurs où ils exercent un monopole. C'est là l'objet du litige. Quels sont ces secteurs et quelle protection ce projet de loi leur apporte-t-il?

Puis, il poursuit, au haut de la page 1667 du texte anglais en expliquant qu'il a eu de la difficulté à accepter ce changement révolutionnaire. Il a déclaré qu'il était difficile de s'y résoudre. Il s'est longuement étendu sur les difficultés que ce choix a comporté pour lui. Voilà donc présenté le projet de loi. Il vise une modification révolutionnaire, une dérogation manifeste. Au comité des transports et des communications, on nous a demandé d'y songer longuement.

Je voudrais effleurer en passant l'histoire des transports au Canada. Le mémoire du Manitoba traite de cette question dans le fascicule nº 38 du compte rendu des délibérations du comité. Je voudrais citer la page 2555 de ce compte rendu:

Au début de la Confédération, la politique nationale avait pour objectif principal de consolider l'unité politique et l'intégration économique des provinces nouvellement unifiées.

En d'autres termes, les transports ont réellement contribué à nous rapprocher tous sur les plans politique et économique. On n'accordera plus d'importance à une telle contribution dans le nouveau projet de loi. Le système de transport sera considéré tout simplement comme une autre entreprise commerciale. C'est le premier pas réel qui est accompli à l'article 1 du bill. Le mémoire continue:

En raison des distances qui séparent les territoires producteurs et les marchés de consommation au Canada, la mise en valeur des ressources nationales a dépendu de la construction de chemins de fer et du coût peu élevé du transport en vue de faciliter l'écoulement des produits vers le marché. Le peuple canadien a fourni suffisamment d'aide pour assurer l'aménagement de services de transport satisfaisants.

Autrement dit, au cours des ans, les Canadiens, par les impôts qu'ils ont payés, ont fourni les installations de transport dont avaient besoin les régions productrices pour acheminer leurs produits vers les marchés et pour permettre aux consommateurs d'acheter les produits venant de partout au Canada. Le mémoire poursuit:

Les politiques nationales des divers gouvernements qui se sont succédé à la tête du pays depuis la Confédération, avaient pour but ultime d'accroître autant que possible les occasions et les avantages, pour tous les Canadiens dans les diverses régions, et de veiller à ce que tous en bénéficient également.

C'est ce principe directeur qui a inspiré toutes les politiques de transport dans le passé. Ce bill révolutionne tout à ce sujet. Il transformera les chemins de fer en entreprises commerciales et donne à entendre que les sociétés ferroviaires n'ont plus besoin d'être des services d'utilité publique. En un sens, c'est ce qu'on nous dit. C'est ce que se propose de faire le bill. Examinons les possibilités. Les chemins de fer sont-ils encore des services d'utilité publique? Se rapprochent-ils d'une entreprise comme la *General Motors* ou d'un service canadien d'utilité publique qui fournit, par exemple, l'énergie à la ville d'Ottawa ou quelque chose de semblable? A mon sens, ils demeurent, dans une large mesure, des services d'utilité publique.

Nous n'avons qu'à lire les procès-verbaux du comité. A la page 1669 du texte anglais du fascicule nº 23, le ministre donne clairement à entendre que les tarifs seront subventionnés. Il s'agit de tarifs pour les céréales expédiées vers les ports des Maritimes. Autrement dit, voilà un secteur où les chemins de fer constituent toujours un service d'utilité publique, mais nous lisons dans le bill, comme le ministre l'a souligné à la même page, que les tarifs du Pas du Nid-du-Corbeau seront maintenus à un taux subventionné, ce qui dans un certain sens, fait encore des chemins de fer des services d'utilité publique.

On pourrait mentionner l'une après l'autre toutes les régions du Canada et rappeler les nombreux aspects qui font encore du réseau de transport du Canada un service essentiellement public. Même si ce n'est que partiellement vrai, le gouvernement devrait donc réglementer le revenu de ces entreprises d'utilité publique. S'il accorde à une entreprise le monopole dans une région donnée, c'est son devoir de s'assurer que le tarif imposé dans cette région n'est ni exagéré ni injuste. Si on estime qu'il s'agit d'une entreprise purement commerciale au lieu d'un service d'utilité publique, alors on ne peut pas l'empêcher d'exiger les tarifs quelle désire.

J'aimerais signaler en outre que l'article 1 institue la commission d'une façon qui suscite de l'inquiétude chez le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Cette commission ne sera pas forcément une panacée. Le simple fait de

rattacher tous les moyens de transport à une seule commission ne réglera pas en soi tous nos problèmes de transport. Le Pacifique-Canadien l'a clairement démontré comme le fait voir la page 2059 des procès verbaux nº 28 des délibérations du comité. Voici ce qu'avait à dire le Pacifique-Canadien à propos de l'institution même de la commission:

La Commission MacPherson n'avait pas envisagé la création d'une commission dont relèveraient tous les moyens de transport.

Nombre de personnes croient que la mesure législative se fonde directement sur le rapport de la Commission MacPherson, mais dans ce texte le Pacifique-Canadien signale que la Commission MacPherson ne prévoyait pas une commission semblable à celle que le projet de loi voudrait créer et qui exercerait son autorité sur tous les moyens de transport. Dans son rapport, la Commission MacPherson recommande la création d'un comité consultatif des transports nationaux qui serait chargé d'effectuer les études nécessaires pour parvenir aux objectifs d'une politique nationale des transports. Elle traite assez longuement de ce que devrait comprendre une politique nationale des transports. Elle déclare, par exemple:

Il est important de ne pas confondre les fonctions de la Commission en matière d'études et de recherches avec sa fonction de réglementation et de veiller à ce que la Commission n'en vienne pas à s'attribuer certaines fonctions propres à la direction.

Autrement dit, il s'agit là d'un avertissement. La Commission MacPherson n'a pas nécessairement recommandé la création d'une commission investie d'autant de pouvoirs que celle-ci.

• (4.50 p.m.)

M. MacDougall a également laissé entendre que d'après la Commission MacPherson, il faudrait veiller à ne pas lier ou rattacher trop étroitement les recherches et les fonctions administratives de la commission à celles de la direction en matière de régie. Selon les Procès-verbaux et témoignages du comité des transports et des communications, page 1728, un représentant du National-Canadien aurait déclaré:

La nouvelle législation nationale en matière de transport aux États-Unis, en ce qui concerne la réglementation des chemins de fer, est principalement orientée vers l'administration et la recherche d'un point de vue général. On n'a pas tenté d'incorporer dans le nouvel organisme les fonctions de l'*Interstate Commerce Commission* relativement à la réglementation et au contrôle des divers modes de transport.

En somme, aux États-Unis, la politique nationale en matière de transport est liée à l'administration et à la recherche, tandis que l'*Interstate Commerce Commission* est l'organisme chargé de la réglementation et du contrôle. Par l'intermédiaire de cette mesure, nous cherchons à fusionner ces divers aspects. Dans la même page, M. MacDougall, du National-Canadien a parlé assez longuement des dangers que comportait le fusionnement de ces diverses fonctions.

Aux pages 1768 et 1769, M. Bandeen a signalé que l'aspect recherche doit rester indépendant. Voici ce qu'il a dit:

Premièrement, il existe d'après nous un besoin en ce qui concerne la recherche indépendante—indépendante du gouvernement et indépendante de l'industrie au Canada—

Il se demande si cette recherche resterait vraiment indépendante longtemps si elle était étroitement liée à un organisme régulateur. Il y a là un danger. On devrait veiller, en créant cette commission, à ce que tous les moyens de transport ne relèvent pas de sa compétence. D'après les deux mémoires soumis à la Commission qui traitent un tant soit peu des pipe-lines pour le transport des denrées, leur exploitation ne devrait pas relever d'une commission du genre de celle que prévoit le bill, mais plutôt de l'Office national de l'Énergie. A mon sens, nous allons trop vite en mettant les fonctions de réglementation et la recherche dans la même catégorie et en plaçant tous les moyens de transport sous l'autorité d'une seule commission. Cela ne figurait pas parmi les recommandations de la Commission MacPherson. Les représentants des chemins de fer eux-mêmes ont exprimé des craintes à ce propos.

Je voudrais mentionner un autre aspect de ce projet de loi, auquel le ministre a fait allusion: les dispositions prévues pour l'abandon de lignes de chemin de fer. Il y a quelques années, au total, on avait demandé l'autorisation d'abandonner 4,000 milles de voies ferrées dans les trois provinces des Prairies. Si je ne m'abuse, dans ces mêmes provinces, 1,800 milles de voies ferrées doivent être abandonnées; soit presque la moitié des voies ferrées des Prairies. Je vais proposer un amendement à l'article 1 du projet de loi à ce sujet, et j'espère que le ministre va l'étudier sérieusement. Je propose que le mot «adéquat» soit ajouté à la quatrième ligne de la première page du projet de loi. Autrement dit, voici le texte actuel:

Il est par les présentes déclaré qu'un système économique et efficace de transport...

Je propose l'insertion du mot «adéquat,» pour que le texte se lise:

Il est par les présentes déclaré qu'un système adéquat, économique et efficace de transport...

Cela peut sembler insignifiant mais, à mon avis, c'est très important si l'on tient compte

des termes de cet article et de l'attitude des représentants des sociétés ferroviaires, en particulier dans la région des Prairies. Quel est le système de transport le plus économique et le plus efficace? Une voie unique, traversant les Prairies au centre peut-être, mais c'est là n'envisager le système que sous l'angle de l'efficacité et de l'économie, sans se demander s'il est adéquat. C'est ce qui est suggéré dans le mémoire présenté par le Manitoba.

Je passerai maintenant à la question de l'abandon général des lignes ferroviaires d'un réseau de transport. Dans les Prairies, ces abandons sont une source d'inquiétude, parce qu'au moment où le ministre a annoncé ce projet de loi, l'abandon de 4,000 milles de voie était proposé. Le ministre a annoncé que des 4,000 milles dont on avait demandé l'abandon, 1,800 milles avaient été sauvegardés pour protéger certaines régions. Il a dit que les autres 2,200 milles...

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que, par inadvertance, le député a fait une erreur qu'il voudra certainement corriger. J'ai dit que nous avions sauvegardé tout, sauf 1,800 milles, c'est-à-dire exactement le contraire de ce qu'il a dit.

M. Horner (Acadia): Je remercie le ministre de sa mise au point, car je m'étais trompé. On a sauvegardé 2,200 milles de voies ferrées et les 1,800 autres milles pouvaient être abandonnés.

L'hon. M. Pickersgill: En fait, on en a sauvegardé plus de 2,200 milles.

M. Horner (Acadia): Je parle de la demande dont la Commission a été saisie avant la déclaration du ministre.

L'hon. M. Pickersgill: Entendu.

M. Horner (Acadia): La Commission des transports est déjà saisie de certaines demandes. La semaine dernière, elles ont suscité un regain d'intérêt. Selon la déclaration précise faite par le ministre à la Chambre vendredi dernier, elles ne seraient pas étudiées avant l'adoption du bill à l'étude. J'aimerais en être sûr, car une fois le bill adopté, les demandes seront sans doute examinées par la nouvelle commission. Je voudrais en savoir le court et le long avant l'adoption de l'article 1 du bill. Si l'on doit sauvegarder 2,200 milles de voies ferrées dans les Prairies, les citoyens des régions en cause devraient savoir pourquoi telle ligne sera maintenue jusqu'en 1970 et telle autre abandonnée. Autrement dit, afin de traiter toutes les lignes sur un pied d'égalité, toutes devraient être examinées à la lumière de cette nouvelle conception des transports. J'éprouve des doutes à cet égard, quant à l'article 89.

[M. Horner (Acadia).]

D'après ce nouveau concept, selon moi, les demandes déjà soumises à la Commission des Transports, seront examinées après l'adoption de cette mesure et la création de la nouvelle commission. Je voudrais savoir si la Commission des Transports réglera alors le cas des demandes déjà présentées. Voilà l'opinion des chemins de fer. C'est pourquoi je soulève la question de l'abandon des embranchements. Si, d'après le nouveau concept des transports on doit épargner certaines lignes ferroviaires la Commission devrait envisager les autres lignes dans la même optique. Je ne saurais trop insister là-dessus, car c'est un sujet d'inquiétude dans tout le pays.

• (5.00 p.m.)

Je voudrais passer à une autre question pendant l'examen de l'article 1 du bill. Nous créons une commission chargée de régulariser tous les modes de transport. Nous allons abolir, dans une certaine mesure, les règlements qui, à l'heure actuelle, régissent les chemins de fer. Nous allons libérer les chemins de fer. Quel sera, en fin de compte, le résultat de cette mesure? J'en ai conclu, après avoir siégé au comité pendant des jours et des jours et posé maintes questions, que la mesure aboutira à une augmentation du tarif-marchandises. Il suffit de lire les pages 1765 et 1766 des délibérations du comité pour tirer cette conclusion.

Comme on peut le voir à partir de la page 1765 des délibérations du comité, on a posé la question à M. Gordon. On a aussi, interrogé M. MacMillan à ce sujet, comme en fait foi le haut de la page 1,766. La réponse indiquait qu'on n'avait pas le choix, que les tarifs-marchandises seraient augmentés. Le député de Wellington-Huron a harcelé de questions le président et le futur président des chemins de fer Nationaux du Canada. On lui a répondu que le tarif-marchandises monterait. La question apparaît au compte rendu des procès-verbaux et témoignages, fascicule nº 28, de la page 1970 à la page 1972. On l'a posée à M. Crump, président du Pacifique-Canadien, et il a répondu qu'après mûre réflexion on avait conclu que les tarifs-marchandises augmenteraient. La hausse des tarifs s'impose, vu qu'on diminue les subventions et que les chemins de fer ont été soumis à un blocage des tarifs-marchandises. Tout a augmenté.

Le projet de loi actuel aura pour effet de hausser les tarifs-marchandises. Considérons uniquement cet aspect de la question et demandons-nous si nous devrions adopter le bill à la hâte. L'inflation a exercé des ravages par tout le Canada depuis un an. A l'heure actuelle, elle s'atténue un peu. Comment l'adoption du bill affectera-t-elle l'économie? Le

transport a des répercussions sur le prix de tout ce que nous consommons et produisons. Les présidents des deux grands chemins de fer ont dit que les tarifs-marchandises augmenteraient si le projet de loi actuel était adopté. Le prix des denrées va donc monter; il n'y a pas d'autre solution. La hausse des tarifs-marchandises va rejaillir sur les consommateurs au Canada ou ailleurs. L'adoption du projet de loi va accroître les pressions inflationnistes. On ne saurait tirer d'autre conclusion après avoir lu les pages que je vous ai mentionnées, dans les procès-verbaux, et témoignages du comité.

Le consommateur va payer plus cher, car les frais de transport sont une composante des prix dans le secteur de la production et de la consommation. En tant que législateurs, c'est un autre point qu'il nous faut examiner avec le plus grand soin. L'inflation fait rage partout au Canada. De Vancouver à Halifax, les ménagères se sont groupées pour boycotter les supermarchés, dans un mouvement d'une envergure sans précédent. Par certaines mesures, on a essayé de résoudre le problème de l'inflation. Je songe ici au dernier budget, à la tentative budgétaire d'il y a quelques mois, ainsi qu'au budget d'hier soir. Ces mesures visaient à surmonter le problème inflationniste. A mon avis, l'inflation touche à son point culminant, et l'adoption du présent bill ne fera qu'attiser le feu davantage; une fois de plus les prix vont monter en flèche.

M. le président suppléant: A l'ordre, s'il vous plaît. J'hésite à interrompre le député, mais son temps de parole est expiré.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le comité consentirait peut-être à permettre au député de continuer.

M. le président suppléant: Le comité consent-il à l'unanimité à ce que le député continue son discours?

Des voix: D'accord.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, je remercie le comité, et je n'abuserai pas de sa générosité en le retenant trop longtemps. J'ai dit ce que le projet de loi accomplira à mon avis. C'est une mesure très vaste. Elle crée une commission qui étudiera les problèmes du transport. En résumé, je dirai que cette commission me préoccupe beaucoup. Je me demande si elle aura les moyens nécessaires pour entreprendre des recherches et s'occuper de la règlementation et de la gestion en matière de transports. La commission et le gouvernement devraient faire un véritable effort pour garder ces deux aspects de la question aussi distincts que possible. Le Canada tout entier, notamment l'Ouest, attend une réponse à la question que j'ai soulevée au sujet de l'abandon de certains embranchements. La commission étudiera-t-elle les demandes actuelles après l'adoption de la mesure ou ces dernières seront-elles examinées par l'ancienne Commission des transports? Nombre de gens de l'Ouest voudraient que l'on réponde à cette question qui les inquiète au plus haut point.

La population de l'Ouest canadien constate que la nouvelle politique des transports a pour effet l'abandon de certains embranchements et la sauvegarde d'autres. Certains embranchements sont en fait abandonnés. On espère encore que l'on gerdera certains embranchements jusqu'en 1975 tandis qu'on a perdu tout espoir pour d'autres. Les gens veulent savoir pourquoi certaines lignes sont épargnées alors que d'autres sont abandonnées. Le principe directeur n'a jamais été expliqué au comité. On a tenté de rationaliser cette question. Un député a demandé si le critère retenu s'exprimait par la quantité de boisseaux acheminés en un jour par mille de voie ferrée. Le ministre a dit non, ajoutant qu'on ne pouvait établir le critère sur cette base. Il a dit que cette méthode avait servi mais qu'on ne pouvait définir ainsi le critère.

L'abandon des embranchements est un problème extrêmement important. Assurément, l'aspect essentiel des mesures sur les transports est le suivant: nous autres législateurs, nous devons nous demander si les chemins de fer du Canada sont des sociétés n'ayant d'autre responsabilité que de faire un profit pour les actionnaires, ou les considérons-nous encore comme rendant un service public et étant en partie, sinon complètement, des services d'utilité publique? Il faut répondre à cela avant que ce projet de loi soit adopté, avant même que plusieurs articles aient été étudiés. Lorsque nous aborderons l'étude de l'article 16, par exemple, il nous faudra décider si nous considérons les chemins de fer comme étant des services d'utilité publique à 50 ou à 60 p. 100. Nos observations devront porter uniquement sur cet aspect de la question et il faudra décider si l'article 16 fournira la protection nécessaire permettant aux expéditeurs et aux citoyens de notre pays de faire usage des services d'utilité publique que nous avons créés et qui nous ont servis dans le passé.

En terminant mes observations sur l'article 1, monsieur le président, je voudrais signaler que j'ai l'intention d'y proposer un amendement. Je n'en ferai pas la proposition tout de suite car il serait plus juste que le ministre ait l'occcasion d'étudier ma proposition. Je proposerai qu'on insère le mot «adéquat» dans l'article. J'espère que le ministre et ses fonctionnaires, ainsi que le gouvernement, étudieront les mérites de ma proposition, car j'estime que

ce mot devrait figurer dans l'article. Je crois que tous les Canadiens, ceux de l'Ouest en particulier, estiment qu'il nous faut un système de transport adéquat, économique et efficace.

• (5.10 p.m.)

C'est ce que proposait le gouvernement du Manitoba dans son mémoire.

Pour terminer, je tiens à dire que si le projet de loi est adopté maintenant—même s'il est adopté d'ici le 31 décembre comme le ministre le voudrait—nous accélérerons la poussée inflationniste car les frais de transport monteront. A mon avis, il faudrait tenir compte de ce point dans le débat sur le projet de loi. Nous devrions nous rappeler que l'inflation a été un des plus grands problèmes du Canada l'an dernier.

M. Schreyer: Monsieur le président, selon le préambule, ce bill a pour objet de formuler et d'appliquer une politique nationale des transports. Comme l'a dit le ministre, le projet de loi vise à modifier fondamentalement notre politique des transports, en ce qui concerne les tarifs-marchandises, etc. En ce cas, j'estime que le ministre avait tout à fait raison en signalant un peu plus tôt qu'il ne s'attend pas vraiment à ce que nous, de ce côté-ci de la Chambre, expédiions l'adoption de cette mesure. Il serait regrettable que le retard à examiner cette mesure cause de l'embarras au gouvernement. Toutefois, ils ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes, car c'est le résultat de leur propres actions. Le ministre parle des ennuis qui découleraient du retard à adopter la mesure; il devrait se rendre compte qu'il lui faudra trouver des moyens de tirer le gouvernement de cette position difficile. Il a mentionné que certains décrets du conseil expireraient à la fin de l'année. S'il ne s'agit que de l'expiration de décrets du conseil, le cabinet devra régler ce problème comme il le juge à propos.

L'hon. M. Pickersgill: Par malheur, ce ne seront pas uniquement les décrets ministériels mais aussi les lois qui ne seront plus en vigueur.

M. Schreyer: Dans ce cas, j'espère que les compagnies de chemins de fer et le gouvernement s'entendront afin que le principe et la portée de la nouvelle mesure législative soient observés d'ici à ce que la loi entre effectivement en vigueur.

[M. Horner (Acadia).]

Je saisis l'occasion qui m'est offerte pour commenter les objectifs généraux de la mesure législative. En la présentant, il me semble que le gouvernement et le ministre aient commis une erreur assez évidente: ils ont soustrait les taux de transport et les tarifs-marchandises à la réglementation; ils comptent trop sur la concurrence comme moyen efficace pour protéger l'intérêt public. Il se peut que certains témoignages aient démontré l'existence d'une concurrence accrue depuis quelques années et donc protégeant mieux les usagers des services de transport. Ce principe donne certainement lieu au débat, mais même si l'on reconnaît qu'à certains égards la concurrence dans l'industrie des transports s'est accrue, il faut admettre que ce n'est pas également vrai dans toutes les régions du pays.

A mon avis, les régions productrices de denrées primaires souffriront énormément des dispositions de cette mesure législative. J'estime qu'on n'a pas réussi à prouver suffisamment, jusqu'ici, que nous ferions bien de considérer la concurrence comme un moyen approprié de contrôler le tarif des transports dans notre pays. A mon avis, le député d'Acadia avait raison de dire qu'il ne fallait pas cesser, dans l'intérêt national, de considérer le transport ferroviaire comme un service public. Il a maintes fois, je crois, répété cette déclaration. S'il doit en être ainsi, il nous faudrait alors continuer de recourir aux règlements comme moyen approprié de protéger l'intérêt public.

Cependant, je tiens à féliciter le ministre qui, après avoir introduit ce projet de loi et siégé au comité auquel divers organismes ont adressé leurs réclamations, a reconnu certaines erreurs contenues dans la mesure législative. Il a effectivement proposé un grand nombre d'amendements au projet de loi.

J'ai fait un calcul sommaire des amendements qui ont déjà été incorporés dans le projet de loi revisé et ils sont au nombre d'environ 60 ou 64. L'un des principaux effets de ces amendements, c'est que le gouvernement a battu quelque peu en retraite et compte davantage sur la réglementation comme moyen de protéger l'intérêt public. A mon avis, après avoir entendu les nombreux témoignages au comité, le ministre s'est rendu compte que trop de personnes s'inquiétaient de ce que la mesure penchait plutôt du côté de la concurrence que de la réglementation. Le ministre, après avoir entendu ces points de vue, a fait des concessions et proposé certains amendements à ce projet de loi.

Même si nous admettons maintenant la nécessité d'insister davantage sur la réglementation, on doit dire que si les règlements doivent se révéler efficaces, il faudra leur donner la chance de faire leurs preuves. Je veux dire par là que la commission, étant l'autorité régulatrice, doit être munie d''un mandat et d'une autorité juridique appropriés pour accomplir sa tâche. Pourtant, que renferme le bill? Les articles les plus importants qui traitent du contrôle des tarifs et des règlements s'inspirent d'un mandat et de formules qui sont fondés non sur la réalité mais sur certaines normes fictives.

La plupart des associations qui ont présenté des mémoires au comité se sont prononcées énergiquement contre ces normes, mais ces dernières sont demeurées intactes dans le projet de loi. Comme on n'a pas fait droit à ces objections importantes et qu'on n'a pas apporté les modifications appropriées, à ce sujet, je tiens à dire au ministre que plusieurs députés et moi-même auraient de la difficulté à se prononcer en faveur de ces articles et, partant, du bill lui-même.

• (5.20 p.m.)

Je ne veux pas perdre du temps à une polémique ou des digressions sur l'opportunité ou l'efficacité relative de la propriété publique par rapport à la propriété privée dans notre politique du transport. Mais, à mon avis, si l'on veut sérieusement définir et mettre en vigueur une politique nationale des transports, rationnelle au maximum, il faudra entamer ce débat au plus tôt.

En soi, la propriété publique n'a peut-être pas de vertu spéciale. La propriété privée pas davantage lorsque l'intérêt public doit être protégé par des réglements de très vaste portée. Pourtant, c'est précisément ce qui s'impose. Il faut une réglementation globale de nos services de transport pour protéger l'intérêt public.

Je le répète, si cette réglementation s'impose c'est que rien n'a encore prouvé de façon concluante que l'on peut se fier davantage à la concurrence pour protéger les usagers de nos services de transport et stimuler leur rôle au sein de notre économie.

A titre de membre du comité permanent des transports et communications chargé d'étudier ce bill article par article, j'ai trouvé l'expérience fort utile. A bien des égards, j'ai eu conscience de l'utilité du comité. Mais à l'égard d'un aspect capital, son rôle a été futile. Le comité n'a pu évaluer utilement la portée et les effets du bill, faute de certaines données de comptabilité du prix de revient, données nécessaires et même indispensables, que possédaient les compagnies de chemins de fer.

Le député de Medicine-Hat et moi-même avons présenté une motion pour que le comité obtienne précisément ce renseignement faute duquel il était impossible d'en arriver à une conclusion quelconque sur l'efficacité de l'article 336 proposé, relatif au contrôle des taux. Le contrôle des taux dont il est question dans cet article concerne les frais supportés par les chemins de fer et les formules fondées sur ces mêmes frais. Le comité n'a pu obtenir les données requises.

Monsieur le président, ma motion a été rejetée. J'ai alors prévenu que je formulerais mon grief à la Chambre, et c'est ce que je fais maintenant—je le crois bien fondé—car je prétends que le comité a été déconfit et paralysé dans sa tâche, car on lui a refusé les données sur le coût de revient que les chemins de fer avaient en leur possession.

On a prétexté que ces données appartenaient de droit à leurs propriétaires, les compagnies canadiennes. Les renseignements pouvaient être fournis à la Compagnie des transports du Canada, mais ils ne pouvaient être donnés à aucun autre groupe, dont un comité parlementaire, car il pouvait y avoir violation du secret, et en conséquence, les chemins de fer pouvaient se trouver dans une situation désavantageuse par rapport à leurs concurrents.

J'allègue qu'on ne peut absolument pas accepter ce genre d'argument. N'importe quel comité législatif du Congrès des États-Unis ou du Parlement britannique, je crois, le rejeterait. Je pourrais ajouter que les trois provinces des Prairies regrettaient, dans leurs mémoires, qu'on n'ait pas transmis ce renseignement à leur avocat et que les membres du comité permanent n'aient pu en prendre connaissance.

Je dois donc dire, monsieur le président, qu'aucun membre du comité, si ce n'est le ministre des Transports, ne peut dire avec une certaine confiance ou assurance qu'il comprend vraiment la portée de certains articles proposés dans le bill, surtout l'article 336 et un ou deux autres, car on ne nous a jamais fourni certaines données qui nous auraient

permis d'évaluer les répercussions de tels articles. Il faudrait en informer le Parlement. D'une certaine façon, monsieur le président, on nous demande d'adopter une mesure dont les effets, quant à quelques-uns de ses articles, restent mystérieux, douteux et incertains. Je me demande si le Parlement aime se voir placé dans une position où il doit adopter un projet de loi dans des circonstances semblables.

Je veux dire au ministre que, pendant l'étude détaillée du projet de loi, j'aurai un certain nombre d'amendements à proposer. Je songe à le faire de manière à faciliter le débat, à fournir au ministre l'occasion d'indiquer pourquoi les amendements devraient être acceptés ou rejetés, et à faire progresser alors les délibérations. Certes, j'admets que, dans la conjoncture actuelle, il importe d'adopter la politique en question aussi rapidement que la prudence le permet, même si sur des points importants nous trouvons le projet de loi fondé sur des prémisses erronées et des raisons douteuses.

Nous nous attendrons sûrement à un exposé plus détaillé et plus clair de la part du ministre—car il est mieux placé pour cela que d'autres d'ici—quand aux effets probables du bill, surtout sur l'Ouest canadien et sur les régions de produits primaires. En effet, le projet de loi et les formules qu'il renferme semblent défavorables aux régions mêmes qui produisent des marchandises pouvant être transportées en vrac. Bref, à défaut d'un terme plus juste, il s'agit des régions de produits de base.

Bien entendu, le projet de loi renferme des sauvegardes quant aux grains et ainsi de suite, mais que dire par exemple des régions du Nord et du Nord-Ouest de l'Ontario qui dépendent des expéditions de bois et de produits forestiers? Qu'en sera-t-il des ressources naturelles expédiées à l'état brut? Quels seront les effets de la politique sur ces régions? A mon avis, elle leur sera défavorable.

Je signalerais aussi aux députés qu'on retrouve dans les instances de certains experts en réglementation et en économie des transports ce qui semblent être à peu près le même argument: ce sont les régions comme celles que j'ai mentionnées qui souffriront de l'adoption et de la proclamation de la mesure législative à l'étude.

Je signalerais donc au ministre que les principes appropriés d'une réglementation des transports ou d'autres services devraient être

[M. Schreyer.]

l'assurance de gains permis et de bonnes rentrées ainsi que des idées et notions analogues. Je sais que le ministre n'attache pas beaucoup d'importance à des principes de ce genre, car je l'ai entendu dire en riant au comité que l'idée d'un bon rendement est un concept médiéval.

• (5.30 p.m.)

Pourtant, c'est précisément le principe dont s'inspirent la plupart des organismes régulateurs des services d'utilité publique. Quel autre principe peut-on invoquer? Des formules spécieuses—c'est tout ce que le bill renferme. L'idée d'une juste rémunération, d'un profit équitable, d'un niveau admis de revenu, a été avancée par le Manitoba et par le Conseil de la province d'Alberta. J'ignore si les politiques de la démocratie sociale les ont convertis. Néanmoins, ils ont préconisé le principe comme base d'un règlement sur les transports.

Je ne vois rien de moyenageux à cette motion. A mon avis elle vaut pour tous les temps. Elle a dû exister dans l'esprit de l'homme dès l'aube du monde et elle y restera jusqu'à la consommation des siècles, bien qu'elle semble avoir disparu chez certains députés, hommes remarquables par ailleurs, mais qui paraissent peu enthousiastes par une idée aussi valide et aussi pratique qu'une réglementation fondée sur une rémunération équitable.

Avant de terminer, je demanderais au ministre de prendre une minute ou deux pour expliquer ce qu'il a dit plus tôt au sujet de ce que l'on entend faire quant aux demandes d'abandon d'embranchements. Je sais qu'on a interrogé le ministre à la Chambre au cours des deux ou trois derniers jours au sujet de la demande d'abandon d'un embranchement qu'aurait présumément présentée le Pacifique-Canadien à la Commission des transports.

J'ai l'impression que le ministre a donné l'assurance, il y a quelque temps, que toutes les demandes d'abandon seraient retirées et ne seraient plus admises avant l'entrée en vigueur du présent projet de loi. Comment donc explique-t-il que le Pacifique-Canadien ait présenté une demande d'abandon au cours des quelques derniers jours, si demande il y a eu? J'ai cru entendre le ministre nous dire, au commencement de la journée, que la Commission n'étudierait pas les demandes. Sauf erreur, la Commission n'acceptera même pas de demandes avant l'entrée en vigueur de la loi.

Afin d'apporter ma part de collaboration au ministre, je limiterai le reste de mes remarques sur ce bill aux articles appropriés.

L'hon. M. Pickersgill: Le député de Medicine Hat me permettrait-il, avant de prendre la parole, de répondre très brièvement à la question concernant les embranchements? S'il n'est pas satisfait de ma réponse, il pourra alors aborder le sujet au début de ses observations.

M. Olson: J'allais demander au ministre de nous exposer les règles générales en vigueur à l'heure actuelle dans ce domaine. Il serait utile que le ministre traite brièvement de la question dès maintenant.

L'hon. M. Pickersgill: Voici ce qui en est. Au dire du député d'Acadia, 4,000 milles de lignes—je n'ai pas vérifié moi-même ce chiffre, mais il a sans doute raison ou n'est pas loin du bon chiffre—ont fait l'objet de demandes présentées à la Commission depuis un certain nombre d'années. Les compagnies de chemin de fer ont accepté de ne pas donner suite à ces demandes.

Puis, un jour de septembre dernier, sauf erreur, le gouvernement a fait une déclaration et publié une carte indiquant les lignes qui ne pourront être abandonnées avant le 1er janvier 1975, si la présente mesure est adoptée. Nous étions incapables de prévoir ce qui arriverait si elle n'était pas adoptée, car la loi doit être observée. Mais nous avons dit que la politique dont ce projet de loi fait partie pourvoirait à la protection de ces lignes et que si ces dernières faisaient perdre de l'argent aux compagnies de chemin de fer, celles-ci pourraient, en temps utile, obtenir des subventions aux termes de la mesure.

En ce qui concerne les demandes touchant les 1,800 autres milles de voies, elles avaient déjà été présentées. Au meilleur de ma connaissance, aucune nouvelle demande de cette nature n'a été formulée. Les deux sociétés de chemin de fer ont écrit à la Commission pour faire savoir qu'elles avaient l'intention de renoncer à toutes leurs demandes touchant les lignes protégées, le jour où la mesure législative recevrait la sanction royale, et pour demander à la Commission d'en prendre note, ce que cette dernière a sans doute fait.

Que ce soit à la suite de l'initiative des chemins de fer, notamment du Pacifique-Canadien, ou de la Commission même, celle-ci a commencé à recueillir des renseignements au sujet des autres lignes, afin qu'au moment venu de tenir des audiences, celles-ci pourraient avoir lieu et les données statistiques nécessaires et récentes seraient disponibles. La Commission est une cour d'archives, comme les députés le savent. Elle ne me fait pas rapport de son activité en qualité de cour. J'ignorais que ces renseignements avaient été recueillis—je vous le dis bien franchement—jusqu'à ce que cette affaire m'ait été signalée d'abord par un télégramme de la *Manitoba Branch Line Association*, puis par des députés. Je suis allé rapidement aux renseignements et j'ai été assuré qu'il n'était aucunement question de tenir des audiences ou d'étudier ces demandes aussi longtemps que la Chambre étudierait le projet de loi. On a seulement fait certains travaux de régie intérieure et j'ai reçu une assurance formelle en ce sens du président de la Commission.

• (5.40 p.m.)

L'autre question qui a été soulevée par les honorables députés d'Acadia et de Springfield—et l'honorable député de Medicine Hat ne manquera sûrement pas de la mentionner—est la suivante: Si la loi est adoptée, ses dispositions visant à protéger les embranchements entreront-elles immédiatement en vigueur de sorte que toutes les auditions et demandes soient réglementées par le nouveau régime, ou les anciens réglements seront-ils toujours applicables? C'est un point que le projet de loi ne règle pas, je crois. Quand nous étudierons les articles séparément, je m'expliquerai plus spécifiquement. N'oublions pas qu'on a toujours tort de tenir l'adoption d'une loi comme établie. Il est donc assez difficile de répondre à cette question pour l'instant. Je le sais, mais cela dépend entre autre du temps qui peut s'écouler d'ici l'adoption de la mesure législative. Toutefois, je serai prêt à donner une réponse catégorique à la question lorsque nous étudierons l'article 89. Je crois avoir expliqué la situation actuelle. Tant que le Parlement étudie cette mesure législative et qu'elle n'a pas reçu la sanction royale, le président de la Commission m'a assuré qu'il n'y aura pas d'audiences concernant les demandes, dont certaines ont été soumises à la Commission il y a des années. Voilà l'essentiel pour le moment.

M. Olson: Ces renseignements sont très utiles, car d'autres députés et moi-mêmes avons reçu ces derniers jours des lettres du secrétaire de la Commission des transports nous demandant, à titre d'intéressés, si nous nous opposions à ce qu'on approuve certaines demandes maintenant. Comme l'a dit le ministre, dans certains cas les audiences ont eu lieu il y a longtemps, et il n'y aurait peut-être pas

d'objection sérieuse, par exemple, à l'abandon d'un petit embranchement où il n'est pas vraiment question d'intérêt public.

A mon avis, le ministre nous a, dans la mesure de ses moyens, indiqué la règle fondamentale qui servira à déterminer le processus à suivre pour les demandes d'abandon. Si je le comprends bien, il a dit que les demandes restent bloquées et qu'elles ne seront pas étudiées avant l'adoption du projet de loi et l'entrée en vigueur de nouveaux règlements. Est-ce exact?

L'hon. M. Pickersgill: Je n'utiliserais pas les mots «ne seront pas étudiées», qui pourraient donner lieu à des malentendus dans la suite. Rien à mon avis, n'empêche la Commission de poursuivre sa tâche et de rassembler la documentation statistique, etc. devant servir aux audiences, bien que celles-ci n'aient pas lieu et qu'aucune décision ne soit prise.

M. Olson: Pour ma part, cela me satisfait. Nous y reviendrons d'ailleurs lorsque nous aborderons l'article en cause. En dépit de quelques critiques que j'aurais à faire sur certaines dispositions du projet de loi, cela surprendra le ministre peut-être, mais je le félicite de son attitude lors de l'étude du projet de loi au comité permanent. Je félicite également le président de ce comité dont je remarque la présence à droite de la Chambre...

M. Baldwin: Il acquiert la sagesse.

M. Macaluso: Je pose la question de privilège, monsieur le président. Je suis à droite de la Chambre du point de vue topographique mais non idéologique.

M. Olson: Quoi qu'il en soit, je désire faire l'éloge de l'énorme somme de travail que représente l'étude de ce projet de loi même si je ne suis pas entièrement satisfait des résultats. Le ministre et le personnel de son ministère sont à féliciter pour s'être servis d'un comité permanent de la Chambre à la manière dont il l'ont fait, qui est la bonne. Le député de Springfield a fait remarquer que plus de 60 amendements avaient été acceptés par le ministre, à la demande de divers témoins et aussi, je l'espère, sur le proposition de membres du comité.

Je suis membre du comité, en fait je suis président du sous-comité chargé, il y a quelques mois, d'étudier le régime des comités de la Chambre. Si l'on doit renforcer et rehausser le statut et la responsabilité des députés de l'arrière-ban, et j'en suis, il serait opportun, selon le sous-comité, de confier certains travaux importants et des responsabilités aux comités permanents. Il est parfois futile d'étudier un bill, article par article, au sein d'un comité permanent lorsque le ministre dont relève la mesure refuse opiniâtrement d'accepter tout amendement, peu importe la force des arguments invoqués. Tel n'a pas été le cas du bill à l'étude, et la procédure adoptée par le comité des transports est digne d'être citée en exemple à la Chambre et aux autres comités permanents.

Comme je l'ai dit au début, je serai fort déçu si le bill n'est pas adopté à temps, compte tenu surtout de la date limite mentionnée par le Pacifique-Canadien quant aux paiements devant être versés aux municipalités de l'Ouest canadien en guise d'impôts. D'autre part, j'accepte en partie l'explication du ministre puisqu'il n'y peut rien si le Pacifique-Canadien s'en tient à sa proposition, selon laquelle les paiements seront faits spontanément au cours de l'année civile qui suit l'adoption du bill.

Je ne reproche pas à la Chambre d'avoir donné priorité au bill des pensions de vieillesse. L'opposition avait le droit et le devoir de scruter ce bill article par article. Ni le ministre des Transports ni le gouvernement n'étaient en mesure de fixer la longueur du débat sur ce bill. Le bill des pensions a maintenant franchi l'étape de l'étude en comité, et, autant que je sache, c'est la première fois que le ministre des Transports a la possibilité de saisir de nouveau la Chambre de cette mesure sur les transports, depuis que le comité permanent en a fait l'examen.

Je souhaite que le ministre ait du sucès dans les instances qu'il se propose de faire auprès du Pacifique-Canadien en vue d'obtenir que cette société prolonge jusqu'en janvier 1967 la période de versements volontaires aux municipalités de l'Ouest.

Le ministre s'est déclaré prêt à accepter diverses modifications concernant la fusion d'entreprises de transport et les subventions de transition. Sauf erreur, il a également énuméré plusieurs autres modifications possibles. S'il est encore dans cette disposition d'esprit, je lui demanderais d'envisager un amendement qui donnerait vraiment un sens au contrôle des tarifs maximums dans les régions où le transport, n'est l'objet d'aucune concurrence sérieuse.

Malgré les 60 ou 65 amendements apportés au bill, cette disposition n'y figure pas encore. Un des règlements en vigueur dans d'autres pays et qui faisait partie jusqu'ici de notre politique des transports, ayant trait au contrôle des tarifs maximum là où il n'y a pas de

véritable concurrence, est encore nécessaire, à mon avis, dans l'intérêt public. Le bill devrait renfermer une disposition stipulant que nul tarif ne peut être plus élevé pour un trajet plus court que pour un plus long parcours, ou pour des denrées semblables transportées dans des conditions semblables. La loi des États-Unis renferme une disposition de ce genre, et la loi sur les chemins de fer que nous modifions présentement renfermait toutes sortes de protection contre la discrimination envers les expéditeurs.

Dans la plupart des cas, la difficulté a été de convaincre la Commission des transports du Canada qu'une telle discrimination existait, mais la loi permettait à la Commission d'agir si l'on parvenait à l'en convaincre.

• (5.50 p.m.)

Cela ne figure plus dans le projet de loi. Prenons par exemple, le nouvel article 16 qui constitue un progrès comparativement au projet de loi antérieur. Mais là encore, tout expéditeur doit d'abord prouver qu'on a porté atteinte à l'intérêt public. Il nous faut alors, bien entendu, dire ce qu'on entend par intérêt public. Cette expression n'a jamais été définie dans le contexte du nouvel article 16. Le ministre sait bien que certains membres du comité, comme moi-même, ont souvent demandé ce qu'elle signifie. Que doit prouver un expéditeur s'il veut interjeter appel auprès de la nouvelle commission des transports? On attend encore une réponse satisfaisante que le ministre est peut-être incapable de fournir. On lui a demandé, par exemple, si l'expéditeur doit prouver que l'intérêt national est en jeu. S'agit-il de l'intérêt public, par exemple, lorsqu'une région, ou une collectivité est en cause? Y a-t-il lieu de prétendre qu'on a porté atteinte à l'intérêt public dans un tel cas? Le projet de loi ne répond pas à ces questions.

Au cours des audiences du comité, on a exprimé l'avis que l'intérêt public ne peut entrer en ligne de compte que si un expéditeur est en cause; mais nous n'en avons pas l'assurance et nous ignorons comment la nouvelle commission des transports interprétera et appliquera les mots «intérêt public». Nous trouvons à la dernière page du décret du conseil nº C.P. 1963-1041 du 9 juillet 1963 ce que le gouverneur en conseil avait à dire à ce moment-là au sujet de l'intérêt public en ce qui a trait à l'expéditeur particulier. Je cite:

> Que, dans tous les cas où le paragraphe 2 de l'article 33 de ladite loi autorise le gouverneur en conseil à demander à la Commission des transports de faire enquête sur un tarif convenu, seulement si le gouverneur en conseil estime que le tarif convenu est contraire à l'intérêt public, et même si un tarif fixé contrairement aux dispositions de l'alinéa 6 de l'article 32 peut donner lieu à une réclamation valable contre le chemin de fer par un expéditeur qui est partie contractante au tarif convenu et qui subit toutefois, un tort, ce même tarif convenu ne serait pas pour autant une question d'intérêt public.

J'aimerais que le ministre vérifie, mais il y est assez clairement dit, je pense, que si un expéditeur se trouve désavantagé, ce n'est pas une raison pour invoquer l'argument d'intérêt public. Plusieurs membres ont soutenu au comité que les dispositions du nouvel article 336 du bill n'assurent aucun contrôle efficace du tarif maximum. Comme le représentant de Springfield l'a souligné, lui et moi avons tenté d'obtenir quelques chiffres sur le prix de revient afin de pouvoir faire au moins certains calculs afin de savoir ce que l'application du nouvel article 336 donnerait en définitive. Les fonctionnaires des deux compagnies de chemin de fer ne nous l'ont pas permis. Le ministre non plus. Il n'avait pas ces renseignements, mais, à mon avis, s'il avait insisté pour que ces compagnies ferroviaires les lui fournissent, il les aurait reçus.

Je désire répéter l'argument que nous avions invoqué à l'époque. A mon avis, il importe beaucoup que les députés se voient accorder le droit de pouvoir calculer les conséquences qu'amènerait l'application de la loi qu'on nous demande d'adopter si l'on veut dans l'intérêt du peuple canadien qu'ils s'acquittent avec compétence et responsabilité de leur tâche. Le nouvel article 336—et le ministre est au courant—renferme une très importante condition à l'endroit des coûts variables qui entrent dans la formule lorsqu'on détermine quel sera le tarif sous le contrôle du tarif maximum. A moins d'avoir des renseignements sur les coûts variables, il est impossible de se livrer au genre de calcul qui indiquerait le résultat d'une telle formule. Lorsque nous avons proposé la motion, nous n'avions demandé en comité que quelques données. On nous l'a refusé. Je ne vous dirai pas pourquoi, mais il semble que le ministre avait été persuadé qu'il n'était pas bon de donner des renseignements au comité.

Quelques-uns des plus grands spécialistes du continent nord-américain ont examiné ce nouvel article et il semble absolument impossible d'établir quel serait le tarif, à moins naturellement de connaître tous les éléments de la formule. Le coût variable est de beaucoup l'élément le plus important. La formule comporte d'autres choses mais on ne peut établir quel serait le tarif. Les représentants des

chemins de fer et d'autres ont prétendu à maintes reprises qu'il ne peut y avoir d'expéditeur captif. Qu'entend-on par expéditeur captif? On dit que le seul expéditeur captif serait celui qui n'a pas à acquitter des tarifs par catégories, et le reste. On admet qu'il y en a très peu.

Si l'on doit contrôler le tarif maximum, il faudrait sûrement l'établir dans des limites raisonnables. Si l'application du nouvel article 336 doit donner lieu à un tarif trois, quatre ou cinq fois plus élevé que le tarif actuel, c'est une partie inutile du bill. La loi exige que tous les tarifs soient compensatoires. Par conséquent, s'il existe actuellement un tarif pour le transport de la tôle d'acier, de la potasse, du concentré de nickel ou d'autres marchandises et qu'il ne représente que 20 ou 25 p. 100 de ce que serait le tarif par catégorie ou n'atteint qu'une fraction minime du tarif qui découlerait de l'application du nouvel article 336, à quoi sert-il?

Il ne sert à rien parce que les chemins de fer obtiennent déjà au moins des tarifs compensatoires. Cela veut dire qu'ils obtiennent leur coût variable plus une contribution, si petite soit-elle, à l'égard des frais d'administration et des bénéfices. Nous sommes donc déçus que le ministre n'ait pas fourni ces renseignements. Nous sommes d'avis qu'il est répréhensible de demander au Parlement d'adopter des lois sans donner aux députés l'occasion de prévoir ce que donnera l'application de la loi. L'argument est assez valable en ce qui concerne notre responsabilité à l'égard de ce projet de loi sur les chemins de fer ou de n'importe quelle autre mesure législative importante. On nous a refusé ces renseignements au sujet du bill C-231.

• (6.00 p.m.)

Selon les témoins du Pacifique-Canadien et d'autres personnes, des tarifs équitables seront établis d'après le marché et à la suite de négociations. Je n'en crois rien, car je sais qu'à l'heure actuelle, les compagnies de chemin de fer sont libres d'imposer des tarifs plus ou moins élevés à l'égard de nombreux produits. Prenons, par exemple, le transport d'Hamilton à Edmonton de feuilles d'acier, produit dont à discuté le comité. Nous avons que le tarif actuel est d'environ $1.86. La même compagnie, utilisant les mêmes wagons sur la même ligne exige $1.05 jusqu'à Vancouver en passant par Edmonton. Si le tarif de $1.05 d'Hamilton à Vancouver est compensatoire, autrement dit, s'il tient compte de tous les frais variables, des frais généraux et permet de réaliser des bénéfices, alors le tarif de $1.86 d'Hamilton à Edmonton est d'au moins 100 p. 100 supérieur aux frais variables. Est-il juste d'exiger 100 p. 100 dans un cas et 5 ou 10 p. 100 dans un autre? Voilà la situation actuelle. Nous ne connaissons pas les faits, car le Pacifique-Canadien a refusé de nous les communiquer, mais si le tarif de $1.05 d'Hamilton à Vancouver est compensatoire, il y a lieu de supposer que le tarif compensatoire d'Hamilton à Edmonton serait d'environ 85c. à 90c. En fait, le tarif actuel est de $1.86.

C'est une mesure rétrograde, d'après-nous, que de refuser à un expéditeur le droit de s'élever contre l'injustice en demandant à la Commission des transports d'établir un tarif équitable. Ce droit est supprimé parce qu'il faut prouver qu'il y va de l'intérêt public. Nous nous préoccupons surtout, non pas de protéger les grandes entreprises, comme l'*Imperial Oil* ou l'*International Nickel*, mais de savoir qui pourra choisir les régions qui connaîtront une expansion industrielle.

Tout le monde sait que le Pacifique-Canadien possède entièrement une filiale, notamment la *Canadian Pacific Investments*, qui, d'après les derniers relevés comptables, avait un portefeuille d'environ 30 millions de dollars. Ce portefeuille comprend des placements dans des mines et des industries minières, des entreprises commerciales, de sociétés de gaz et de pétrole et autres. Si le Pacifique-Canadien n'est pas tenu d'imposer le même tarif à tous les expéditeurs de produits semblables sur la même ligne, dans les mêmes conditions, il pourra imposer une grande variété de tarifs et favoriser les entreprises où il a placé des fonds.

Par exemple, à l'heure actuelle la *Consolidated Mining and Smelting Corporation* exploite une mine de potasse au sud-ouest de Saskatoon. Si cette compagnie obtient un tarif correspondant à peu près aux coûts variables et que d'autres compagnies qui expédient d'Esterhazy sont tenues d'acquitter les coûts variables en plus des frais généraux et des profits s'échelonnant entre 100 et 150 p. 100, il n'existe plus de juste concurrence. Il se peut que la chose se produise actuellement, car nous savons que le taux exigé de certains endroits en Saskatchewan pour expédier des céréales à Vancouver est de $2 à $3 la tonne. Nous le savons, car ce fait a été clairement établi lors des séances de la Commission MacPherson.

Le taux exigé pour acheminer un wagon de 150,000 livres de potasse d'Esterhazy à Vancouver est d'environ $9 la tonne. Si le taux de $2 à $3 la tonne pour les céréales est compensatoire et permet de faire face aux coûts variables, le taux alors exigé pour le

transport de la potasse représente les coûts variables et environ 200 p. 100. La potasse devrait être transportée à un taux aussi modique que les céréales. Il en résulte que notre nouvelle expansion industrielle est en péril par rapport aux autres pays du monde.

Il y aurait peut-être lieu d'établir un certain contrôle du Parlement dans les domaines où il n'existe effectivement aucune concurrence économique. Nous prétendons qu'il n'y a aucune concurrence dans le domaine du transport en ce qui concerne l'expédition de produits tels que la potasse, les céréales et les concentrés de nickel de Thompson, au Manitoba, à Fort Saskatchewan, en Alberta, et du bois d'œuvre de la Colombie-Britannique aux marchés d'exportation. Il n'y a effectivement aucune concurrence ou de moyen de transport autre que le chemin de fer dans la région. Je n'ai pas l'intention de m'attarder sur la question, mais je voudrais discuter d'autres dispositions du projet de loi. Le ministre se rend déjà compte que certaines objections ont été soulevées.

Permettez-moi de proposer un simple amendement au ministre, étant donné qu'il en envisage plusieurs autres. A la page 57 du projet de loi se trouve l'article 68, qui a trait à l'article 381 de la loi sur les chemins de fer. Le seul inconvénient est que cet article s'applique seulement aux lignes de téléphone et de télégraphe. Il conviendrait d'insérer un article analogue à propos des chemins de fer, de leurs droits de passage et de leurs tarifs pour les marchandises non-concurrentielles. Si l'on agissait ainsi, je soutiens que le projet de loi imposerait un certain contrôle politique et juridique nécessaire dans le cas des entreprises monopolisatrices.

L'article 68 interdit toute discrimination injuste et dit que les taxes doivent être justes et raisonnables. Il précise que la Commission sera chargée de déterminer ce qui est juste et raisonable et s'il y a eu ou non discrimination injuste. L'article 68, à propos du paragraphe 3 b du nouvel article 381, stipule que la nouvelle commission pourra suspendre un tarif, en retarder l'application ou le rejeter. Cela vaut pour les lignes télégraphiques et téléphoniques, mais à mon sens on devrait incorporer au projet de loi une disposition selon laquelle cela s'appliquerait aussi au trafic ferroviaire.

Le ministre peut soutenir qu'il libérera les chemins de fer au point où ils ne constitueront plus un service d'utilité publique, tandis que les lignes téléphoniques et télégraphiques le demeureront, mais à mon avis, monsieur le président, dans plusieurs régions et particulièrement dans l'Ouest canadien, les chemins de fer, du point de vue pratique constituent encore un service d'utilité publique monopolisateur qui nécessite un contrôle politique et juridique des tarifs.

• (6.10 p.m.)

En guise de conclusion, je demanderai au ministre d'étudier cette question, surtout vu que le Pacifique-Canadien constitue actuellement un empire gigantesque et complexe qui contrôle par ses investissements de nombreuses compagnies et entreprises qui ne se rattachent pas directement aux chemins de fer. De plus, en ce qui concerne les négociations et l'établissement des tarifs, le Pacifique-Canadien est en mesure de faire des concessions aux compagnies qu'il possède entièrement ou en partie, ce qui constitue une disparité de traitement envers d'autres compagnies.

Que le projet de loi soit adopté ou non avant la fin de l'année, je souhaite au ministre d'avoir du succès dans ses instances auprès du Pacifique-Canadien en vue d'assurer enfin un traitement juste à l'égard des villes et des collectivités de l'Ouest canadien qui ont souffert de la loi de 1881 sur l'exemption et la non-application des taxes municipales. Que le ministre n'oublie pas non plus l'incertitude qui persiste quant au contrôle des tarifs maximums.

Je sais que les dispositions du bill entreront en vigueur progressivement, parce que les subventions que le Trésor fédéral verse maintenant seront supprimées progressivement. Même si le ministre n'est pas disposé à tenir compte de tous les amendements que je lui ai proposés, j'espère qu'il les étudiera avec beaucoup d'attention et qu'il surveillera très étroitement ce que feront les chemins de fer en vertu du bill. J'espère que le ministre sera prêt à revenir à la Chambre et à présenter des amendements conformes à ce que j'estime juste et raisonnable, tandis que nous tentons de mettre au point une politique des transports qui réponde aux exigences d'un Canada moderne.

M. Barnett: Monsieur le président, je me demande si le ministre et nous-mêmes ne pourrions mieux digérer les propos éloquents du député de Medicine Hat, grâce à une pause d'une heure pour le dîner.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je pense qu'il avait été entendu, vu le congé de Noël que nous voulons prendre aussitôt que possible, que nous emploierions tout le temps possible aujourd'hui. Mais je ne veux pas insister.

M. le président: Les députés me permettraient-ils d'interrompre le débat pour annoncer les questions qui seront débattues sur la motion portant ajournement ce soir.

Il est de mon devoir, en conformité de l'article provisoire 39A du Règlement, d'informer le comité que les questions suivantes seront débattues au moment de l'ajournement ce soir: l'honorable député de Sherbrooke (M. Allard), les relations ouvrières—la CSN—rapport du comité ministériel; l'honorable député de Lotbinière (M. Choquette), le Code criminel—Amendements relatifs à la validité de la confession d'un accusé; l'honorable député de Trois-Rivières (M. Mongrain); l'Expo '67—parrainage d'une tournée de clubs de hockey Pee-Wee en Europe.

M. Bell: Monsieur le président, je tiens à dire au ministre que nous sommes fort désireux de collaborer. Je serai bref. Il y a, de ce côté-ci de la Chambre, tant de députés qui désirent parler sur ce point que nous devrons abréger nos discours afin qu'ils soient prêts avant la veille de Noël. Je m'étonne encore davantage de la hâte désespérée du ministre à faire adopter ce projet de loi. Bien qu'il ait donné quelques raisons cet après-midi, je me demande si la véritable cause n'est pas la nomination au Sénat dont nous avons entendu parler. Je suis certain qu'on ferait de grands progrès si le ministre prenait la parole pour déclarer, en quelque sorte, que sa nomination au Sénat, au cours des vacances de Noël, dépendait de l'adoption rapide de ce projet de loi.

M. Baldwin: Le Sénat ne le laisserait pas passer.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, l'honorable député de Saint-Jean-Albert pourrait-il nous dire quelles en seraient les conséquences?

M. Bell: Nous aimons beaucoup le ministre, mais si nous apprenions qu'il est nommé au Sénat, je pense qu'il pourrait compter sur tout notre appui pour y accéder.

L'hon. M. Pickersgill: Que l'honorable député poursuive ses conjectures.

M. Bell: Le ministre a demandé que le projet soit adopté au plus tôt, ou que certaines de ses dispositions soient adoptées avant Noël. Cela mérite qu'on s'y arrête. Sans m'attarder longuement à chaque question, je crois que le ministre a mentionné entre autres les négociations du Pacifique-Canadien avec les municipalités de l'Ouest et des indications voulant que les paiements de réduction seraient retardés. Ces questions sont importantes, mais nous avons un devoir plus grand, à titre de députés, qui est d'approfondir cette mesure. Certains nous critiqueront de ne pas l'adopter en vitesse, mais je suis sûr que le blâme serait plus grand si nous l'expédiions juste avant le congé de Noël.

[M. le président.]

De plus, j'ai l'impression que le gouvernement est en grande partie responsable de sa mauvaise administration, comme l'a signalé l'honorable député d'Acadia. On envisage ce projet de loi depuis longtemps, mais on aurait pu le soumettre plus tôt. Je félicite le comité de son travail. A mon avis, les auditions ont été bien menées et les responsables méritent des éloges. En consultant les *Procès-verbaux* j'ai constaté que le comité a étudié 36 mémoires, entendu 73 témoins et tenu 33 réunions. J'ignore combien d'amendements ont été proposés. Probablement plus de 100. J'ai déjà essayé de les compter, mais comme ils portaient souvent sur deux ou trois paragraphes d'un article, il était difficile de savoir combien il y en avait. Le travail fait en comité fait honneur à la collaboration des députés des deux côtés de la Chambre. Ces derniers jours, la bonne volonté qui régnait s'est quelque peu dissipée, mais j'espère que nous pouvons maintenant collaborer et progresser dans l'étude de cette mesure.

Certains amendements examinés en comité nous intéressaient, nous autres des Maritimes. J'aurai à commenter les deux articles importants et leurs effets sur le pays en général et sur l'Ouest en particulier, mais je prendrai un moment avant la suspension de la séance pour consigner au compte rendu mes remarques à propos des provinces Maritimes qui sont, comme toute autre région du pays, touchées par une mesure révolutionnaire, probablement aussi importante que toute autre mesure présentée à la Chambre au cours du dernier demi-siècle.

Nous avons examiné la question de l'expédition de la farine par les ports des provinces Maritimes. Nous nous sommes sentis vivement consternés en songeant que cette mesure pourrait imposer des restrictions sur les expéditions de farine à partir d'Halifax et de Saint-Jean. On sait qu'il y a un écart minime entre les tarifs d'exportation de la farine et si cet écart s'accentue on aura plutôt tendance à exporter le blé et à le moudre dans les pays importateurs. Nous avons par conséquent étudié sérieusement les mémoires présentés par les minotiers et les autorités portuaires, et la collaboration de tous a donné lieu aux amendements qui, selon nous, protégeront nos intérêts en ce qui concerne l'expédition de la farine.

Nous nous sommes occupés de la parité des tarifs portuaires. Elle n'a pas été tranchée de façon catégorique dans bon nombre de nos lois, mais on a toujours pensé que les tarifs en vigueur à Halifax et à Saint-Jean devaient être les mêmes que ceux appliqués aux États-Unis. On craignait que l'autorisation donnée par cette mesure aux chemins de fer d'établir leurs propres tarifs empêcherait les ports d'Halifax et de Saint-Jean de soutenir la concurrence avec, mettons, Portland aux États-Unis et que nous y perdrions.

• (6.20 p.m.)

Comme le ministre a laissé entendre qu'un amendement serait proposé à ce sujet, nous nous abstiendrons de plus amples critiques là-dessus. De fait, j'ai un amendement dont on devrait tenir compte, selon moi, au sujet de l'article du programme touchant la parité des tarifs portuaires, considérée comme notre politique nationale, et un article du droit coutumier depuis bon nombre d'années.

Il y a une autre question que nous devrions nous garder d'oublier, celle qui concerne la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Elle entre en ligne de compte, en raison de la nouvelle étude en cours sur les moyens de transports et des autres questions relatives au transport dans les Maritimes. La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes fait partie de notre recueil de lois et ne saurait naturellement être supprimée, sauf au moyen d'un statut spécial. Sa valeur s'est altérée avec les années, par suite des hausses uniformes de tarif, et le projet de loi actuel va encore aggraver la situation sous ce rapport. Les tarifs non concurrentiels sont bloqués pour deux ans et nous entrevoyons le jour où, à l'expiration des deux ans et avant que le rapport ne soit soumis à nouveau et ne donne lieu à des mesures, ces tarifs vont susciter une certaine inquiétude.

J'avoue franchement au ministre et aux députés que je ne sais trop s'il serait préférable de poursuivre le blocage indéfiniment ou de le laisser expirer à la date prévue, ce qui forcerait le cabinet de l'heure à prendre des mesures à ce sujet. Je serais plutôt en faveur de la dernière solution, mais je sais que quelques-uns de mes collègues s'inquiètent du maintien du blocage jusqu'à l'avènement d'une nouvelle mesure législative.

Je voudrais également faire quelques remarques générales sur les provinces Maritimes, par rapport à la situation nationale. Le projet de loi actuel est très vaste et de grande portée. Le ministre nous a bercés de paroles réconfortantes et il m'est difficile de ne pas toujours abonder dans son sens, mais nous nous inquiétons des passages obscurs et sinistres de ses déclarations qui semblent inévitablement s'insérer lorsqu'il s'agit des Maritimes. Le problème qui se posait à l'époque de la Confédération consistait dans les inégalités qui régnaient au sein de la nation, en raison des facteurs géographiques, et au fur et à mesure que notre centenaire approche, nous nous remettons à y songer. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse étaient deux des quatre associés dans la Confédération, et si nous avons consenti à en faire partie, c'était surtout en raison des promesses qui nous étaient faites au sujet du transport.

On nous avait dit que l'octroi de subventions viserait à nous rapprocher les uns des autres et à faire disparaître les différences d'ordre économique que des facteurs géographiques créaient au pays. Des subventions de ce genre—quel que soit le mot poli employé pour les désigner—se sont toujours imposées dans toute politique fiscale ou monétaire d'ordre national. Néanmoins, voici que, pour la première fois dans notre histoire, nous nous trouvons en face d'une politique de transport pleinement nationale, à laquelle aucun d'entre nous ne trouve à redire de façon générale. Mais comme habitant des provinces Maritimes, nos problèmes de transport ne laissent pas de m'inquiéter. Je me demande quel rôle joue la politique fiscale nationale dans le cadre de cette nouvelle politique de transport. Permettez-moi de m'en reporter au rapport MacPherson, pour faire la lumière sur les liens qui existent, aux yeux des membres de la Commission, entre une politique pleinement nationale de transport et une politique nationale qui comprend des subventions et autres mesures fiscales. On peut lire, à la page 221 du rapport MacPherson, le passage suivant:

> Toute politique nationale, au Canada, a toujours eu pour objet principal de préserver et améliorer le bien-être politique et économique de la population canadienne. Bien que plusieurs moyens variés aient été employés en vue d'atteindre cet objectif,...l'expérience a démontré l'importance particulière des moyens de transport à cet égard.

Voici comment la Commission MacPherson, dont les recommandations ont servi de base au bill à l'étude, a pleinement reconnu l'utilisation d'une politique nationale pour chercher à guérir les malaises du pays en matière de transport. Le rapport n° 38 du comité des transports et communications renferme, à la page 2719, le mémoire très intéressant des autorités du port d'Halifax. Il est malheureux qu'elles n'aient pu comparaître elles-mêmes, mais leur mémoire expose l'affaire sans ambages, et en voici une partie:

> Il existe donc, depuis la Confédération, (en effet, une étude superficielle des accords de confédération suffit à monter que, sans cela, les Maritimes ne se seraient pas jointes au pays) une politique nationale dont l'objet est toujours de fournir aux manufacturiers et aux marchands des Maritimes

des services ferroviaires à des taux qui leur permettent (en dépit des frais élevés de parcours sur les lignes) de vendre leurs produits dans tout le Canada, plutôt qu'aux seuls débouchés restreints des Maritimes.

Je pourrais remonter plus haut et citer le préambule de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ou le rapport de la Commission Duncan quant à la promesse fondamentale faite aux Maritimes en matière de transport.

L'année dernière, je me suis lancé dans la lecture des débats antérieurs à la Confédération et j'ai relevé dans les discours des hommes politiques de l'époque, qui allaient devenir les Pères de la Confédération dont nous honorerons la mémoire l'an prochain, des promesses très intéressantes. J'ai trouvé nombre de promesses du même genre, non seulement certaines promesses faites aux Maritimes touchant les transports, mais encore certaines promesses concernant les ports d'Halifax et de Saint-Jean. Voilà un de nos principaux soucis et je suivrai de près ces deux questions qui n'ont pas été résolues.

A mon avis, il faudrait tenir compte de l'amendement au premier article présenté par la Commission des Transports des Maritimes. Toutefois, je n'insiste pas sur ce point en ce moment. Peut-être devrait-on envisager l'amendement proposé par le ministre au sujet de la parité dans les ports. De toute façon, nous pourrions étudier ultérieurement l'amendement proposé par la Commission des Transports des Maritimes, qui s'exprime comme suit dans son mémoire, cité à la page 2533 du rapport du comité:

...que le paragraphe b de l'article 1 soit modifié par l'insertion des mots «à moins que ce ne soit nécessaire à des fins de politique constitutionnelle, statutaire ou nationale»

Ce ne sont que des mots, mais on reconnaîtrait ainsi davantage l'élément de la politique nationale des transports dont je parle.

Cela dit, je passe à un autre aspect de la question qui cause un peu de confusion dans les Maritimes. A mon avis, on n'a pas sciemment cherché à tromper, mais on a créé l'impression que, grâce au transport routier, tout va s'améliorant dans les Maritimes. Les membres du comité des transports se souviendront que les professeurs Borts et Williams ont été interrogés à fond à ce sujet et que, selon leur témoignage, même aux États-Unis, où le transport routier fait l'objet d'une concurrence beaucoup plus vive, on n'a pas encore vraiment résolu nombre de problèmes élémentaires du transport auxquels nous nous heurtons. Je me souviens d'avoir demandé à l'un de ces témoins des États-Unis, spécialistes en la matière, si, à leur avis, le fait que le transport par camion allait croissant dans les Maritimes nous serait avantageux.

Sans me donner une réponse entièrement négative, ils n'étaient pas très optimistes.

Ceci m'amène à une chose que le ministre a dite et qui revêtait une certaine importance pour moi. Dans ses remarques préliminaires, qu'il a faites, sauf erreur, en septembre, lorsque le bill a été présenté, il a dit quelque chose que j'ai trouvé très vrai, et ceux parmi nous qui ont eu le privilège de visiter l'URSS récemment pourront être d'accord avec le ministre à cet égard. Il a dit que les pays comme le Canada et l'URSS, ayant un territoire tellement étendu et des problèmes connexes, devraient payer plus cher pour leur transport que n'importe quel autre pays. S'il est vrai que les Canadiens paient généralement ce prix élevé, les citoyens des Maritimes paient encore plus cher. Il suffit donc d'un simple calcul pour constater que les gens des Maritimes paient plus pour le transport que n'importe quel autre peuple du monde. Je puis citer le ministre comme autorité à cet égard.

• (6.30 p.m.)

Cela me fait penser à ce que M. Craig Dickson a dit lorsqu'il a comparu devant le comité des transports au nom de la Commission des transports des provinces Maritimes. On a présenté des chiffres tendant à démontrer que le camionnage, gagnant du terrain partout au Canada, avait aidé les provinces Maritimes. A mon avis, il convient de consigner au compte rendu les propos de M. Dickson. Je le questionnais au sujet des chiffres du ministère des Transports concernant l'accroissement du camionnage; il est intéressant de noter sa réponse qui se trouve à la page 2501 du rapport du comité:

Les provinces Atlantiques constituent encore la région ayant les tarifs et les taxes convenues les moins concurrentiels. Cela se trouve, sauf erreur, dans un mémoire à couverture jaune présenté au nom du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, mémoire sur les tarifs-marchandises des chemins de fer soumis le jour où le Pacifique-Canadien a comparu.

Je m'interromps pour dire que c'était un mémoire excellent; il a éclairé les membres du comité qui comprenaient difficilement la question des tarifs-marchandises. Cette œuvre est due à la collaboration des compagnies de chemins de fer et, que je sache, elle n'a été critiquée par aucun député. Je le répète, elle était très utile. Je continue la citation:

Le mémoire indique à la page 7 que les tarifs concurrentiels et les tarifs convenus rapportent 50.4 p. 100 des recettes de la région des Maritimes, calculées en analysant les bordereaux d'expédition. Dans la région orientale, constituée par le Québec

et une vaste portion de l'Ontario, 64.7 p. 100 des revenus proviennent des tarifs concurrentiels et des tarifs convenus et ceux-ci ne comptent que pour 39.5 p. 100 des recettes dans l'Est. Mais pour faire une juste comparaison entre la région orientale et les Maritimes il faut tenir compte des tarifs statutaires pour le transport des céréales car ils sont restés les mêmes contrairement, il va de soi, aux tarifs concurrentiels et aux tarifs convenus. Donc, tenant compte des tarifs statutaires pour le transport des céréales il s'agit de 69.5 p. 100 des recettes pour la région occidentale. Nous ne restons pas moins au bas de l'échelle.

Je soutiens que les Maritimes dépendent plus des chemins de fer que toute autre région du Canada et la concurrence des transports routiers n'allège pas sensiblement nos problèmes. Qu'on ne se fasse pas d'illusion là-dessus.

Voilà, monsieur le président, les deux points auxquels je voulais en venir. Je souhaite de la chance au ministre pour cette mesure qu'on nous présente après bon nombre d'années d'étude et d'examen et, j'ose dire, de temporisation.

Il vaut la peine de signaler qu'on établit pour la première fois aux États-Unis un secrétariat des Transports. Le nouveau titulaire a, dans un de ses premiers discours, demandé la collaboration de tous les systèmes de transport. Il a dit qu'il veut leur confiance et qu'un effort concerté s'impose; voilà un bon conseil.

Avant de terminer, je ne peux m'empêcher de dire que je ne comprends pas pourquoi le gouvernement craint tant les subventions. Le gouvernement semble éviter les subventions, et dans les Maritimes, cela nous inquiète. Nous ne savons pas ce qui va les remplacer ni où nous allons. Nous croyons que le gouvernement exerce sur les affaires du pays un contrôle administratif trop poussé. Le gouvernement se préoccupe du continentalisme et essaie même de raviver le vieux mythe libéral du libre-échange, et les provinces situées aux extrémités du pays en souffriront. Je voudrais savoir si on tiendra compte des Maritimes à cet égard en vertu de ces nouvelles normes. Nous pensions progresser, mais où est la politique d'expansion dont nous avons besoin?

Monsieur le président, comment ce nouveau projet de loi nous apportera-t-il le progrès industriel que nous recherchons avec tant d'empressement? Je vois que le ministre de l'Industrie, assis sur les premières banquettes, écoute très attentivement cette requête formulée au nom du secteur secondaire des Maritimes. La nouvelle loi sur la promotion industrielle ne nous a pas aidés. Même si on avait inclus Halifax, Saint-Jean et Fredericton je me demanderais encore quels seraient les avantages de cette loi pour les provinces de l'Atlantique.

J'aimerais faire une digression pour un moment, car le sujet entre certainement dans le cadre des transports et de l'expansion de l'industrie secondaire. Si les grandes villes d'Halifax, de Saint-Jean et de Fredericton étaient ramenées dans l'orbite de la loi visant à stimuler l'industrie, le bill pourrait au moins être activé et certains de ses buts et de ses objectifs pourraient être mis en œuvre. Mais pour nous, l'initiative a été un échec. La Voie maritime du Saint-Laurent, qui était subventionnée, bien entendu, ne nous a pas aidés. Nous ne savons pas exactement quelle est notre place dans bien d'autres domaines. Le gouvernement actuel a créé de graves inquiétudes à cet égard et semble étouffer le développement déjà amorcé.

Le gouvernement se montre pessimiste à notre égard, je crois, en adoptant le libellé du bill actuel. Il ne fait pas naître l'espoir. Il semble avéré que nous ne progresserons pas, perspective peu attrayante pour deux des partenaires initiaux dans la Confédération, à l'approche du Centenaire. Mais ceci étant dit, qu'il me soit permis d'informer le comité que de nombreux discours seront faits par les membres de notre parti. Nous voulons proposer des amendements à plusieurs articles, en particulier à l'article 1[er], exposant la politique poursuivie, lequel est très important, puisqu'il traite des objectifs du bill. Des amendements seront proposés par les députés de Peace-River et d'Acadia, et peut-être d'autres. A mon avis, l'adoption du bill exigera beaucoup de temps. Mais nous sommes disposés à collaborer. Nous nous rappellerons que nous avons une lourde responsabilité devant ce bill géant, dont la gestation a été si longue.

M. Baldwin: Monsieur le président, en parcourant des yeux cette Chambre, il m'apparaît que le gouvernement, s'il a des responsabilités dans le domaine général du transport, en a également ici ce soir, essayer de combler les vides. Comment pourrait-on considérer la carte du pays et ne pas reconnaître de tout cœur, avec le ministre des Transports, l'importance particulière, qu'il a soulignée, du problème global du transport et d'une politique du transport? Personnellement, j'en rends témoignage.

Au cours des huit ou neuf années que j'ai passées à la Chambre—même si ce n'est pas nécessairement directement en rapport avec le problème à l'étude—le Nord-Ouest du Canada, cet arrière-pays immense, au nord du 55[e] parallèle, enchâssé entre les Rocheuses et le bouclier canadien, a subi une énorme transformation par suite du développement du transport. Gazoducs et oléoducs ont pénétré dans ce territoire. Des chemins de fer

d'accès à la côte du Pacifique et aux territoires du Nord-Ouest ont été construits, puis un autre chemin de fer est maintenant en voie de parachèvement. On a construit des grandes routes.

• (6.40 p.m.)

Ces aménagements ont stimulé la mise en valeur du Nord canadien mieux que toute autre initiative n'aurait pu le faire.

Nous sommes tous impressionnés par l'ampleur des problèmes que pose le transport dans un pays aussi vaste que le Canada, compte tenu de la répartition de sa population. Selon la manière dont on assurera, à l'avenir, l'essor économique et social et le peuplement de notre immense territoire, le Canada deviendra un merveilleux pays, ou continuera d'être harcelé de problèmes.

Je n'ai pas l'intention de traiter le bill à fond dès cette étape-ci, car ses divers articles se prêteront automatiquement à une discussion appropriée. J'aimerais néanmoins commenter une des observations que le ministre a faites lorsqu'il nous a dit que le Pacifique-Canadien avait accepté de payer des impôts fonciers en dépit de la limitation constitutionnelle du pouvoir d'imposition qu'ont les municipalités à l'endroit de cette compagnie. Sur ce point, le Pacifique-Canadien a-t-il l'intention de renoncer à ses prérogatives par des méthodes constitutionnelles appropriées, ou prendra-t-il simplement une série d'engagements qui l'obligeront à payer des impôts fonciers? Si le Pacifique-Canadien est exemplé de l'impôt foncier par la constitution, rien ne l'empêche de révoquer quand bon lui semble les engagements qu'il peut prendre à cet égard. Voilà un détail auquel le ministre devrait peut-être prêter attention.

Le ministre est trop avisé pour le dire lui-même, mais on a créé l'impression que le projet de loi renferme la réponse définitive et parfaite à tous les problèmes passés, présents et à venir des transports. Un certain nombre d'organes d'information l'ont certainement laissé croire. Mais ne nous berçons pas d'illusions. Depuis la première mesure qui a été présentée pour instituer ce qui est devenu la Commission des transports, il y a plus de 60 ans, le Parlement a adopté nombre de lois, créé bien des commissions royales et des commissions d'enquêtes—la Commission Duncan et la Commission Duff, plusieurs rapports du juge Turgeon, la Commission royale Macpherson, des enquêtes instituées à la demande de divers gouvernements par la Commission des transports, y compris des études sur les feuilles de route—et malgré cela, on n'entrevoit même pas encore de solution juste, équitable et durable.

[M. Baldwin.]

Compte tenu de la vaste étendue du pays, de sa faible population et de ses conditions sociales et économiques disparates dans un monde en évolution, je ne pense pas qu'on puisse trouver une solution absolue, maintenant ou plus tard.

Le bill cherche à inclure dans une même mesure des dispositions portant sur les transports aériens, le transport de denrées par pipeline et le transport routier que la croissance spectaculaire des régions métropolitaines complique encore davantage. Le mieux qu'on en puisse dire, c'est que nous avons soulevé le coin du rideau pour jeter un coup d'œil sur les possibilités de transport complexes, mêlées et toujours croissantes qui s'étendent à l'infini. Pour le moment, nous sommes perdus dans un labyrinthe qui semble sans issue.

Les témoignages de ceux qui ont comparu devant le comité permanent confirment mon point de vue. Les énigmes et les appréhensions qui y sont exprimées, les anxiétés et les inquiétudes qui y sont démontrées et, par-dessus tout, l'incertitude qui y règne quant à l'effet de la plupart des articles clés, laissent planer le doute quant aux solutions et indiquent que les perspectives susceptibles de nous les faire trouver, si elles existent, relèveront de la supercommission qui sera créée.

Les témoignages rendus par les représentants des organismes agricoles et de tous les divers groupes qui ont comparu ont un point en commun: un certain scepticisme quant aux effets des diverses dispositions du bill.

La Commission des transports dont j'ai parlé devra explorer des domaines inconnus. La loi a une portée immense et la Commission des transports détiendra un pouvoir suprême de surveillance tout aussi considérable. Soyons certains qu'avec l'adoption du bill sans grand changement nous aurons accordé à ces hommes qui composent la Commission une autorité presque totale sur une foule de questions relevant du domaine des transports et influant si profondément sur la vie de tout Canadien et sur toutes les régions du pays.

Ce faisant nous suivrons la tendance générale, au Canada et ailleurs, à confier de vastes secteurs économique et sociaux à quelque commission ou société de la Couronne sans contact avec le public et soustraite à l'autorité du Parlement.

Ces tribunaux ont tendance à cultiver une existence cloîtrée, et à développer des caractéristiques autocratiques attribuables non seulement à la mesure législative mais aussi à leur propre caractère inné. Indépendamment de la

personnalité de ceux qui les composent, il faut attendre de ces commissions qu'elles soient portées à se retirer du public et qu'elles en arrivent à ne pas supporter la critique et l'opposition. Trop souvent elles exercent des pouvoirs sans se rendre bien compte des conséquences de leurs actes. Trop souvent, les individus deviennent pour elles les simples rouages d'une machine, rien de plus qu'une statistique. Sauf erreur, Shakespeare a parlé quelque part de l'homme «revêtu d'une faible et brève autorité même s'il ignore tout de ce qu'il croit le mieux connaître». On pourrait en dire autant de combien de nos sociétés et commissions de la Couronne.

Par le présent projet de loi et la création d'une commission, le gouvernement admet tacitement ne pas être à la hauteur des problèmes des transports, et que les droits du Parlement dans ce domaine, tels que les exercent les députés au nom de leurs commettants, doivent être réduits.

Une fois le projet de loi adopté, une fois la Commission nommée, le Parlement ne disposera d'aucun moyen efficace pour s'occuper des questions en cause. Nous devrons nous borner à poser des questions, à étudier des crédits. Trop souvent le ministre compétent nous dira uniquement que les questions en jeu seront déférées à la Commission ou à la Société.

Je ne suis pas prêt à admettre une telle situation, compte tenu surtout du pouvoir immense que pourra exercer la Commission des transports. Il doit sûrement y avoir moyen de conférer une certaine autorité à la Chambre sans pour autant restreindre la liberté dont la Commission doit jouir. J'ai un amendement à proposer. Je ne le proposerai pas maintenant, quoiqu'il pourrait fort bien être proposé comme article 1*a*. Il vaudrait peut-être encore mieux le proposer comme article 28*a* car cet article traite des pouvoirs et de l'autorité de la Commission. Puisqu'il s'agit d'un nouveau concept, d'après moi, je tiens à le lire. J'en ai ici des exemplaires en anglais et en français.

• (6.50 p.m.)

Ainsi le gouvernement pourrait avoir l'occasion d'y songer et de prendre une décision avant que l'amendement soit officiellement présenté à une date ultérieure. Voici l'amendement que j'ai l'intention de proposer en temps utile et qui constituerait le nouvel article 28A.

Que l'article suivant soit ajouté:

(1) Dès qu'il est pratiquement possible de le faire après le commencement de la première session de chaque législature, dans tous les cas au plus tard quinze jours après le commencement de ladite session, un comité formé de neuf membres de la Chambre des communes (connu sous le nom de comité de la loi nationale sur les transports) doit être nommé pour la durée de la législature selon la pratique de cette Chambre en ce qui a trait à la nomination des membres des comités permanents.

(2) Le comité doit avoir un président et un vice-président élus par les membres de temps à autre, pourvu que le président soit un membre de l'opposition.

(3) Sauf dispositions contraires de ladite loi, la pratique générale établie par le Règlement prévaudra au sujet des réunions et des décisions dudit comité.

(4) Les pouvoirs et les fonctions du comité sont les suivants:

a) examiner le rapport annuel présenté au gouverneur en conseil par la Commission...

Sauf erreur, il en est question à l'article 20.

...et faire rapport à la Chambre de toutes les questions traitées dans ce rapport avec les commentaires qu'il juge à propos; et

b) examiner toute question qui lui est déférée par la Chambre des communes et en faire rapport à la Chambre.

(5) Le comité peut, et à la demande du témoin devra, entendre à huis clos les témoignages rendus de vive voix ou par écrit qui, de l'avis du comité, ont trait à une question secrète et confidentielle.

(6) Quand, à la demande du témoin, le témoignage est entendu par le comité à huis clos, le comité ou un de ses membres ne devront pas, sans le consentement écrit du témoin, révéler ou publier le témoignage au complet ou en partie.

(7) Toute personnes qualifiée pour témoigner sur toute question qu'étudie le comité peut être sommée de comparaître.

(8) Toute personne qui témoigne devant le comité ne peut, sans raison valable (dont il lui incombera de fournir la preuve), refuser

a) d'être assermentée ou de faire une déclaration;

b) de répondre à une question qui lui est posée par le comité ou un de ses membres; ou

c) de produire un document exigé par le comité.

J'aurais aussi ajouté une disposition permettant au comité d'obtenir les services de spécialistes ou toute autre aide dont il pourrait avoir besoin pour s'acquitter de ses fonctions comme il convient. Je sais, toutefois, qu'un pareil amendement ne serait pas régulier, car il entraînerait une dépense d'argent, mais si le gouvernement juge bon de donner suite aux recommandations que renferme mon amendement, j'espère qu'il veillera à ce que ces mesures soient prises, car privé d'une aide de ce genre, un pareil comité permanent ne pourrait fonctionner utilement.

J'ai dit que c'était une innovation, mais cette initiative a été prise dans un ou deux pays du Commonwealth. Il s'agit d'un comité statutaire. Il ne tire pas son autorité directement de la Chambre, mais d'une loi du Parlement—dans le présent cas, du projet de loi dont nous sommes saisis. Des attributions sont prévues. Les pouvoirs conférés, en vertu des

attributions, sont des pouvoirs statutaires et bien que la Chambre puisse, en vertu de l'amendement, étendre ces attributions, certaines lui sont imposées et il n'est donc pas nécessaire d'attendre que le gouvernement lui en propose d'autres ni qu'il établisse le comité.

Il y a le droit d'entendre les témoignages à huis clos. Certains députés pourront trouver à redire à cela, mais après avoir entendu, pendant nombre d'années, les témoignages rendus devant le comité sessionnel qui s'est occupé de notre chemin de fer national et de notre ligne aérienne et après avoir lu le compte rendu des délibérations du comité permanent, il est évident que, dans de nombreux cas, des personnes qui présentent leur point de vue ne se jugent pas libres d'exposer publiquement les renseignements qu'elles estiment être de nature confidentielle.

Je suppose, il est vrai, que la commission canadienne des transports sera autorisée à entendre tous les témoignages et que les personnes qui comparaîtront devant elle pour exposer les faits, feront des dépositions complètes, que ce soit à huis clos ou en public, mais à mon sens, le comité devrait pouvoir en décider. On pourrait appliquer ce concept à d'autres sociétés. Je songe à Radio-Canada et aux problèmes auxquels le gouvernement et la Chambre devront bientôt faire face à cet égard.

Un petit comité de ce genre, établi en vertu de la loi et possédant des pouvoirs accordés par la loi, pourrait exercer une surveillance qui deviendrait essentielle si ce Parlement, composé des représentants du peuple, veut retenir non un certain contrôle en tant que cour d'appel, mais simplement le pouvoir de constater ce qui se passe, de voir l'effet et les résultats des règlements et des fonctions de cette nouvelle commission des transports.

On pourrait proposer que le comité permanent se charge de la question. Comme je l'ai déjà dit, j'ai lu les dépositions qui lui ont été faites. Je crois que ses membres ont accompli une tâche extrêmement importante et se sont acquitté consciencieusement de toutes leurs fonctions. Je le répète, le président et les membres du comité méritent la reconnaissance de toute la Chambre. Mais ce comité permanent sera saisi, comme d'ordinaire, des prévisions de toutes les sociétés de la Couronne et d'autres organismes, et s'occupera généralement de toute la question des transports. Évidemment, les crédits du ministère des Transports seront déférés au comité permanent. Il sera naturellement chargé des questions légales et aura sans aucun doute un droit de regard dans tous les domaines qui relevaient autrefois du comité sessionnel qui s'occupait du Canadien National et d'Air Canada.

Je dirai que l'organisme auquel je songe devra avoir la compétence nécessaire si le Parlement, surtout cette Chambre, ne doit pas abdiquer les pouvoirs qu'il devrait maintenir. D'après le rapport, il aurait un droit de regard sur toutes les opérations de la Commission des transports.

Il faut certes une méthode qui permette au Parlement de signaler à la Commission et au gouvernement, ainsi qu'au public, les conséquences réelles des propositions et des actes de la Commission. A mon sens, les lignes de communication entre les gens et leurs députés fournissent le meilleur moyen de transmettre au comité et, partant, à la Commission, les connaissances, l'intérêt et les enquêtes qui seront suscités dans tout le pays.

A mon avis, monsieur le président, il s'écoulera de nombreuses années avant que les initiatives du comité exercent leur effet et que nous puissions voir précisément ce qui se passe et quelles sont les conséquences des règlements et ordonnances de la Commission canadienne des transports quant aux nombreuses affaires dont elle aura été chargée.

L'établissement de ce comité, est donc, à mon avis, le moyen le plus efficace présenté à la Chambre des communes, qui nous permette d'exercer comme il faut notre droit d'évaluer, d'examiner, de critiquer, et de conseiller.

Je n'accepte pas la proposition selon laquelle le Parlement devrait être requis d'abandonner et d'abdiquer sa responsabilité dans un domaine aussi vaste, et de céder, à toutes fins pratiques, les pouvoirs et les autorités à la Commission, sans garantie d'aucune sorte. Je dis «à toutes fins pratiques» car c'est, bien entendu, ce que fera le bill. Le gouvernement peut répliquer: «Nous avons toujours le pouvoir de légiférer.» Mais, monsieur le président, nous avons donné à la Commission une autorité prodigieuse sur ces divers domaines et je suis sûr que la Commission continuera d'en être saisie sans trop de changement pen-

dant un certain nombre d'années. J'estime que cette Chambre ne devrait pas être appelée à céder, sans quelque garantie, ses droits et responsabilités envers le peuple qui nous a délégués ici.

Autrement, je suis convaincu que les pouvoirs de la Commission augmenteront rapidement et, avec le temps il deviendra de plus en plus difficile de trouver une méthode d'examen ou de conseiller des changements qui s'imposeront. Si nous cédons ce droit, je doute que nous puissions jamais le recouvrer.

• (7.00 p.m.)

M. Fawcett: Monsieur le président, je ne veux pas retenir trop longtemps les membres du comité; pourtant, je veux dire quelques mots au sujet de cette mesure. Je faisais partie du comité des transports et des communications qui a siégé assidûment tout l'été pour étudier le bill et les mémoires s'y rattachant. Nous avons eu l'occasion d'interroger plusieurs témoins. Je dirai au départ, à l'instar d'autres préopinants, que les membres du comité se sont appliqués à faire du bon travail quant au bill nº C-231 et tous les sujets dont le comité a été saisi pendant l'été. Je remercie le ministre d'avoir prêté une oreille attentive aux divers mémoires. Il a pu ainsi présenter un certain nombre d'amendements qui répondaient, dans une certaine mesure au moins, aux points que les diverses provinces et autres intéressés ont fait valoir dans leurs mémoires.

Le bill a pour objet de définir et de mettre en vigueur une politique nationale des transports. Tous les députés de notre parti reconnaîtront, j'en suis sûr, que c'était fort nécessaire dans un pays comme le nôtre où, pour des raisons de géographie, la population est parsemée sur de vastes étendues et où des milliers d'acres de terre sont improductifs en ce sens qu'ils ne sont d'aucun secours aux divers modes de transport. Ce projet de loi expose une politique générale des transports et crée une commission qui aura une certaine mainmise sur les divers modes de transport, mais au fond, il traite ni plus ni moins des transports par chemin de fer. Voilà l'indice qu'il s'agit encore de l'un de nos principaux modes de transport surtout pour les marchandises en vrac, comme les concentrés, la potasse, les céréales et autres. Les chemins de fer sont appelés à transporter une quantité énorme de marchandises, et les soustraire à une certaine forme de réglementation, c'est prendre une initiative qui se répercutera sur tous les Canadiens.

Le bill a pour objet de fournir un réseau économique et efficace, utilisant au mieux tous les moyens de transport. Autre objectif louable, mais à quel point peut-on s'engager dans cette voie lorsqu'on traite presque exclusivement dans ce bill du transport par chemin de fer. Ce bill n'est pas trop exigeant à l'égard des autres modes de transport; il en traite même, dirais-je, négativement.

Je crois que la grève des chemins de fer, l'automne dernier, a motivé la présentation hâtive de ce bill. A ce moment-là, on s'est rendu compte que notre pays ne pouvait pas se permettre des grèves générales de chemins de fer. On a constaté l'influence de la grève des chemins de fer sur l'économie de notre pays. On a donc décidé d'examiner l'ensemble de la situation pour voir par quels moyens on pourrait les éviter à l'avenir.

Je crois qu'il a été clairement démontré que la crise qui a éclaté entre les chemins de fer et les syndicats provient des restrictions imposées aux chemins de fer, ceux-ci ne pouvant plus être exploités comme le sont les autres industries dans un régime de libre entreprise. D'où l'impossibilité pour le salariat et le patronat de s'entendre. Si le patronat ne prenait aucune initiative pour négocier avec le salariat, c'est que, connaissant ses limitations, il ne se croyait pas en mesure de négocier. Nous avons donc eu une grève des chemins de fer très grave. De cette grève est né le bill C-231, lui-même rejeton d'un autre bill, le bill C-120, dont, je crois, la Chambre n'a jamais été saisie.

Comment pourrait-on disposer d'un système de chemin de fer efficace et économique—et je ne parle que du transport par chemin de fer —alors que nous supprimons les règlements actuellement en vigueur. Nous devons tenir compte du fait que les chemins de fer sont astreints à des restrictions; il le faut dans de nombreux secteurs. Il est nécessaire d'avoir des règlements sur le transport des céréales et autres marchandises. Le blocage du tarif-marchandises dans les Maritimes nous en offre un autre exemple. Il ne reste qu'un nombre limité de secteurs où les chemins de fer peuvent augmenter leurs tarifs.

Je m'inquiéterais d'une ou deux choses: soit que les taux augmentent de façon excessive et qu'ils deviennent un véritable fardeau pour

ceux qui doivent avoir recours au transport par chemin de fer, soit que les tarifs deviennent si élevés que les chemins de fer ne pourront plus soutenir la concurrence du marché lorsqu'ils auront toute liberté de hausser les tarifs. Ils le feront peut-être de propos délibéré, s'ils voient que les restrictions actuelles sont trop lourdes pour eux. A mon avis, si nous voulons créer un réseau de transport économique et efficace, nous ne pouvons abandonner le régime des subventions. Je pense que c'est le député de Saint-Jean-Albert qui a dit à peu près ceci: «Pourquoi nous inquiétons-nous tant des subventions». A mon avis, les subventions sont peut-être l'un des moyens les plus justes pour répartir les frais du transport par chemin de fer dans un pays comme le nôtre. C'est peut-être différent dans un pays aussi peuplé que les États-Unis, par exemple, mais c'est le cas dans un pays comme le nôtre où la densité de la population est très faible dans bien des régions.

Tout le fardeau ne devrait pas retomber sur certaines petites agglomérations. Mais c'est ce qui va se produire si l'on supprime la réglementation du transport par rail et, je le crains, dès que le bill C-231 entrera en vigueur. Je ne trouve pas trop à redire contre la mesure parce que, d'abord, je n'en ai peut-être pas le droit puisque j'ai assisté à toutes les réunions du comité, comme bien d'autres députés d'ailleurs. Nous avons certes fait de notre mieux pour que la mesure procure certains avantages à l'ensemble de la population. Mais il arrive parfois, comme ce fut le cas après l'examen approfondi du projet de loi, qu'on se mette à réfléchir à certaines choses, et je me demande encore ce que le bill C-231 pourra bien accomplir.

On s'apprête à accorder aux compagnies de chemin de fer une latitude qui se révélera préjudiciable à ma région. Nous pensons toujours en fonction de notre région et il est bon, je pense, qu'il en soit ainsi. Ma région expédie régulièrement de fortes quantités de copeaux à pâte, et toutes sortes de bois d'œuvre et de charpente. Cette latitude conférée au rail pourrait être, je le crains, fort préjudiciable à ma région, où les compagnies ferroviaires auront leurs coudées franches quand il s'agira de hausser les tarifs. Je ne veux pas m'étendre sur la portée de cet article 314D, car le député de Medicine-Hat et mon collègue le député de Springfield l'ont traitée à fond. Cependant, qu'il me soit permis de signaler que l'une des faiblesses réelles du bill réside dans cet article; c'est pourquoi j'espère qu'au moment de le débattre, nous parviendrons à mettre au point des dispositions supérieures à celles qu'il renferme maintenant.

[M. Fawcett.]

• (7.10 p.m.)

Même si des représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien nous disent que, selon eux, il n'existe aujourd'hui aucun expéditeur qu'on pourrait qualifier de captif, le député de Medicine-Hat a clairement montré que quiconque paie actuellement un tarif de catégorie pourrait être considéré, dans bien des cas, comme un expéditeur captif au sens du bill C-231. Bien des expéditeurs sont obligés de payer plus cher qu'un concurrent mieux placé pour négocier avec la compagnie de transport.

Je ne veux pas m'attarder beaucoup plus longtemps mais je voudrais donner avis à la Chambre que j'ai l'intention de proposer un amendement qui portera sur l'abandon des embranchements et le déplacement des employés. La proposition que renferme mon amendement a été recommandée il y a quelque temps et, de fait, elle se trouve dans les témoignages et procès-verbaux de décembre 1963, du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. Aucune disposition de ce projet de loi n'aborde la difficulté dont je parle et j'espère qu'on étudiera avec soin l'amendement que je proposerai au moment opportun.

M. Pascoe: Monsieur le président, le député de Peace River a énuméré avec soin les dangers que comporte le bill nº C-231 et j'espère que le ministre tiendra sérieusement compte de ses suggestions concernant la sauvegarde des droits du Parlement et des responsabilités de ce comité. Le député d'Acadia a fait preuve de beaucoup de vigueur dans ses remarques et je n'ai pas l'intention de reprendre sa thèse. Le député de Saint-Jean-Albert a parlé de façon aussi concise des difficultés que doivent surmonter les régions maritimes.

Représentant une région en voie de développement dans le Sud de la Saskatchewan, je discuterai de ce projet de loi du point de vue des Prairies. Je sais que chacun d'entre nous doit avoir une attitude nationale et régionale. Je dirai d'abord que le bill repose en partie sur des conditions inexistantes à l'heure actuelle. Le ministre des Transports a fait valoir le fait que la politique des transports du gouvernement a été influencée par le rapport de la Commission MacPherson. Cette Commission a mené une enquête détaillée sur les problèmes ferroviaires et a rédigé un rapport très complet, mais qu'on me permette de signaler au comité qu'il a été créé en 1958. Ses recommandations portaient sur les problèmes ferroviaires d'il y a huit ans. Les progrès réalisés dans le domaine des installations et du matériel de transport depuis ce temps ont rendu désuètes certaines de ces recommanda-

tions. Le bill nº C-120, présenté en 1964, précurseur du projet de loi actuel, nous sert d'exemple; il se fondait lui aussi sur le rapport MacPherson mais il est resté au *Feuilleton* à cause de critiques exprimées devant le comité des transports. On a présenté le bill nº C-231 pour le remplacer.

En termes généraux, le bill nº C-231 vise à abolir la réglementation et les restrictions actuelles dans le domaine des transports pour permettre une plus grande liberté dans le domaine des tarifs, selon la concurrence. On a proposé la création d'une commission de 17 membres, la commission canadienne des transports, qui tentera d'intégrer les exploitations ferroviaires, aériennes, maritimes, routières et de pipe-line pour denrées, afin de donner aux organismes de transport une plus grande liberté en ce qui concerne la détermination des tarifs d'expédition, sans réglementation sévère de la part du gouvernement. On s'attend que la concurrence régira à la longue la détermination des tarifs.

Dans son discours d'ouverture, le ministre semblait espérer une adoption hâtive, mais il n'est pas si facile d'élaborer une politique des transports pratique et réalisable. Il ne reste que peu de temps avant le congé de Noël pour l'étude de ce bill, mais j'estime qu'il est important d'en aborder l'étude pour que le public soit au moins partiellement renseigné sur les intentions du gouvernement quant à cette récente tentative pour apporter une solution au problème national des transports.

Récemment, en fin de semaine, j'ai fait un voyage dans ma circonscription pour discuter de ce bill avec des personnes d'ordinaire bien informées, et j'ai constaté qu'elles ne savaient guère bien comment la mesure législative proposée influerait sur leur région; je parle en particulier du Sud de la Saskatchewan. Elles savaient pas plus quels seraient ses effets sur l'ensemble du pays.

• (7.20 p.m.)

Il faut se rendre compte de l'effet global d'une plus grande liberté dans la fixation des taux, en particulier dans l'intérieur des terres, par exemple au Sud de la Saskatchewan, et c'est pourquoi j'espère que nous aurons un long débat sur le bill, lors de l'étude de l'article 1er Sur l'article 1er, naturellement, nous discutons en termes généraux. Nous entrerons davantage dans les détails pendant l'étude du bill article par article. Alors, nous aurons probablement tous des amendements à proposer. J'estime que, tout d'abord, la politique générale devrait être soigneusement vérifiée, en vue, je le répète, d'informer le public; je devrais peut-être employer des expressions plus énergiques et dire, en vue d'alerter le public relativement à certains des changements proposés en matière de transport.

Personne ne s'opposera à l'objectif déclaré du bill, exposé au début de l'article 1er, dans les termes suivants:

> ...un système économique et efficace de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel...au développement économique du Canada...

Ce que le gouvernement considère au juste comme la meilleure utilisation de tous nos moyens de transport et quel en sera le coût, voilà ce dont nous devons surtout nous préoccuper. Le ministre disait plus tôt:

> La mesure législative que nous proposons prévoit l'établissement d'un cadre pour une politique nationale des transports et crée un nouveau mécanisme en vue de son application.

Je tiens à souligner dans ce passage les mots «politique» et «nouveau mécanisme». C'est sur ces points-là que porte la discussion présentement, savoir la politique proposée par le gouvernement et le nouveau mécanisme qu'il préconise en vue de sa mise en œuvre. Je le répète encore une fois, ces questions doivent être signalées sous tous leurs aspects au public, avant que nous prenions des mesures décisives aux termes du projet de loi. Ce qui sera décidé au comité et approuvé en dernier ressort, à l'étape de la troisième lecture, jouera un rôle d'importance dans l'avenir économique du Canada. De là, la nécessité d'étudier le bill lentement et très minutieusement avant de l'adopter.

Le comité permanent des transports et communications dont je fais partie a eu fort à faire avec ce projet de loi, comme l'ont signalé d'autres députés. La première séance consacrée à l'étude du bill nº C-231 s'est tenue le 6 octobre 1966. Le comité s'est réuni à 33 reprises, souvent le matin, l'après-midi et le soir. Il a reçu et étudié 33 mémoires et entendu les dépositions de 73 témoins. Je le répète, je défends surtout les intérêts de ma circonscription, le Sud de la Saskatchewan. Parmi les témoins de cette région et de l'Ouest canadien en général se trouvaient des membres du Syndicat national des cultivateurs, des représentants des trois syndicats du blé de l'Ouest, du gouvernement de la Saskatchewan, du gouvernement du Manitoba, du gouvernement de l'Alberta, de la *Manitoba Branch Lines Association*, de la Chambre de Commerce de Winnipeg, de la *Coal Operators Association*, et des membres de l'opposition de l'Assemblée législative de la Saskatchewan. Il y en avait d'autres naturellement, mais je mentionne ceux-là en passant.

L'hon. M. Pickersgill: Et le chef du parti libéral du Manitoba.

M. Pascoe: Oui, et le chef du parti libéral du Manitoba. Il a présenté un mémoire. Les mémoires présentés comprenaient au moins

soixante-quinze recommandations visant à modifier le bill. Je ne les mentionnerai pas toutes, mais je les ai toutes par-devers moi. Je m'attacherai à une ou deux d'entre elles. J'ai mentionné les trois syndicats du blé de l'Ouest canadien qui se sont réunis sous le nom de *Canadian Co-operative Wheat Producers*. Je vais donner lecture d'une ou deux de leurs recommandations:

> On devra prévoir la nomination de trois ou quatre profanes renseignés parmi les membres de la Commission.

Les témoins sont revenus à plusieurs reprises là-dessus, savoir la nécessité d'avoir au sein de la Commission des profanes pouvant juger clairement de toute la situation. De l'avis de quelques-uns des représentants de l'Ouest canadien, si la Commission comprenait tous les modes de transport et voilà pourquoi ports, elle serait passablement favorable aux chemins de fer. Le projet de loi vise à intégrer tous les modes de transport et voilà pourquoi ils voudraient des profanes au sein de la Commission. Une telle initiative, selon eux, empêcherait la mise en échec ou le chambardement de la rénovation du transport canadien de la part de ceux qui sont chargés de son administration.

Je le répète, ils avaient l'impression que la Commission s'intéresserait surtout aux chemins de fer. Ils ont également déclaré ce qui suit:

> Nous sommes dans l'incertitude quant aux dispositions touchant la liberté des chemins de fer d'établir leurs tarifs, la discrimination et les préférences injustes, surtout dans les Prairies où les chemins de fer n'ont pas à soutenir de véritable concurrence.

Je veux signaler une fois de plus que la Saskatchewan est véritablement liée au transport ferroviaire. Et ils ajoutaient:

> Nous voulons avoir l'occasion d'être entendus en temps utile lorsque la Commission élaborera les règlements de base concernant l'établissement des coûts, surtout lorsqu'il s'agira des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau.

Ils ont aussi formulé la recommandation suivante, et c'est la dernière que je citerai:

> Le gouvernement devrait avoir le pouvoir de refuser ou d'accorder les subventions prévues aux chemins de fer, et d'interdire ou de permettre l'abandon d'une ligne ou l'interruption d'un service.

On a apporté de nombreux changements au projet de loi, à la suite de l'audition des témoins devant le comité des transports. Avec au moins 60 amendements, la mesure dont nous sommes présentement saisis ressemble peu au projet de loi initial présenté au comité des transports en octobre dernier. C'est pourquoi, j'estime qu'il est important que nous passions beaucoup de temps à examiner le bill article par article. J'ai parlé des réclamations émanant des provinces de l'Ouest. Il y avait également un mémoire commun présenté par celles-ci et par les Maritimes, auquel la Saskatchewan n'a pas participé. Les dispositions du bill C-231 pourraient avoir des conséquences très graves pour la Saskatchewan, et je m'étonne fort que son gouvernement ne se soit pas exprimé là-dessus en termes plus rigoureux. La Saskatchewan a le plus grand nombre d'embranchements susceptibles d'être abandonnés, malgré la protection assurée à nombre de lignes, selon le ministre, jusqu'en 1975.

• (7.30 p.m.)

La carte officielle émanant du bureau du ministre indique clairement le nombre d'embranchements en Saskatchewan. La majeure partie du blé qui doit être transporté par voie ferrée pour l'exportation provient de la Saskatchewan. Son industrie de potasse croît rapidement et il est essentiel d'imposer des tarifs-marchandises raisonnables pour les longs parcours par chemins de fer jusqu'aux débouchés. On transporte aussi le sulphate de sodium à bord de wagons à trémi. Quand un expéditeur ne trouve pas un autre moyen pratique de transport pour son produit—soit, je le répète, la potasse, le sulfate de soude et d'autres produits—il devient un expéditeur captif. Le ministre connaît les arguments qui ont été avancés lorsqu'il s'agissait de définir un expéditeur captif lors des audiences du comité. Comme l'ont signalé d'autres députés, le bill n° C-231 est censé protéger les expéditeurs captifs contre des tarifs de transport exagérés. Pour protéger le bien-être et les intérêts économiques de toutes les régions du pays, et, je parle encore pour la Saskatchewan en particulier, nous devons veiller à ce que cette protection soit accordée.

J'aurai à ajouter d'autres remarques à propos de la formule du niveau maximum des taux pour les expéditeurs captifs, prévu au nouvel article 336, clause 53, lorsque celui-ci sera examiné. Je me contenterai pour le moment de dire que cette nouvelle formule des coûts variables pour les chargements de 30,000 livres, plus 150 p. 100, donnera un taux de trois à quatre fois supérieur au tarif actuel. Je voulais montrer par là que cette mesure assure peu de protection aux expéditeurs captifs tels que je les ai mentionnés. Même si nous prenons en considération l'appel du ministre en vue de l'adoption rapide du projet de loi, nous devons nous assurer que chaque clause réponde aux besoins de toutes les régions du Canada.

Le ministre sera au courant des points suivants que je tiens à lui rappeler; j'en ai parlé plusieurs fois au comité des transports. Il s'agit de l'abrogation de la subvention pont-rail de 7 millions de dollars par année pour le long parcours au nord du lac Supérieur, dans le Nord de l'Ontario, et qui a servi une fin bien

précise dans la mise en valeur des Prairies. L'abrogation de cette subvention, retentira énormément, à mon avis, sur le coût du transport. Lors d'une réunion du comité, le ministre a dit qu'il n'était pas possible de légiférer en fonction de la géographie. Nous, qui venons des Prairies, considérons la subvention pont-rail comme une tentative visant à tenir compte comme il se doit des régions géographiques et des distances. A une des réunions du comité, au cours de laquelle on a discuté de la subvention du pont-rail, un témoin a déclaré que le paiement de cette subvention représentait une épargne de 10 p. 100, sauf erreur, dans le coût des machines agricoles, dans les Prairies. J'avais à peine à le croire. J'en aurai davantage à dire plus tard, au sujet du problème du transport sur les longs parcours lorsque la dispositon relative à la subvention pont-rail sera étudiée.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettrait-il de poser une question? Si j'ai bonne mémoire, je n'ai pas dit que nous ne pouvions légiférer en fonction de la géographie. J'ai dit qu'on ne pouvait légiférer pour supprimer la géographie.

M. Pascoe: Je ne vois pas grand différence entre ces deux déclarations. J'intercède encore en faveur de la considération des Prairies à ce sujet.

L'hon. M. Pickersgill: Je représente quand même Bonavista-Twillingate.

M. Nielsen: On l'a fait pour Lake-Centre.

M. Pascoe: Le progrès futur de la Saskatchewan dépend en grande partie de tarifs équitables pour le transport sur de longues distances de produits lourds bon marché et, encore une fois, je veux parler de la potasse, du sulfate de soude, du charbon et du bois d'œuvre. Je préviens le ministre que j'ai l'intention de m'étendre là-dessus plus tard.

J'aimerais demander au ministre de nous donner une assurance formelle quant à la date à partir de laquelle, selon en engagement de la Commission des transports du Canada, il n'y aurait pas d'abandon d'embranchement avant l'entrée en vigueur du bill nº C-231.

J'ai une lettre datée du 14 décembre, signée de M. Rump, de la Commission des transports du Canada; je suppose que le ministre a fait sa déclaration après cette date. La lettre déclare catégoriquement que la demande du Pacifique-Canadien pour l'abandon de son embranchement Kelfield, de Brass à Kelfield, dans le Nord-Ouest de la Saskatchewan, distance de 27.9 milles, se trouve dans les dossiers de la Commission. La lettre dit que:

L'embranchement est dans la catégorie des lignes «pouvant être abandonnées» sans attendre l'adoption du bill nº C-231 et la Commission est prête à donner suite à la demande.

Je demanderais au ministre de nous donner une assurance formelle que cela ne veut pas dire que la Commission a décidé d'abandonner cet embranchement; encore une fois, j'aimerais signaler que cette lettre est datée du 14 décembre.

L'hon. M. Pickersgill: J'ai donné l'assurance après. Je le répète, quand j'ai donné cette assurance, le député de Springfield avait déjà parlé, mais pas le député de Medicine Hat. J'ai depuis reçu l'assurance du président de la Commission que, bien que des données statistiques et d'autres renseignements de ce genre soient encore recueillis, aucune audience ne sera tenue et aucune décision ne sera prise tant que le Parlement sera saisi de la mesure.

M. Pascoe: Je remercie le ministre. Je tenais à ce que ces paroles figurent au compte rendu officiel afin d'être certain qu'un tel engagement avait été contracté après le 14 décembre. Je ne reviendrai donc pas là-dessus.

J'ai une ou deux autres questions à poser. La semaine dernière, j'en avais adressé une au ministre, mais je n'avais pas insisté pour qu'il me donne une réponse, car je savais que la mesure sur les transports serait bientôt abordée. Je veux parler d'une nouvelle parue dans le *Times Herald* de Moose Jaw selon laquelle le Pacifique-Canadien augmenterait son tarif-voyageurs pendant un mois à compter du 9 décembre, soit durant le temps des Fêtes. On prétendait qu'une telle augmentation se conformait à la décision prise par cette compagnie ferroviaire de monter les tarifs aux périodes de pointe afin d'assurer un plus grand nombre de places dans les wagons de voyageurs. L'augmentation des tarifs varierait, disait-on, suivant les diverses régions du Canada. On donnait deux ou trois exemples. Ainsi les tarifs de Moose-Jaw à Calgary augmenteraient de $5 pendant les Fêtes, soit du tarif régulier de $16 au tarif spécial de $21. Le tarif de Moose-Jaw à Winnipeg serait porté de $16 à $17.50 les jours de la semaine et a $18.50 les vendredis et samedis. On a aussi porté le prix du tarif de Moose-Jaw à Toronto de $30.60 à $39.10, conformément à la politique du Pacifique-Canadien qui consiste à majorer les tarifs lorsque la demande est plus forte. J'ai demandé au ministre à ce moment-là si la société était autorisée à prendre cette décision de son propre chef, ou si elle devait obtenir l'approbation de la Commission des transports.

• (7.40 p.m.)

Lors de mon séjour dans ma circonscription j'ai consulté une personne qui a de très bons contacts avec les organismes de transport et elle m'a formellement affirmé que l'industrie du camionnage, qui, aux termes de ce bill, est censée faire concurrence aux chemins de

fer afin de maintenir les tarifs à leur niveau le plus bas, s'apprêtait à majorer ses tarifs de 10 à 15 p. 100 à compter du 2 janvier et que les chemins de fer, notamment le Pacifique-Canadien, en feraient autant. J'ai encore quelques observations à faire, mais le ministre voudrait peut-être me dire, au moment où nous sommes sur le point d'abolir les règlements existants, si le fait de majorer les tarifs sans en avertir aucune commission correspond au concept qu'il se fait de la concurrence?

Je termine avec une déclaration déjà faite par d'autres au sujet d'un des principaux buts du projet de loi, d'après le ministre: ne plus demander au gouvernement de verser aux chemins de fer une subvention tirée du Trésor fédéral, subvention qui atteint présentement 110 millions de dollars. On s'est enquis auprès des chemins de fer à ce sujet et je crois qu'ils ont donné à entendre qu'il leur faudrait trouver moyen de suppléer à cette subvention. S'ils ne peuvent relever leur chiffre d'affaires, il leur faudra majorer les tarifs pour récupérer ces 110 millions de dollars, ce qui signifie certes, à mes yeux, qu'il y aura d'autres majorations de tarifs.

J'aimerais que le ministre répondre aux trois questions que voici. D'abord, pour ce qui est du service-voyageurs, avait-on l'autorisation de hausser les taux? Ensuite, si selon leur avis officiel les camionneurs haussent leurs taux de 10 à 15 p. 100 le 2 janvier, que feront les chemins de fer en retour? Enfin, d'après le ministre, comment les chemins de fer remplaceront-ils la subvention de 110 millions de dollars maintenant supprimée?

L'hon. M. Pickersgill: Si le comité m'autorise à répondre brièvement aux trois questions du député de Moose-Jaw-Lake-Centre je me ferai un plaisir de le faire. Mais je ne voudrais pas empêcher de parler quiconque désire le faire. Le comité décidera.

M. Pascoe: Si possible, j'aimerais avoir mes réponses.

L'hon. M. Pickersgill: Donnant suite à la question de l'autre jour du député, je me suis renseigné et on m'a dit que les taux du Pacifique-Canadien, même ceux des fêtes, sont inférieurs aux taux prescrits par la Commission des transports. Je suppose qu'on peut voir la chose de deux façons. Soit qu'on baisse les taux lorsque le trafic-voyageurs est restreint pour attirer la clientèle—bien entendu, le député le sait, les lignes aériennes font de même—soit qu'on les hausse lorsqu'il y a plus de voyageurs. Toutefois, on me dit que, de toute façon, les tarifs sont bien inférieurs au plafond et ne sont donc pas réglementés par la Commission des transports. On me dit que cela s'est fait l'an dernier, ainsi que les années précédentes. Je répète seulement au député ce qu'on m'a dit; je ne le sais pas moi-même.

Pour ce qui est du deuxième point quant à une augmentation possible des tarifs routiers j'ignore si elle aura lieu. Le camionnage n'est régi présentement par aucun organisme fédéral. Je suppose que si l'industrie veut majorer ses tarifs et si elle peut obtenir un volume suffisant d'affaires pour accroître ses bénéfices, rien ne l'en empêche. Comme nous le savons tous, les frais du transport par camion se sont accrus par suite de l'augmentation très considérable du coût de la main-d'œuvre. Aux termes de la loi actuelle, les chemins de fer pourraient relever leurs tarifs concurrentiels selon leur bon plaisir, sous réserve de l'avis ordinaire à la Commission. Cela n'a donc aucun rapport réel avec le projet de loi à l'étude.

Pour ce qui est de la question plus vaste soulevée également par le député d'Acadia qui demande si les tarifs ferroviaires augmenteront, je crois que l'adoption de ce bill ne changera pas grand-chose à l'affaire. Le blocage est volontaire. Si le projet de loi n'est pas adopté dans un délai raisonnable, les chemins de fer peuvent demander, aux termes de la loi actuelle, une augmentation horizontale.

M. Pascoe: Mais ils doivent en faire la demande.

L'hon. M. Pickersgill: Oui. Comme chacun sait, il leur suffit de prouver que leurs frais ont monté en flèche depuis la dernière hausse en 1958. Ainsi il n'y a aucune raison de croire que si le bill est adopté il sera plus facile d'augmenter les tarifs.

A moins que le Parlement ne soit disposé à bloquer les tarifs indéfiniment et à en assumer les frais, il se produira des changements de tarifs, que le bill soit adopté ou non. Il importe de bien comprendre cela. Comme les députés le savent, on s'oppose surtout au système actuel parce que les augmentations horizontales s'appliquent presque entièrement aux tarifs non concurrentiels. Nous espérons qu'une fois ce bill adopté et que les chemins de fer auront plus de liberté, ils pourront fonctionner plus rapidement grâce à des tarifs concurrentiels, s'emparer d'une plus grande part du trafic, donc qu'ils n'auront pas à augmenter autant leurs tarifs non concurrentiels pour recouvrer leurs frais.

Voilà mon grand plaidoyer en faveur de ce bill. Je reconnais que dans les secteurs où il y a monopole pur, il faut protéger les expéditeurs; mais en régime de concurrence, on doit permettre aux chemins de fer de l'affronter. Il

est évident, si l'on fait la comparaison entre les compagnies de camionnage et les chemins de fer, que les taux applicables aux denrées que pourraient transporter les camions sont concurrentiels et, à l'heure actuelle, ils ne sont assujettis à aucun contrôle.

M. Rock: Monsieur le président, à propos de l'article 1 du bill nº C-231, définissant et appliquant une politique nationale des transports du Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, je vais immédiatement m'attacher à l'article 78 du bill qui a trait à la Caisse des passages à niveau des chemins de fer. Le gouvernement assume 80 p. 100 du coût des travaux, ou $500,000 au maximum, les autorités municipales ou provinciales de la voirie doivent acquitter 15 p. 100 et les compagnies de chemins de fer 5 p. 100. Le bill à l'étude prolonge de trois ans l'application de ces dispositions.

Le ministre des Transports sait que je lui ai demandé d'envisager l'à-propos d'une modification au bill pour permettre à la nouvelle Commission de mettre en œuvre, de projeter et d'exécuter des travaux pour supprimer les passages à niveau. A ce moment-là, il m'a référé au comité des transports dont je suis membre. Je me suis renseigné pour savoir si la chose était possible et j'ai appris de conseillers juridiques du Pacifique-Canadien et du National-Canadien que, d'après eux, la commission actuelle détenait ce pouvoir mais ne l'avait jamais exercé. Pour certains hauts fonctionnaires du ministère des Transports appuyés par leurs homologues du ministère de la Justice, la Commission ne détient pas ce pouvoir. A leur avis, il serait anticonstitutionnel pour un gouvernement fédéral d'imposer des travaux et des frais à un ministère provincial ou à une municipalité qui relève d'une province. Pour cette raison, j'ai l'intention de demander que l'article 78 soit réservé jusqu'à ce que le ministre puisse nous dire si nous avons ou non le droit de présenter un amendement de ce genre. Si oui, j'aimerais qu'on me permette de le faire.

• (7.50 p.m.)

Tous les députés sont au courant de l'accident terrible qui a eu lieu à un passage à niveau à Dorion. Le lendemain, un autre accident a eu lieu au chemin des Sources qui sert de limite entre Pointe-Claire et Dorval. Il y a eu récemment aussi de graves accidents de passage à niveau à Port-Hope et à Pickering, élevant à 480 le nombre total des accidents de le passage à niveau de Pine-Beach à Dorval. personnes ont perdu la vie ou ont été grièvement blessées. La moyenne, monsieur le président, est de plus d'un accident de passage à niveau par jour.

Le grand public et, en particulier, les habitants de ma circonscription, se préoccupent de la sécurité. Les fonctionnaires de la ville de Dorval ont demandé récemment qu'on construise un passage souterrain pour piétons sous le passage à niveau de Pine Beach à Dorval. La Commission des transports m'a informé que le ministère de la Voirie de la province de Québec entreprendra des travaux pour l'étagement des voies au chemin des Sources, entre Pointe-Claire et Dorval, ainsi qu'à la rue St-Charles, à Beaconsfield, immédiatement après la fermeture de l'Expo.

Le ministère de la Voirie n'a pas encore entrepris les travaux de construction parce qu'on a pensé que cela ralentirait trop la circulation pendant l'Expo. Des fonctionnaires de la ville de Pierrefonds doivent se réunir avec un fonctionnaire de la Commission le jeudi de cette semaine pour discuter de la possibilité d'étager les voies à la Montée de Liesse.

Voici ce qui me préoccupe: la caisse des passages à niveau pourrait être vide par suite de l'intérêt dont ont fait preuve récemment les municipalités ayant droit d'en bénéficier. Le ministre pourrait-il demander qu'on vote une somme supplémentaire afin d'assurer qu'aucun manque d'argent ne retardera la construction de passages supérieurs ou inférieurs en vue d'éliminer les passages à niveaux dangereux?

L'hon. M. Pickersgill: Je pourrais peut-être dire que je prendrai certainement en considération les propos du député.

[*Français*]

M. Mongrain: Monsieur le président, le bill C-231 est probablement un des plus longs, un des plus élaborés qui nous aient été présentés, à ma connaissance.

Je n'ai pas l'intention de relire la politique nationale comme elle est établie dans les premiers paragraphes, puisque tous mes collègues ont eu l'occasion de lire le bill. Je dirai simplement au ministre que, à mon point de vue, tout cela m'apparaît comme un bill qui arrive à son heure puisqu'il y a dans le domaine des transports, au Canada, une situation qui nous semble moyenâgeuse tellement elle est dépassée par les événements. Il était temps qu'on y mette de l'ordre.

Je ne me permettrai pas de caractériser de façon définitive tous les articles du bill, parce que je l'ai parcouru rapidement, mais je tiens à avoir l'opinion de tous mes collègues sur certains de ses articles avant de me faire une idée définitive. Disons, tout simplement que, dans l'ensemble, et je répète ce que j'ai dit

tantôt, il contribuera à mettre de l'ordre dans une situation qui était confuse, qui occasionnait une sorte de condition malencontreuse pour l'économie canadienne et, à ce point de vue là, je crois qu'on pourrait ranger ce bill parmi toute cette série de bills d'importance transcendante que nous avons eu l'occasion d'étudier au cours de cette session et auxquels tous les membres de la Chambre ont apporté une contribution constructive, même si de temps à autre il y a eu des petites explosions de «partisanerie.»

Monsieur le président, je dis que cela arrive à son heure parce que, pour une autre raison, il y a des négligences flagrantes du côté des chemins de fer, ce dont je parlerai tantôt. Je voudrais spécifier, tout de suite, que je ferai une exception pour beaucoup de mes critiques en ce qui concerne le National-Canadien.

Il me semble, depuis quelques années, avoir connu des progrès considérables grâce à l'impulsion que lui a donnée son président, qui s'apprête à se retirer, et certains de ses collaborateurs. Il fut un temps au Canada où l'on disait qu'au Pacifique-Canadien on avait une administration modèle, mais je crois que les choses ont changé depuis et que maintenant c'est le National-Canadien qu'on devrait citer en modèle et que c'est envers le Pacifique-Canadien qu'on doit faire des critiques sévères.

Je présume et j'espère que le ministre voudra, dans le choix des membres de cette Commission, pourvoir à ce que celle-ci soit représentative, d'abord, des dix provinces, bien sûr, et je n'oublie pas de mentionner, représentative de la province de Québec. Et là, j'ouvrirai une parenthèse pour expliquer au ministre, qui a eu l'occasion de dire un jour quelque part qu'il ne pouvait pas se prêter à des tendances racistes pour des raisons personnelles, que j'estime et que je respecte, que ces réclamations que nous, du Québec, faisons à l'occasion—je parle de ceux du Québec qui sont raisonnables et qui se classent dans la catégorie des gens de bonne volonté, et j'exclus là-dedans mon collègue de Lapointe (M. Grégoire) évidemment, mais je parle de ceux, chez nous, qui font preuve de bonne volonté —sont faites dans l'intention de rappeler au ministre que l'entente nationale ne se fera que si, justement, on étudie soigneusement ces revendications légitimes du Québec, qu'on peut caractériser chez nous non pas par du racisme mais par une espèce d'instinct de conservation. Or, ces gens veulent engager le dialogue avec tous les Canadiens de toutes les provinces, mais ils ne sont pas prêts, évidemment, à le faire au prix du sacrifice de leur survie tant au point de vue culturel qu'à tous autres égards. J'insiste là-dessus, monsieur le président, parce que j'ai eu l'occasion de me rendre compte que, dans un projet de loi que nous a

[M. Mongrain.]

présenté le gouvernement, on nous a soumis une liste de noms de personnes de langue anglaise uniquement, et l'on avait oublié d'en inclure de langue française. Et, je n'admets pas qu'il n'y ait pas au moins une personne compétente, chez nous, dans ce domaine. Je ne blâme pas le gouvernement, encore une fois, mais je voudrais que ma critique soit prise comme étant constructive. Je sais que le gouvernement est bien disposé dans ce domaine, il l'a prouvé en bien des circonstances, et je veux tout simplement attirer son attention sur ce point.

Par conséquent, que la Commission soit représentative des dix provinces; qu'elle groupe des gens dont la compétence est inattaquable, parce qu'elle aura une besogne extraordinaire à accomplir. Elle aura, en particulier, à faire face à certaines négligences flagrantes et à certaines compagnies de chemins de fer qui suppriment, sans vergogne, des services de trains de voyageurs sous prétexte que ce n'est pas rentable, alors qu'ils ont obtenu du gouvernement, comme tout le monde le sait, des avantages incalculables. Ils ont même réussi à orienter leurs intérêts dans une multitude de compagnies et ils donnent l'impression actuellement, à tout le monde, qu'ils ne veulent garder que ces entreprises qui sont absolument rentables et mettre de côté celles qui ne le sont pas mais qui tendent à donner un service public. Pourtant, à l'époque où ils ont obtenu ces services, ils avaient bien promis au gouvernement qu'ils assureraient tel ou tel service public.

• (8.00 p.m.)

Là, je mentionne, par exemple, la suppression du train Montréal-Québec qui, à mon point de vue, n'est aucunement justifiée. Les gens qui habitent les villes et les paroisses situées entre Montréal et Québec le réclament depuis qu'il a été supprimé. Il y a eu des interventions à l'Assemblée législative; il y en a eu au sein des Chambres de commerce et des conseils municipaux, et le Pacifique-Canadien nous répond par des fins de non-recevoir.

Monsieur le président, on dit couramment —mais je n'ai pas eu l'occasion de voir l'entente moi-même—qu'il y a un certain nombre d'années, grâce au service d'un ministre qui était en même temps un fameux politique, ici, au Parlement, et avocat du Pacifique-Canadien, une espèce d'entente aurait été conclue entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien à l'effet que ce dernier ne desserve jamais Trois-Rivières et ne fasse pas concurrence au Pacifique-Canadien. C'est une situation qui, même si elle était justifiée à l'époque—je ne peux pas la juger, je n'étais pas là—ne l'est plus aujourd'hui. Au fait, nous devrions avoir à

Trois-Rivières les services du National-Canadien, ne serait-ce que pour nous donner un meilleur service que celui que nous offre le Pacifique-Canadien et assurer une concurrence toujours saine dans ce domaine-là.

Monsieur le président, il serait possible de l'établir puisqu'il existe déjà une voie ferrée qui passe à quelque 15 milles de chez nous, dans un village qui s'appelle Charette. La gare, chez nous, pourrait servir de gare commune aux deux chemins de fer, comme celle d'Ottawa le fait actuellement. Ceci ne nécessiterait pas un investissement prohibitif et inciterait, probablement, les deux chemins de fer à assurer au territoire que je représente, et qui compte 350,000 ou 450,000 habitants, un service raisonnable.

Monsieur le président, je dis que le service est pourri sur toute la ligne. Cela, ce n'est pas la faute des préposés au service qui font leur possible dans des circonstances inutiles. On diminue le personnel, on supprime des trains et les wagons sont malpropres. Nos gares, le long de nos chemins de fer, dans la province de Québec, sont dans un état scandaleux. Je ne parle pas des autres provinces, parce que je sais que mes collègues voudront le mentionner. Il y a de ces gares qui ne seraient jamais tolérées dans nos villes; on les classerait comme des taudis. Je prétends avoir un certain âge, monsieur le président, mais je crois que quelques-unes de ces gares n'ont jamais été peinturées de mon vivant.

Nous arrivons à l'époque de l'Expo; nous allons inviter ici quelques millions de visiteurs; nous allons leur montrer le long de nos lignes de chemin de fer des taudis, comme gares, avec un terrain de rebut autour. On pourrait au moins tondre le gazon, tailler les arbres, peinturer les édifices si l'on ne veut pas les reconstruire.

Je dis que la Commission des transports aurait besoin d'avoir des dents afin de pouvoir contrôler ces compagnies publiques qui ont écrémé les richesses naturelles du Canada. On leur a concédé tellement de ces choses qui les ont enrichies, et aujourd'hui, alors qu'elles sont en face d'obligations à remplir envers le public, elles refusent.

Monsieur le président, j'aurais bien des choses à dire à ce sujet, mais je sais que d'autres de mes collègues voudront en parler. Certains députés en ont déjà parlé et je ne veux pas répéter de façon indue ce qui a déjà été dit ici pour ne pas prolonger le débat. Je voudrais simplement souligner que les relations patronales-ouvrières au sein de la plupart de nos chemins de fer me semblaient lamentables jusqu'à maintenant, mais je crois qu'il y a dans ce bill des articles qui aideront à les améliorer et qui permettront aux préposés d'avoir un moral suffisant pour assurer un service au public voyageur avec le sourire aux lèvres.

Monsieur le président, il y a cette autre question importante que la Commission des transports pourrait étudier bien à fond, c'est celle qui a trait au transport par camions qui, actuellement, souffre d'une concurrence que les associations de transport par camions ne croient pas justifiée, puisque les chemins de fer bénéficient des subventions que les compagnies de transport par camion ne reçoivent pas et, évidemment, cela les place dans une situation extrêmement difficile.

Monsieur le président, je crois qu'il faudrait étudier cette situation-là, parce que le transport par camion a sa raison d'être. Les compagnies privées qui ont organisé des systèmes de transport par camions, qui ont couru les risques, qui ont investi les capitaux, ne sont pas bien aises de se voir concurrencer par les compagnies de chemin de fer, qui bénéficient des capitaux du public, après avoir obtenu du gouvernement du Canada ou du public canadien tous les avantages que l'on sait, avantages qu'elles ont su compartimenter dans d'autres compagnies qu'elles exploitent aujourd'hui, pour enrichir un grand nombre de leurs directeurs. Ensuite, ils exigent des subventions pour concurrencer l'entreprise privée, qui veut répondre aux besoins de l'économie canadienne. Il va falloir que la Commission des transports ait l'autorité, ait la volonté de mettre de l'ordre dans cette situation.

Monsieur le président, je vois que le bill tend à uniformiser les diverses lois provinciales sur les transports, et je crois que c'est sage. Quand on a connu, par exemple, l'espèce de jungle qui existe aux États-Unis, où chacun des États a sa propre législation et où il est pratiquement impossible, pour les compagnies de transport, de donner un service satisfaisant, à cause de ces grandes divergences entre les législations des États, je crois qu'il est sage—n'en déplaise à certains ministres des Transports de certaines provinces qui pensent autrement—que le gouvernement fédéral prenne ses responsabilités et assure une espèce d'uniformité au transport par camions, pour éviter ces complications dispendieuses qui provoquent des délais et qui desservent l'économie canadienne. Je n'irai pas jusqu'à préconiser, de façon définitive, peut-être, que le transport par camion soit, lui aussi, subventionné, mais je crois que cette industrie fait face à des problèmes sur lesquels on doit se pencher et étudier soigneusement, de façon, au moins, à ne pas lui susciter de concurrence.

Monsieur le président, avec votre permission,—je ne sais pas si cela est dans l'ordre —j'ai encore quelques remarques à faire, mais je vois que l'honorable ministre des Travaux publics et leader de la Chambre (M. McIlraith) voudrait demander le consentement de

la Chambre pour étudier une autre mesure. Je suis prêt à reprendre mon siège, à condition que vous consentiez à me redonner la parole quand on reprendra l'étude du bill C-231, car j'en aurais encore pour environ cinq minutes.

[*Traduction*]

L'hon. M. McIlraith: Monsieur le président, je pourrais peut-être signaler dès maintenant au député qu'il aura toutes les occasions voulues pour continuer ses observations demain, lorsque la Chambre sera saisie de cette mesure. Je le remercie d'avoir bien voulu me permettre de prendre la parole maintenant. Monsieur le président, puis-je demander au président de quitter le fauteuil, de faire rapport de l'état de la question et demander à siéger de nouveau, pour me permettre d'indiquer en détail certains autres travaux de la Chambre?

M. le président suppléant: Dois-je quitter le fauteuil, faire rapport de l'état de la question et demander à siéger plus tard aujourd'hui ou à la prochaine séance de la Chambre?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, à la suite d'entretiens entre les leaders de la Chambre et certains autres députés à propos des travaux, nous aimerions faire certaines propositions qui, nous l'espérons, rallieront l'assentiment général. Nous pourrions passer immédiatement à la troisième lecture du projet de loi concernant les allocations supplémentaires de pension de vieillesse. Lorsque nous en aurons disposé, nous passerons à certains articles que je vais énumérer. Il s'agit des articles nos 93, 100, 79, 96, 104, 110 et 117. Nous aimerions faire franchir toutes les étapes aux deux premiers, c'est-à-dire le projet relatif à l'assurance des crédits à l'exportation et l'autre qui vise à stimuler la recherche scientifique.

L'hon. M. Starr: Voudriez-vous les répéter encore une fois dans le même ordre?

L'hon. M. McIlraith: Oui. La mesure concernant l'assurance des crédits à l'exportation viendrait en premier. Il s'agit de l'article 93, et le deuxième est le nº 100, la mesure visant à stimuler la recherche et le développement scientifiques. Nous ne disposerons peut-être pas des cinq autres, mais nous aimerions terminer l'étude des deux premiers ce soir, si c'est possible. A cette fin, nous voudrions que la Chambre consente à prolonger la séance au-delà de 10 heures.

Nous espérons pouvoir obtenir la sanction royale pour le projet de loi concernant les pensions de vieillesse demain soir vers dix heures. Demain, nous reprendrons aussi, évidemment, l'étude de la mesure relative aux transports. Il faudra que la Chambre consente à poursuivre sa séance demain soir après six heures. La Chambre s'ajournera ensuite pour le congé jusqu'au 9 janvier. Je vais faire inscrire au *Feuilleton* la motion officielle d'ajournement pour demain. Comme j'en ai donné avis cet après-midi, elle figurera au *Feuilleton* de demain. Si cette façon d'agir convient à la Chambre, je voudrais présenter un ordre, afin que nous procédions de cette façon.

[M. Mongrain.]

• (8.10 p.m.)

L'hon. M. Starr: Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au leader de la Chambre. Il a précisé que les articles 93 et 100 inscrits au *Feuilleton* seraient étudiés ce soir après l'heure normale de la séance. D'autre part, il a mentionné sept autres articles. Comment pourrons-nous étudier tous ces autres articles? Devrons-nous le faire demain?

L'hon. M. McIlraith: Je voudrais les étudier ce soir, si la chose est possible. Je ne voudrais pas m'engager à les mettre en discussion demain. Nous ne les examinerons peut-être pas tous.

L'hon. M. Starr: A-t-on décidé jusqu'à quelle heure nous siégerons après dix heures?

L'hon. M. McIlraith: Je fixerais volontiers une certaine limite pour effectuer les travaux en question. Je voudrais en tout cas faire adopter la mesure concernant la sécurité de la vieillesse, ainsi que ces deux premières mesures. Si nous finissions toutefois ces article avant 11 heures et demie, nous pourrions alors aborder l'un quelconque des autres articles que j'ai mentionnés. Ce serait une proposition équitable, si un ordre en ce sens était adopté.

M. Knowles: Monsieur l'Orateur, le leader de la Chambre a exposé exactement la conclusion à laquelle nous sommes arrivés lors de notre réunion cet après-midi. Nous sommes disposés à accepter l'ordre de la Chambre qu'il a proposé. Je devrais peut-être souligner notre entente au sujet de ce soir. Nous sommes prêts à siéger après dix heures, c'est-à-dire le temps nécessaire pour terminer l'étude de l'article concernant la sécurité de la vieillesse et les deux premiers articles mentionnés par le ministre. Ce que nous ferons ensuite dépendra de l'heure, du bon plaisir de la Chambre et le reste.

L'hon. M. McIlraith: C'est juste.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. La Chambre consent-elle à passer après la discussion sur les travaux de la Chambre, à la troisième lecture du bill nº C-251?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur suppléant: La Chambre consent-elle également à siéger après dix heures ce soir?

Des voix: Entendu.

M. l'Orateur suppléant: Sauf erreur, il est convenu de siéger après dix heures, sans limite de temps. D'accord?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Starr: Pourvu, monsieur l'Orateur, que nous abordions seulement l'étude de la mesure mentionnée et non le bill sur les transports.

L'hon. M. McIlraith: Entendu.

M. l'Orateur suppléant: Maintenant que la Chambre a convenu de siéger après dix heures, est-il entendu que les deux mesures inscrites aux N[os] 93 et 100 du *Feuilleton* d'aujourd'hui auront la priorité?

Des voix: Entendu.

M. l'Orateur suppléant: Il semble assez difficile d'émettre un ordre dans ce sens, mais, si possible, on examinera aussi les mesures inscrites aux n[os] 79, 96, 104, 110 et 117.

Des voix: D'accord.

M. Knowles: Il a cependant été décidé que...

M. l'Orateur suppléant: En outre, le leader du gouvernement a demandé que la Chambre consente à siéger après 6 heures demain soir. La proposition du leader de la Chambre, qui demande que nous continuions demain à siéger passé après 6 heures, ne prévoit-elle aucune limite de temps?

L'hon. M. McIlraith: Je propose que nous siégions jusqu'à 10 heures demain soir, c'est-à-dire de 6 heures à 10 heures demain soir.

L'hon. M. Starr: Ou à une heure moins avancée.

M. l'Orateur suppléant: Afin de prévenir tout malentendu, qu'il me soit permis d'énumérer de nouveau les divers points. Après le présent débat, nous passerons à la 3[e] lecture du bill n° C-251. Ensuite, nous examinerons les articles 93 et 100 du *Feuilleton* d'aujourd'hui. S'il nous reste du temps, nous passerons alors aux articles 79, 96, 104, 110 et 117. Ce soir, la Chambre siégera après 10 heures, sans limite de temps. Demain, elle siégera de 6 heures à 10 heures du soir. La Chambre consent-elle à ce qu'il en soit ordonné ainsi?

Des voix: D'accord.

MODIFICATION DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

SUPPLÉMENT DE REVENU GARANTI ET DÉTERMINATION DU REVENU DES PENSIONNÉS

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social) propose la 3[e] lecture du bill n° C-251, tendant à modifier la loi sur la sécurité de la vieillesse.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): Monsieur l'Orateur, pour rester dans l'ambiance de cordialité qui règne en ce moment, je vais exposer mon point de vue aussi brièvement que possible. D'abord, je pense que je devrais signaler à la Chambre qu'au cours de la présente session, nous avons abattu beaucoup de besogne et adopté un nombre important de mesures législatives. Sauf erreur, nous avons traité d'une centaine de mesures, ce qui dépasse de beaucoup le travail accompli au cours d'une ou peut-être deux sessions normales. Quoi qu'il en soit, et vu que nous parlons du supplément de pensions, je voudrais dire à la Chambre et, par l'intermédiaire de la Chambre à tous les Canadiens, qu'un nombre considérable de citoyens âgés, semble-t-il, tireront profit de cette mesure législative, principe que je reconnais de tout cœur, mais, je le regrette, même un bon nombre de ceux qui profiteront de cette mesure législative seront placés dans une position désavantageuse.

Si je pensais un seul instant que ma motion et mon amendement auraient quelque chance d'être adoptés, je proposerais de réserver le bill et de le déférer au comité pour l'étude d'un paiement uniforme pour tous les bénéficiaires de la sécurité de la vieillesse aujourd'hui. Tous ces bénéficiaires ont participé à la prospérité du pays et nous jouissons actuellement des fruits de leurs efforts. Tous ces gens ont fait leur part pour nous assurer une place dans la société des nations et l'économie mondiale de l'heure. J'estime qu'ils devraient avoir le droit de participer à ces avantages. Il n'est pas douteux qu'ils paient ce privilège, car ceux dont le revenu est suffisant ou qui ont des économies sont frappés d'impôts proportionnellement à leurs biens. J'ai le sentiment qu'il n'en coûterait pas plus aux contribuables canadiens que le bill et le petit budget qui en découle.

Je sais que toute la question a été débattue, mais je pense qu'il y a lieu de considérer quelques-unes des manières dont le préjudice va se manifester. Depuis que la mesure a été étudiée j'ai reçu de nombreux appels téléphoniques. Je voudrais en mentionner juste quelques-uns pour démontrer ce que cela va signifier. Une dame qui a plus de soixante-dix ans et qui est fort habile dans l'art ou le métier de la confection, gagne probablement $40 ou $50 par mois actuellement. Évidemment, elle aura avantage à abandonner son travail. Il y a aussi l'homme d'âge respectable qui juge salutaire de travailler après 70 ans. Il estimera désormais qu'il n'y a plus aucune raison ou aucun avantage à ce qu'il continue à travailler et il arrêtera. Comme on l'a déjà dit, cette mesure présente donc un inconvénient dans les deux cas. Ces gens sont victimes d'une distinction

injuste et cette loi leur causera du tort. Ces gens-là m'ont dit qu'ils étaient prêts à accepter moins de $30 par mois, pourvu que ce soit d'après un taux uniforme. Ceux qui sont visés par la mesure savent probablement mieux que quiconque ce qu'ils veulent.

• (8.20 p.m.)

Le gouvernement semble prétendre que non. Il a dit non. Je suis stupéfait du don qu'a le gouvernement de s'attirer l'antipathie des gens et de la société. Quand je songe à ce que le gouvernement actuel a fait ou négligé de faire, je vois des étudiants, des médecins et d'autres praticiens, des ouvriers, des syndicats, des vieillards, des cultivateurs, et j'aurais bien des choses à dire à leur sujet si le ministre était resté à sa place, mais il est parti. Je vois aussi les gens qui devraient bénéficier des avantages accordés aux régions de marasme, et nos investisseurs qui ne reçoivent aucune considération du gouvernement. Je songe à ce qui est arrivé sur le plan international à cause de l'initiative du gouvernement.

Quant au budget présenté hier soir, j'ai l'impression que le gouvernement n'a pas averti les Canadiens de la contribution qu'ils feraient désormais pour répondre aux besoins des pensionnés de la vieillesse, que nous connaissons maintenant. On ne s'y est pas pris de la bonne façon, car la Caisse compte actuellement 330 millions de dollars environ. En apprenant cela, je suis persuadé que chaque Canadien s'apercevra que l'augmentation d'impôt n'était pas justifiée.

J'aimerais relever maintenant les diverses catégories de vieillards pensionnés. Nous allons prélever des impôts pour verser une pension de base de $75 pour la sécurité de la vieillesse, des impôts pour financer le régime de pensions du Canada et pour assurer le supplément de revenu. Il est grand temps de penser à la bonne organisation, au lieu de recruter une armée de bureaucrates, pour mettre de l'ordre dans ce gâchis. Le gouvernement accable la nation d'impôts pour financer le régime de sécurité de vieillesse et le régime de pensions du Canada. Il veut encore nous pressurer, même si la Caisse renferme 330 millions de dollars, pour verser le supplément de pension de vieillesse. Toute cette surimposition est inutile, car on pourrait épargner le montant nécessaire en augmentant l'efficacité de l'administration. Il nous faudrait un personnel administratif, au lieu de trois, pour appliquer les mesures de sécurité sociale.

Une voix: Comment les paiera-t-on?

M. Winkler: Nous n'allons certes pas trouver l'argent en embauchant un personnel supplémentaire mais inutile et, si le député ne s'en rend pas compte, c'est qu'il n'est pas ici depuis assez longtemps pour savoir ce qui se passe.

Toutes nos mesures de sécurité sociale devraient être confiées à un seul personnel administratif afin d'assurer une bonne organisation. Point n'est besoin de prélever ces nouveaux impôts. Nous devrions viser à épargner de l'argent plutôt que de penser aux divers secteurs de notre société à qui on pourrait faire payer plus d'impôts. Nous ne faisons que créer inutilement un royaume bureaucratique. C'est la philosophie d'un libéral, pas d'un d'entre nous. J'espère que les journaux le feront savoir au peuple. Nous prélevons aux mêmes fins des impôts, de trois secteurs restreints mais très importants et la gestion de nos programmes de sécurité sociale est tout à fait inefficace.

Même si je me sens dans l'obligation de voter pour les versements supplémentaires à nos vieillards, je dois pourtant signaler à la Chambre l'injustice de nos politiques fiscales. Le gouvernement actuel n'a même pas songé à l'efficacité lorsqu'il s'est occupé des mesures sociales présentées pour le compte des Canadiens qui ont édifié notre pays. Il n'a pas été honnête lorsqu'il a préparé l'avenir de ceux qui, demain, feront partie de notre société économique.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre soit priée de faire franchir l'étape de la troisième lecture au bill C-251, je tiens une fois de plus à faire appel au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) pour qu'il transforme ce bill et qu'il en fasse la mesure qui s'impose. Nous nous réjouissons à la pensée que désormais des vieillards toucheront $105 par mois, mais nous déplorons l'attitude rétrograde du gouvernement qui a refusé ce montant à tous les allocataires de la pension de vieillesse et qui les a soumis à ce qu'il appelle une évaluation du revenu mais que la plupart des Canadiens appelleront une évaluation des ressources. J'ai l'intention, pour concrétiser notre appel, à l'étape de la troisième lecture, de proposer un amendement qui, je m'empresse de le dire au ministre, ne doit pas être considéré comme une motion de censure.

Si le ministre voulait—comme c'est le cas au fond, je le sais—accepter la proposition que nous avons l'intention de présenter et revenir à l'idée d'une pension intégrale sans évaluation des ressources, il constaterait l'empressement de la chambre à adopter ce soir les trois étapes de n'importe quelle mesure qu'il faudrait pour accorder une pension de $105 par mois à tous les pensionnés. Lorsque je dis qu'il n'y aurait pas de débat, je n'exprime, bien entendu, que ma propre opinion, mais je suis convaincu que tous les députés adopteraient la même attitude. Je crois que,

s'il disait que la Chambre n'a pas besoin de voter sur l'amendement proposé par le député de Winnipeg-Nord-Centre et s'il était disposé à présenter un simple amendement à la loi sur la sécurité de la vieillesse qui prévoit une pension de $105 par mois sans évaluation des moyens, le gouvernement aurait l'appui de toute la Chambre pour franchir toutes les étapes du projet de loi ce soir.

J'exhorte donc le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social à abandonner la forme initiale de son projet de loi. Dans notre société, une évaluation du revenu, pour employer l'expression du gouvernement, est fondamentalement mauvaise dans le cas de nos vieillards pensionnés. Pendant le débat, d'autres députés, dont celui de Grey-Bruce (M. Winkler), il y a un instant, ont souligné l'horreur qu'inspirera à nombre de nos pensionnés le fait de savoir qu'une évaluation des moyens est imminente. Point n'est besoin de souligner de nouveau les éléments de discrimination qu'une évaluation comporte.

• (8.30 p.m.)

Je veux dire au ministre que nous allons créer, par sa mesure législative, une espèce de fouillis dans la législation relative aux pensions de vieillesse. Après avoir, pendant nombre d'années, essayé de venir à bout de ces difficultés, le Parlement canadien a mis sur pied un comité mixte spécial, il a étudié à fond la question et il a recommandé la pension de sécurité de la vieillesse, autrement dit une pension pour tout le monde à un âge déterminé, sans évaluation des moyens. Pendant un certain temps, ce programme a semblé répondre aux besoins des vieillards canadiens. Il est vrai qu'il a fallut en augmenter le montant initial, mais dans son ensemble, le programme donnait plus ou moins satisfaction. A un moment donné on se rendit compte cependant qu'un programme de sécurité de la vieillesse à taux uniforme devait être équilibré par un programme prévoyant une pension calculée en fonction des gains.

C'est ainsi qu'est né le régime de pensions du Canada.

Je persiste à affirmer que ces deux régimes convenablement intégrés, convenablement conçus en fonction l'un de l'autre, le taux uniforme de la sécurité de la vieillesse et le régime de pensions du Canada basé sur les gains, formaient une excellente combinaison. Toutefois, on n'a pas suffisamment songé au rapport entre ces deux régimes, au montant de la sécurité de la vieillesse par rapport au régime de pensions du Canada basé sur les gains, le gouvernement a, un jour, essayé de combler cette lacune. La première tentative en ce sens fut le régime d'assistance publique du Canada.

Pendant des semaines, on nous dit que ce dernier constituait la solution du problème. Mais le gouvernement ne tarda pas à constater que ce régime lui-même ne comblait pas toutes les lacunes, ne résolvait pas tous les problèmes. Le gouvernement présenta alors une autre mesure, le supplément à la sécurité de la vieillesse subordonné à l'évaluation des moyens. Outre ces quatre programmes que j'ai énumérés au cours de ce bref historique, il y a encore la loi sur l'assistance-vieillesse. J'admets que cette dernière s'effacera progressivement, au fur et à mesure que l'âge pour bénéficier de la sécurité de la vieillesse s'abaissera jusqu'à atteindre 65 ans, mais au moment où le projet de loi aura été adopté, nous disposerons de 5 mesures législatives sur la retraite et sur la vieillesse. Ces cinq lois sont celles de la sécurité de la vieillesse, de l'assistance-vieillesse, du régime de pensions du Canada, du régime d'assistance publique du Canada et des prestations supplémentaires de sécurité de la vieillesse.

Le programme n'est pas bien pensé. Ce n'est pas le genre de programme qui résistera au temps, comme l'a soutenu le ministre de la Santé national et du Bien-être social en présentant le bill à l'étape de la deuxième lecture. Ce régime de le vieillesse, dont a parlé le ministre des Finances (M. Sharp) hier soir, n'est ni complet ni définitif. Si je puis me répéter, le programme n'est pas bien pensé. Je dirais que le mot «fouillis» employé par le député de Parry-Sound-Muskoka (M. Aiken) décrit bien cet ensemble. Je déplore que la mesure que le gouvernement demande au Parlement d'adopter ajoute à la confusion déjà présente et qui est attribuable à la pratique de combler les lacunes au lieu de repenser tout le programme.

Mais il n'est pas trop tard pour améliorer la situation. Ce qu'il faut faire pour vraiment l'améliorer, bien sûr, c'est de revenir en arrière et de repenser tout le programme, tout le régime, toute l'affaire. Nous pourrions nous abstenir d'ajouter cette cinquième façon de traiter de la retraite et de la vieillesse, soit le supplément de $30 accompagné d'une évaluation des moyens, du moins jusq'à la refonte complète de tout le programme. On peut y arriver simplement en augmentant de $30 la pension de base de sécurité de la vieillesse et en versant à tous une pension de $105 sans aucune évaluation des moyens.

Je dis au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social—et s'il était lbre de le faire, il avouerait probablement partager mon avis—que le programme en cinq points que nous avons présentement ou que nous aurons après l'adoption du bill, ne saurait durer; on y apportera des changements avant longtemps. Effectivement, je ne serais pas surpris de voir le présent gouvernement y proposer des changements avant les prochaines élections. Sinon, il fera probablement se pro-

chaine campagne électorale en promettant des modifications. Je pense qu'il promettra, entre autres choses, même s'il le fait sous pression, le retrait de ce qu'il appelle l'évaluation du revenu ou de ce que les Canadiens appellent l'évaluation des moyens, à l'égard de ce supplément de $30.

Et si ce n'est pas lors des prochaines élections, ce sera d'ici quelques années. Le Canada ne sera pas satisfait de ce fouillis en cinq parties que nous avons institué en ce qui concerne la sécurité de la vieillesse. Il y aurait moyen de simplifier cela. Le temps aura raison de la loi sur l'assistance-vieillesse, quand l'âge donnant droit à la pension de sécurité de la vieillesse sera 65 ans. Le régime d'assistance publique du Canada est surtout un programme se rapportant aux autres domaines d'assistance sociale. Si nous incorporions la proposition dont nous sommes saisis ce soir à la pension de base de sécurité de la vieillesse, nous reviendrions, au fond, à un programme en deux parties; d'un part, un taux uniforme de prestations et, d'autre part, les prestations reliées aux salaires dans le cadre du régime de pensions du Canada.

Si l'on permettait à ces deux programmes de fonctionner de concert, comme ils le devraient, ils aboutiraient, selon moi, à un excellent programme d'ensemble de pensions. Ce fignolage auquel nous nous livrons vis-à-vis le supplément assujetti à une évaluation des ressources, vis-à-vis le régime d'assistance publique du Canada et de l'assistance vieillesse enfreint, selon moi, les principes du régime de pensions du Canada; la mesure législative présentée par le gouvernement actuel se trouve contrecarrée par des méthodes de ce genre.

Par conséquent, monsieur l'Orateur, j'exhorte vivement le gouvernement à songer de nouveau à la question avant de nous demander de faire subir la troisième lecture au bill dans sa forme actuelle. Je pourrais revenir sur tous les points du bill étudiés à l'étape de la deuxième lecture et au comité plénier, mais je ne le ferai pas. Si j'avais beaucoup de temps à ma disposition, je pourrais donner lecture des lettres que j'ai reçues ces derniers jours de gens qui sont scandalisés et mystifiés par de telles méthodes, qui ne comprennent pas pourquoi on ne pourrait suivre le principe adopté ces 15 dernières années. Mais je ne le ferai pas ce soir. J'ai des dizaines de lettres de ce genre dans mon bureau, en haut.

Je fais appel au gouvernement en m'inspirant de ses propres principes. Il fut un temps où les libéraux maintenant assis sur les banquettes ministérielles étaient d'avis qu'il fallait améliorer le régime d'aide à la vieillesse, où ils proposaient un régime de pensions du Canada. S'ils avaient réfléchi davantage pour mieux intégrer ces deux régimes, ou encore pour les mieux adapter l'un à l'autre, au lieu de nous arriver avec ce méli-mélo ce fouillis que nous avons maintenant, nous aurions de quoi être fiers. Le document de la fédération libérale que j'avais ici hier soir se terminait sur une phrase par laquelle on disait que le supplément de l'évaluation des moyens ajouté au programme proposé est un régime dont les libéraux peuvent s'enorgueillir. Je doute que les libéraux qui ont poussé l'idée du régime de pensions du temps qu'ils occupaient ce côté-ci de la Chambre, qui se sont efforcés à améliorer l'idée que le peuple s'en fait, je doute qu'ils soient fiers de leur réalisation, de ce fouillis en cinq parties de la sécurité de la vieillesse, de l'aide à la vieillesse, du régime d'assistance publique du Canada, du régime de pensions du Canada et du supplément de $30 assujetti à une évaluation. Voilà qui n'est pas digne du Parlement du Canada dans les années 60. Nous pouvons faire beaucoup mieux que cela, et nous pouvons commencer dès ce soir en disant, ici à la Chambre des communes, que nous n'ajouterons pas à la confusion en incorporant cette évaluation des moyens au régime des pensions que reçoivent nos citoyens plus âgés.

• (8.40 p.m.)

Avant de passer au vote en troisième lecture, je demande donc au gouvernement d'y songer sérieusement. Je répète que je donnerai suite à cet appel en proposant l'amendement approprié à l'étape de la troisième lecture. J'espère que le gouvernement examinera ma suggestion qu'il n'est pas nécessaire de voter là-dessus s'il est disposé à présenter un simple bill modifiant la loi sur la sécurité de la vieillesse et portant la pension à $105 par mois. Si le gouvernement n'est pas prêt à le faire ce soir ou au cours de la présente session, le Parlement du Canada s'en chargera tôt ou tard. Alors pourquoi ne pas le faire maintenant afin que les vieillards d'aujourd'hui puissent recevoir une pension non imposable sans perdre leur dignité et leur amour propre et afin que le Canada continue d'être un pays doté d'un régime de pensions qui respecte les droits et la dignité des vieillards.

Je propose donc, appuyé par le député de Vancouver-Kingsway (Mme MacInnis):

> Que le bill nº C-251 ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois mais qu'il soit déféré au comité plénier de la Chambre, qui réexaminera l'évaluation du revenu prévue à l'article 3 dudit bill.

A noter, monsieur l'Orateur, que j'ai rédigé cet amendement à la lumière du commentaire 415 de Beauchesne, 4e édition, page 294, ainsi

que des suivants. Aux termes du Règlement, nous avons le droit, à l'étape de la troisième lecture d'un bill, de demander qu'une question examinée au comité soit réexaminée. Je demande que soit réexaminé ce que le gouvernement appelle l'évaluation du revenu et j'espère que, par suite de ce nouvel examen, l'évaluation sera biffée. Nous demandons que la pension de $105 s'applique universellement. Si cet amendement fait l'objet d'un vote, voilà sur quoi nous nous prononcerons. Nous voterons pour qu'une pension de $105, sans évaluation du revenu ou des ressources, soit versée a tous nos vieillards pensionnés qui y ont droit, et je demande à la Chambre d'appuyer l'amendement.

M. l'Orateur suppléant: Pour la gouverne de la Chambre, je donne lecture de l'amendement proposé par l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre. Il propose:

Que le bill nº C-251 ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois mais qu'il soit déféré au comité plénier de la Chambre, qui réexaminera l'évaluation du revenu prévue à l'article 3 dudit bill.

J'inviterais les députés à faire leurs commentaires sur l'acceptabilité de cet amendement.

M. P. B. Rynard (Simcoe-Est): Monsieur l'Orateur, j'aimerais faire quelques remarques sur les raisons qui motivent le renvoi de ce bill au comité plénier. Premièrement, nous croyons que, si elle est adoptée, cette mesure législative créera tant de problèmes qu'avant cinq ans elle devra être entièrement remaniée. Nous avons préconisé que la pension de la sécurité de la vieillesse soit portée à $100 par mois et que les bénéficiaires la touchent de plein droit parce que nous croyons à la sagesse du comité mixte et à celle du Parlement de 1951, qui ont déclaré qu'il ne devrait pas y avoir d'évaluation des ressources.

Nous en sommes arrivés à cette conclusion pour les motifs suivants. D'abord, nous estimons que tous les citoyens âgés ont contribué à l'édification du pays et qu'il serait injuste de ne pas leur accorder cette augmentation. En 1951, nous croyions que l'évaluation des ressources aurait un effet démoralisant et destructeur sur nos citoyens âgés, et c'est encore vrai aujourd'hui. Nous croyons aussi que les frais d'administration du programme seraient si élevés qu'ils élimineraient toute économie possible. Si le bill est adopté et mis en vigueur, nous constaterons bientôt que les frais d'administration en seront trop élevés.

Nous ne voulons plus que nos vieillards soient traînés devant les tribunaux comme de vulgaires criminels. C'est ce qui se produira peut-être en vertu de la mesure législative à l'étude. Nous croyons que la présumée évaluation du revenu est tout aussi irritante et grave que l'herbe à la puce, et que, parfumée ou non, elle sera tout aussi pénible et peut-être même davantage. Nous avons pris l'attitude suivante depuis que la pension de sécurité de la vieillesse a été majorée il y a trois ans: le coût de la vie et les loyers ont alors augmenté si rapidement qu'il y a eu des grèves dans tout le pays. Depuis un an, l'indice des augmentations de salaires a atteint 30 p. 100, et les deux tiers de nos citoyens âgés ont éprouvé des difficultés sans qu'il en soit du tout de leur propre faute.

En 1951, le produit national brut s'est élevé à 21 milliards de dollars. Aujourd'hui, il a presque triplé. A notre avis, comme on a estimé en 1951 que le chiffre de $40 était juste et équitable, nous pourrions supposer qu'il soit possible de majorer dès maintenant les pensions de vieillesse de deux fois et demie en les portant à $100. Nous croyons que nos citoyens âgés ont droit de participer à la croissance du pays et que, comme ils y ont contribué, une pension de $100 par mois devrait leur revenir de plein droit.

Cette pension est, selon nous, nécessaire puisque le prix des vivres seuls a haussé de 10 p. 100 l'année dernière et les loyers jusqu'à 20 p. 100 et même plus dans certains cas. Les impôts ont monté. Il y a eu, pendant les trois dernières années, l'établissement d'une taxe de vente fédérale de 11 p. 100 et d'une taxe provinciale de 5 p. 100. On nous a appris, hier soir, qu'on prélèverait 290 millions de dollars en nouveaux impôts. Cette majoration frappera plus durement les personnes à revenus fixes, soit les pensionnés, ce qui, à mon sens, augmentera les demandes de prestations aux termes du régime d'assistance publique du Canada.

J'ai un autre point à critiquer. Sauf erreur, les frais administratifs de ce programme approcheront les 10 millions de dollars. Il y aura aussi, selon moi, double emploi des services. Considérons le cas d'un pensionné qui reçoit $105 par mois et à qui cette somme ne suffit pas. C'est alors qu'il demandera de l'aide au régime d'assistance publique du Canada. Autrement dit, celui qui a besoin de $125 par mois verra une personne enquêter sur son revenu de $105 et un autre groupe de fonctionnaires fédéraux enquêter sur le reste. Voilà le double emploi que j'ai mentionné et qui augmentera énormément les frais administratifs. Deux groupes d'enquêteurs harcèleront ces pensionnés.

M. Munro: Le député a mentionné que des personnes peuvent avoir besoin de $125 dans certaines régions du pays. Recommanderait-il une hausse forfaitaire à $125 par mois de la pension de vieillesse?

• (8.50 p.m.)

M. Rynard: Je me suis exprimé avec une parfaite clarté. J'ai recommandé jusqu'à $100

par mois sans l'évaluation des ressources et je donnerai mes raisons plus tard.

M. Munro: Et pour ceux qui ont besoin de $125?

M. Rynard: J'en suis venu à conclure que le député ne comprend pas la signification du régime d'assistance publique du Canada.

M. Munro: Le député ne s'oppose-t-il pas à un genre d'évaluation des besoins sous le régime d'assistance publique du Canada?

M. l'Orateur suppléant: L'honorable député de Simcoe-Est consent-il à répondre à une question?

M. Graffiey: Vous rétrogadez jusqu'au dix-neuvième siècle; vous êtes embarrassés et vous le savez.

M. Rynard: Il ne s'agit pas seulement de cela, monsieur l'Orateur. Je voudrais récapituler en rappelant que les citoyens âgés de notre pays qui réunissent les exigences à la fois du supplément et de l'assistance risquent de se retrouver avec deux catégories de fonctionnaires sur le dos, l'une au palier fédéral, l'autre au palier provincial. Ce double emploi est inutile et nous allons nous embourber dans les difficultés législatives.

Nous sommes contre ce projet de loi, monsieur l'Orateur. Qu'adviendra-t-il de l'assurance frais médicaux des pensionnés qui ont 65 ans, s'ils obtiennent ces $30 supplémentaires par mois? Dans la province d'Ontario, l'augmentation d'un mois, soit $30, sera supprimée. Ainsi, au lieu de recevoir $30 pour chacun des douze mois, ils perdront l'augmentation d'un mois.

Je veux aller un peu plus loin et demander ce qu'il adviendra de la personne qui habite un foyer de vieillards, en Ontario ou ailleurs. La province déduira encore $30; il perdra donc l'augmentation de deux mois. Je veux aller encore plus loin et demander ce qu'il adviendra de ce nouveau paiement de l'impôt sur le revenu auxquels ils seront assujettis. Et que dire de leur hospitalisation? Ces $30 par mois que nous leur offrons avec tant de magnanimité seront réduits de telle sorte qu'avec de la chance, ils ne recevront que neuf versements mensuels. Voilà quelques-unes des raisons pour lesquelles notre parti ne peut pas accepter ce projet de loi. C'est une mauvaise mesure.

Hier soir, dans son exposé à la Chambre le ministre des Finances a déclaré que le taxe de vente serait majorée de 1 p. 100. En fait, on impose au niveau du détail une taxe de 2 p. 100 aux gens qui peuvent le moins la payer. Voilà pourquoi je m'oppose au projet de loi. Il est vrai que nous avons présenté deux amendements et que l'on a retenu l'essentiel de l'un d'eux pour que l'on mette fin au furetage effectué par le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social et par le ministère du Revenu national. A notre avis, on empiétait largement sur les droits des gens. Le ministre a rectifié cet état de choses, du moins en partie, et nous lui sommes reconnaissants de cette miette.

Nous apprécions aussi qu'on ait étudié de nouveau le cas des gens mariés dont l'un des conjoints a plus de 65 ans. Si on nous force à refuser aux gens âgés le droit à cette augmentation et à leur demander d'accepter un pis-aller, le ministre se retrouvera sous peu au milieu d'un enchevêtrement de mesures législatives dont il ne pourra se sortir facilement sans détruire tout l'ensemble. Comme le député de Winnipeg-Nord-Centre l'a dit, c'est un fouillis.

En outre, monsieur l'Orateur, nous nous opposons au projet de loi parce que le supplément de $30 par mois disparaîtra en 1975 et, avec l'inflation actuelle, la pension de $75 par mois ne vaudra plus que $55 environ.

L'hon. M. Fulton: Peut-être $40.

M. Rynard: Peut-être $40 comme le dit le député de Kamloops. Dans cette mesure le gouvernement n'a prévu qu'une diminution de 2 p. 100 du pouvoir d'achat. Mais l'an dernier seulement, la nourriture a augmenté de 10 p. 100 et les loyers de 10 à 20 p. 100. Il ne faut donc pas beaucoup d'imagination pour prévoir quelle sera la valeur de la pension de $75 en 1975.

Qu'est-ce que les milliers de Canadiens qui n'auront pas droit aux prestations du régime de pensions du Canada feront d'une pension de vieillesse qui n'aura plus qu'une valeur d'achat de $50 ou de $40 comme le dit le député de Kamloops? Je ne sais absolument pas ce qu'ils vont devenir? Compliquerons-nous davantage la mesure pour venir en aide à ces gens? A mon avis, la mesure est tellement remplie d'échappatoires qu'il faudra la modifier radicalement dans cinq ans, ou nous devrons la mettre tout à fait de côté et présenter un nouveau projet de loi. En dernière analyse, je suppose que nous sommes enfermés dans un dilemme: faute d'une pension raisonnable on donnera un maigre revenu aux pensionnés parce que le gouvernement s'entête à vouloir imposer l'évaluation des ressources. Notre parti a démontré que nous sommes parfaitement conscients de la condition de nos citoyens âgés.

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, la troisième lecture du projet de loi est l'étape où les députés se trouvent face à face avec le projet de loi, ses

principes et ses dispositions. Je ne suis pas sûr d'après les remarques du député qui vient de reprendre son siège, s'il appuierait ou opposerait le projet de loi lors de la mise aux voix.

Monsieur l'Orateur, la Chambre a rarement été saisie d'une mesure législative qui provoque des remarques aussi inconstantes et contradictoires de la part des honorables vis-à-vis. D'une part, on condamne le régime en disant qu'il s'agit de parcimonie et d'iniquité, d'une mesure législative visant la pauvreté annuelle garantie. D'autre part, on nous exhorte à étendre le programme à perpétuité et à en appliquer les dispositions sans réserve aux pensionnés canadiens demeurant dans 60 pays divers.

Pourtant, monsieur l'Orateur, malgré toutes leurs lamentations et leurs harangues, les honorables vis-à-vis n'ont pas réussi à surpasser ni à discréditer l'avantage crucial et essentiel du concept du revenu garanti, qui réside dans le fait que ce programme aide plus que toute autre mesure de rechange proposée les gens du «troisième âge» qui ont le plus besoin d'un revenu supplémentaire, ceux qui essaient actuellement de vivre avec le chèque de $75 par mois de la sécurité de la vieillesse.

M. McCleave: J'aimerais poser une question au ministre. Qui a écrit son discours?

L'hon. M. MacEachen: Je serai heureux de prononcer un discours sans texte si le député y tient.

• (9.00 p.m.)

Nos vis-à-vis, surtout le député de Prince-Edward-Lennox (M. Alkenbrack), ont fait un portrait saisissant des vieillards qui n'ont que $75 par mois pour vivre. Il a dit qu'il leur faut révéler toutes leurs affaires personnelles à notre gouvernement pour pouvoir obtenir un supplément maximum de $30 par mois. Je lui rappellerais simplement que les gens qu'il dépeint...

M. McCleave: J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur, car je pense que le ministre est encore moins perspicace que d'habitude à la Chambre. Ensuite, il semble lire un texte imprimé, ce qui est contraire au Règlement. (*Exclamations*)

Que les vis-à-vis soupirent et bêlent tant qu'ils voudront, j'en appelle au Règlement. Si le ministre a vraiment des choses à dire, tirées de son tréfonds, il devrait pouvoir les dire sans texte imprimé. J'invoque simplement une règle qu'on invoque ici depuis longtemps.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Le ministre semble suivre ses notes de très près, mais nous constaterons probablement que peu à peu, il les écartera.

L'hon. M. MacEachen: Je donne au député l'assurance que ce sont des notes que j'ai ici et que je songe à les allonger considérablement, ne serait-ce que pour satisfaire l'attiture mesquine du député senior d'Halifax. (*Applaudissements*)

L'hon. M. Fulton: Nous préférerions beaucoup que le ministre les abrège.

L'hon. M. MacEachen: Je serai aussi bref que possible, mais je rappellerais aux vis-à-vis qu'ils ont pris quatre jours à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi, et cinq pour l'étude en comité. De plus, à la présente étape de la troisième lecture, qui vient de commencer, ils ont entamé une série de commentaires destructifs. (*Applaudissements*)

L'hon. M. Starr: J'invoque le Règlement. L'opposition a fait une concession au gouvernement en acceptant la troisième lecture ce soir. Nous ne l'avons pas fait pour entendre un discours politique du ministre, pas plus qu'à une autre occasion où il a agi ainsi, lorsque l'opposition lui a accordé encore plus de temps supplémentaire qu'on n'en permet même à un ministre. S'il s'obstine, nous continuerons le débat à l'étape de la troisième lecture pour le reste de la soirée et demain. Il devra changer d'idée et se montrer plus conciliant, ou c'est ce que nous ferons. Le ministre doit prendre cela en considération s'il veut que le bill soit adopté ce soir.

L'hon. M. MacEachen: Il n'y a pas là matière à un rappel au Règlement. J'ai l'intention de répondre aux commentaires qui ont été faits au sujet de cette mesure, et l'opposition peut l'adopter ou non.

L'hon. M. Starr: Vous l'avez dit.

L'hon. M. MacEachen: Je n'abrégerai pas mes commentaires à cause des remarques du leader de l'opposition à la Chambre, elles ne m'intimident pas.

L'hon. M. Starr: Vous n'obtiendrez pas son adoption ce soir.

L'hon. M. MacEachen: Je n'ai jamais demandé à l'opposition officielle d'abréger ses

commentaires au sujet du bill, à quelque étape que ce soit. J'ai attendu et j'ai écouté leurs commentaires et j'espère que les députés de l'opposition feront de même pour moi. S'ils veulent retarder l'adoption de ce bill, c'est leur affaire.

M. McCleave: Fort bien.

L'hon. M. MacEachen: Je répète ce que j'ai déjà dit. Avec le revenu annuel garanti, nous pouvons mettre 30 millions de dollars de plus par année ou davantage à la disposition des 500,000 à 600,000 vieillards dont le seul revenu pouvant être déclaré aux fins de l'impôt est la somme de $75 par mois de prestations de sécurité de la vieillesse. Le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) a tenté de tourner ce point en portant à $105 par mois la proposition de son parti en vue d'un versement uniforme. A mon avis, monsieur l'Orateur, cette manœuvre de renchérissement de la part du Nouveau parti démocratique ne change rien à la question de politique fondamentale: tout supplément accordé aux vieillards pensionnés devrait-il être distribué au palier inférieur, ou réparti en parts plus minces entre tous les allocataires? La simple majoration du supplément uniforme ne résoud pas effectivement cette question de politique fondamentale.

Le gouvernement a soigneusement examiné tous les aspects de cette question et a décidé qu'on pouvait le mieux distribuer la somme disponible présentement au moyen d'un programme de revenus garantis. La question soulevée par le NPD se résume à ceci: Imposerons-nous les salariés davantage pour verser des pensions uniformes de $105 par mois à perpétuité à ceux qui n'en ont pas vraiment besoin? Le député de Winnipeg-Nord-Centre dit oui à cette question fondamentale.

Mais examinons sa solution pendant un moment. D'abord, une pension unifomre de $105 par mois ne donnera pas un sous de plus à ces 500,000 ou 600,000 personnes dont la seule source de revenu est présentement la prestation de sécurité de la vieillesse de $75 par mois. Elle pourra signifier quelques dollars de plus pour certains de ces 300,000 Canadiens admissibles à des prestations partielles, en vertu du programme de revenu annuel garanti. Mais la plus grande partie de ces 170 millions de dollars supplémentaires qu'il faudrait pour financer la proposition du NPD irait à ceux des groupes à revenu supérieur, qui dépassent les limites du revenu garanti prescrites dans cette mesure. Autrement dit des 170 millions de dollars de plus que la proposition du NPD coûterait, près de 60 p. 100 irait aux 25 p. 100 du palier supérieur. C'est dire, monsieur l'Orateur, que le député de Winnipeg-Nord-Centre et ses collègues imposeraient un surcroît d'impôts aux salariés canadiens afin de verser un supplément au nombre relativement peu élevé de personnes retraitées qui ont des revenus supérieurs.

La suprême ironie de cette proposition c'est qu'on tranférerait l'argent perçu en impôts des salariés actuels—dont plusieurs subviennent aux besoins de jeunes familles—à des personnes dont le revenu, dans bien des cas, serait supérieur au revenu de ces travailleurs, ceux-ci fourniraient les fonds nécessaires à ces prestations supplémenaires par leurs impôts. (*Applaudissements*)

• (9.10 p.m.)

Je puis seulement dire, monsieur l'Orateur, que voilà un singulier argument de la part d'un membre d'un parti à la Chambre qui a si soigneusement et si fidèlement cultivé son image de Saint-Graal parmi les travailleurs du Canada. (*Applaudissements*)

Les députés qui ont participé au débat et qui se sont opposés à cette proposition pourraient-ils me dire si nous, à titre de législateurs responsables, devrions imposer les salariées canadiens afin d'accorder des pensions aux gens dont le revenu dépasse même ceux des contribuables? Voilà la question fondamentale à laquelle n'a répondu aucune critique formulée par les vis-à-vis. Le représentant de Winnipeg-Nord-Centre et ses collègues y ont apporté une réponse par leurs amendements à cette question de principe. Le gouvernement a inséré sa réponse dans le bill, et je suis prêt à accepter le verdict rendu par le peuple canadien sur cette manière particulière d'envisager le problème...

M. Knowles: Nous aussi.

L'hon. M. MacEachen: ...car la majorité des contribuables du Canada et des Canadiens considéreront, je pense, cette attitude comme responsable et réaliste. (*Applaudissements*)

M. Sherman: Le ministre me permettrait-il une question?

L'hon. M. MacEachen: Je serai heureux de répondre à n'importe quelle question dès que j'aurai terminé mes remarques. On m'a demandé de parler aussi brièvement que possible et je répondrai aux questions après que j'aurai terminé ce que j'ai à dire.

L'hon. M. Churchill: Vous aurez toute la journée demain.

L'hon. M. MacEachen: Les honorables vis-à-vis, surtout le représentant de Timiskaming (M. Peters) et l'honorable représentante de Vancouver-Kingsway tenaient beaucoup à faire consigner au compte rendu les lettres qu'ils ont reçues des vieillards pensionnés et le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) n'a cessé de répéter qu'il avait des vingtaines de lettres d'allocataires qui s'entendaient tous pour blâmer l'attitude du gouvernement. Voilà donc en quoi consiste sa correspondance. Des vieillards pensionnés m'ont écrit et j'aimerais lire un paragraphe d'une de ces lettres, car il souligne ce à quoi je voulais en venir jusqu'ici. La première phrase est élogieuse mais je ne la lis dans aucun but particulier:

> Nous vous félicitons, ma femme et moi, de la persévérance que vous avez manifestée en proposant...ce supplément mensuel de $30. Étant donné que nous avons dépassé 70 ans nous recevons à nous deux $150; je puis vous dire que cela ne va pas comme sur des roulettes, mais nous ne buvons ni ne fumons, ce qui nous a aidés à tenir le coup.

L'auteur de la lettre dit à propos de cette mesure:

> A mon sens, c'est la seule mesure qui accorde plus aux pauvres et rien aux riches.

(Applaudissements)

Le fait de donner plus aux pauvres et rien aux riches plaide en faveur de la méthode adoptée par le gouvernement et qu'aucun député au cours de ce débat n'a commentée selon sa valeur. Il est important que le gouvernement et la société canadienne préservent un certain équilibre, un moyen terme entre nos responsabilités envers les contribuables et nos responsabilités envers les vieillards, et je répète que la formule du revenu garanti prévue dans cette mesure réussit à maintenir l'équilibre le plus sage, le plus pratique entre ces deux importantes responsabilités.

Comme je l'ai fait remarquer plus tôt, monsieur l'Orateur, et je le consigne de nouveau au compte rendu, ce programme coûtera aux contribuables en 1967 environ 100 millions de dollars de moins que les formules de rechange les moins coûteuses proposées par les députés de l'opposition. Pourtant, malgré cela et parce qu'on prélève des impôts pour financer ce programme, ce prélèvement a été dénoncé avec virulence ici ce soir même. L'écart des coûts augmentera au fur et à mesure que plus de Canadiens deviendront admissibles à des allocations plus élevées aux termes des régimes de pensions du Québec et du Canada. En effet, vers 1970, le supplément de revenu garanti coûtera près de 200 millions de dollars de moins que l'augmentation uniforme préconisée par les députés de l'opposition officielle.

Les honorables vis-à-vis ont critiqué ce programme à cause de sa nature transitoire et malgré ses lacunes, ils ont demandé qu'on l'adopte pour de bon. Je me borne à répondre que le gouvernement accepte la recommandation du comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes.

Ce comité, dont le député de Winnipeg-Nord-Centre était un des membres les plus loquaces et les plus actifs a recommandé un supplément de revenu pour ceux qui, à cause de l'âge, ne pouvaient pas bénéficier intégralement des régimes de pensions du Québec et du Canada et cette mesure législative vise précisément à donner suite à la recommandation du comité mixte en faveur de cette catégorie de personnes.

M. Knowles: Ce n'était pas la seule recommandation.

L'hon. M. MacEachen: Eh bien, c'est la recommandation qui est mise en vigueur dans la mesure législative dont nous sommes saisis ce soir.

M. Knowles: Mais vous avez négligé l'autre qui est plus importante.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur l'Orateur, il est un autre point que j'aimerais étudier un peu en détail, et c'est le fond de l'amendement dont la Chambre est maintenant saisie, à l'étape de la troisième lecture du bill. Il s'agit des critères de revenu employés pour déterminer le niveau des prestations aux termes du programme.

Les honorables députés d'en face ont, suivant les propres paroles du député de Nanaïmo-Cowichan-Les Îles (M. Cameron), fait de leur mieux, avec une candeur feinte, pour déformer cet aspect du programme et pour semer ce que j'estime des craintes mal fondées parmi les vieillards canadiens. Le vide et l'hypocrisie de cet amendement qu'on demande maintenant à la Chambre d'étudier—je le répète, l'hypocrisie de cet amendement—se voient nettement si on compare les remarques que fait le Nouveau parti démocratique au mois de décembre et celles qu'il faisait en juin dernier.

J'ai déjà fait consigner les déclarations du député d'York-Sud (M. Lewis), et il est peut-être à propos de rappeler au député de Winnipeg-Nord-Centre les tendres sentiments que le chef suppléant du Nouveau parti démocratique manifestait à l'été à l'égard du revenu

garanti. Voici ce qu'il a dit en réponse à une question que je lui posais, et je la lui avais posée parce que je songeais précisément à ce point, à cet amendement, quand nous étudiions le régime d'assistance publique du Canada. Je lui avais donc demandé: «Comment détermine-t-on le revenu?», et il a répondu:

Évidemment, si vous avez un programme de maintien du revenu, il faut trouver quel revenu a une personne...certes, le ministre le sait aussi bien que moi.

Bien entendu, nous le savons, monsieur l'Orateur. Le chef de l'opposition (M. Diefenbaker) laissera entendre que nous pourrions obtenir ce renseignement par quelque procédé de perception extra-terrestre, suivant son expression, mais la méthode est peu sûre pour obtenir les renseignements sur le revenu nécessaires à ce programme. Dans cette mesure législative, monsieur l'Orateur, nous mettons en œuvre précisément les recommandations du comité spécial d'enquête du Sénat sur la gérontologie, auxquelles ont avec énergie et enthousiasme souscrit le chef et le chef suppléant du NPD, ainsi que le député de Vancouver-Kingsway (M^me^ MacInnis).

Nous mettons en vigueur les propositions du comité du sénat sur la gérontologie, entérinées en juin dernier par le NPD; mais nous sommes en décembre. Voilà ce que le comité a déclaré:

• (9.20 p.m.)

Qu'on établisse un programme de revenu garanti afin d'accorder des allocations toute la vie durant à toutes les personnes à compter de l'âge de 65 ans, de la façon suivante:

c) qu'on soit invité à remplir une formule annuelle de déclaration d'impôt simplifiée et que le montant du revenu déclaré qui est inférieur au minimum établi, au cours d'une année, représente la prestation de l'année suivante.

Voilà la recommandation du comité du Sénat sur la gérontologie. Puis il y aura des échantillonnages périodiques afin de réprimer les abus, mais pas d'évaluation courante des moyens ou des besoins. Voilà précisément ce qu'on fait dans cette mesure. Nous donnons suite aux recommandations du comité du Sénat. Je voudrais rappeler au député de Winnipeg-Sud-Centre (M. Churchill) que ce rapport a été entériné par les lumières de son parti, un ancien membre du cabinet, un ancien ministre qui comme lui a été membre de l'ancien gouvernement, un ancien organisateur du parti, un des conseillers émérites du parti qui vient de la circonscription du député de Winnipeg-Sud-Centre.

[L'hon. M. MacEachen.]

Est-ce que le député de Winnipeg-Sud-Centre et ses collègues pensent que ces partisans vénérables et respectés du parti conservateur soient des fureteurs impénitents, comme il l'a dit en parlant de ce projet de loi qui donne suite aux recommandations du comité du Sénat? Je parierais que lorsque le projet de loi sera à l'autre endroit, aucun des conservateurs qui a été membre de ce comité n'aura un seul mot à dire pour s'opposer à ces dispositions.

Le député de Winnipeg-Sud-Centre a déclaré que nous utilisons la recommandation du Sénat, approuvée par le leader suppléant du Nouveau parti démocratique, parce que nous n'avions pas confiance dans les pensionnés.

L'hon. M. Churchill: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Je n'ai pas dit un seul mot de tout cela.

L'hon. M. MacEachen: Monsieur l'Orateur, la page 11,065 du hansard cite les paroles suivantes du député de Winnipeg-Sud-Centre:

On voit bien qu'il...

Il faisait allusion au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social.

...n'a pas confiance dans les pensionnés.

L'hon. M. Churchill: En quoi cela concerne-t-il le rapport du comité?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur l'Orateur,...

L'hon. M. Churchill: J'invoque le Règlement. Je n'ai rien dit du rapport du comité du Sénat et de la Chambre. C'est de cela que nous parlions.

L'hon. M. MacEachen: Tout à fait d'accord. Je rappelais simplement que d'après le député de Winnipeg-Sud-Centre, nous n'avons pas confiance dans les pensionnées.

L'hon. M. Churchill: C'est la vérité et je le répète.

L'hon. M. MacEachen: Bien entendu, nous n'acceptons ni sa manière de voir, ni celle, par exemple, du député de Prince-Edward-Lennox qui a dit:

Il y aura souvent des revenus qui ne seront pas déclarés...Les gens ne sont pas bêtes; ils ne déclareront pas toujours tout.

Nous réfutons cette opinion. D'après nous, la majorité des allocataires de la pension de la vieillesse déclareront leur revenu et le chèque qui sera préparé comme on l'a décrit hier sera utile, humain, et conservera au vieillard canadien sa dignité. Cet amendement a pour objet

de biffer, pour l'étudier à nouveau, l'évaluation du revenu que comporte la mesure à l'étude. D'après nous, c'est une caractéristique importante de la mesure et nous l'y avons incorporée en nous inspirant de la recommandation du comité du Sénat sur la gérontologie.

Le député senior d'Halifax a dit qu'il fallait enrayer la fraude éventuelle, et que les voisins pourraient dénoncer les allocataires. Monsieur l'Orateur...

M. McCleave: Je soulève la question de privilège. Je n'ai jamais donné à entendre qu'on pourrait demander aux voisins de vérifier les cas de fraude. J'ai dit qu'en vertu de la mesure du ministre, les voisins seraient incités à dénoncer les vieillards dans les cas de fraude. La différence est bien nette.

L'hon. M. MacEachen: Voici les paroles du député, comme en fait foi la page 11270 du compte rendu:

> Il y a bien d'autres façons de voir si quelqu'un fraude le contribuable. Les voisins le dénonceront peut-être...

M. McCleave: Puis-je poser une question au ministre?

L'hon. M. MacEachen: Non.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre.

L'hon. M. MacEachen: Voilà les propos du député d'Halifax. Ce serait vraiment là du furetage; on créerait un maquis de superfureteurs. Je ne m'explique pas pourquoi on a fait tant d'histoires. On demande aux gens de remplir des formules d'impôt sur le revenu, avec précision et de leur mieux, et la plupart le font. Les allocataires de la pension de vieillesse seront priés de remplir des formules de déclaration de leur mieux et la plupart d'entre eux le feront. Des erreurs apparaîtront évidemment lors d'une double vérification mais je me risquerai à dire que la rectification de ces erreurs sera parfois avantageuse au requérant. On n'imposera pas de sanctions à ceux qui commettront des erreurs. Les vieillards qui rempliront leur formule avec précision et de leur mieux n'ont rien à craindre. Monsieur l'Orateur, je n'ai pas grand-chose à ajouter si ce n'est que j'aimerais rappeler...

L'hon. M. Starr: Vous en avez déjà trop dit. Vous avez tout gâché.

L'hon. M. MacEachen: J'aimerais rappeler aux députés les paroles du député d'York-Sud qui, hélas, c'est dommage, n'est pas ici pour entendre ce que j'ai à dire. Il a fait des observations plutôt acerbes au cours d'un débat antérieur, quant au désenchantement des gens à propos du Parlement. Il a attribué ce cynisme et ce désenchantement à la manière impitoyable dont on écarte, fait fi et trahit les promesses du temps des élections. Il y a peut-être lieu d'être cynique, mais si le cynisme existe, il s'explique, comme l'a dit le député d'York-Sud par d'autres raisons dont la contradiction entre les propos des députés de l'opposition et la façon dont ils votent à la Chambre des communes. Je ne puis rivaliser avec le représentant d'York-Sud dans les petits sermons qu'il fait à la Chambre ou dans les jugements qu'il rend sur de simples mortels du haut de son Olympe. Je me risque toutefois à dire que les députés ne font rien pour augmenter la foi en l'institution du Parlement lorsqu'ils adoptent une attitude totalement destructive à l'égard des mesures législatives et qu'ensuite ils votent pour.

J'ai déjà fait consigner au compte rendu officiel les déclarations du représentant d'York-Sud et de ses collègues au sujet de l'attitude prise à l'endroit du revenu garanti en juin dernier. Maintenant, simplement parce que le député de Winnipeg-Nord-Centre refuse de se laisser imposer les idées du milieu du vingtième siècle, ses gens exécutent ensemble une culbute sans grâce sur le plan doctrinaire. L'aventure romanesque de l'été s'est terminée en décembre devant une cour de divorce, pour l'unique raison que le représentant de Winnipeg-Nord-Centre ne peut oublier le comité de 1951.

M. Knowles: C'est exact. Ses principes valent encore.

• (9.30 p.m.)

L'hon. M. MacEachen: Il ne peut pas l'oublier, mais il a convaincu son chef suppléant et le député de Vancouver-Kingsway que ce qu'ils ont dit en juin était inexact, et ils ont accompli sans élégance un revirement complet entre juin et décembre.

A mon sens, les députés qui ont appelé cette mesure législative «une iniquité», comme le député de Regina City (M. More); «une portion congrue garantie», comme le député de Burnaby-Coquitlam (M. Douglas); «mesquine de cœur et d'esprit», comme le député d'York-Sud; «une pauvreté annuelle garantie», comme le député de Vancouver-Kingsway; «de la frime. . de la pure moquerie», comme le député de Burnaby-Coquitlam (M. Douglas); «fondamentalement mauvaise», comme le député de Winnipeg-Nord-Centre; «mauvaise et injuste», comme le député de Grey-Bruce, et «une mesure rétrograde», comme le député de Winnipeg-Nord-Centre, devraient être

prêts à agir selon leur conviction avouée et accepter la responsabilité de voter contre cette mesure législative. (*Applaudissements*)

Monsieur l'Orateur, ce genre de comportement ne peut que ternir l'image du Parlement. Il n'y a qu'un mot pour le décrire et c'est «hypocrisie», ou si vous voulez un terme plus approprié au climat et au ton des épithètes de l'opposition, il s'agit de sornettes.

Les honorables députés ont fait un beau sabbat autour de ce régime et ont essayé de remettre Scrooge à la mode. On est tenté de fouiller un peu plus loin, et on est alors forcé de conclure que la Chambre est remplie de personnages de Dickens.

Le rampant et onctueux Uriah Heep est réincarné plusieurs fois dans le coin diagonalement opposé à ma droite. Quant à M. Gradgrind de Nicholas Nickleby, qui débite avec emphase des connaissances trompeuses et sert un brouet clair à ses pupilles obséquieux, on n'a pas besoin de chercher plus loin que le premier rang l'opposition pour voir sa réincarnation. Bien que les exemples ne manquent pas, je n'irai pas plus loin, mais je dirai encore que les fantômes du passé et de l'avenir de Scrooge, qui était un personnage fort désagréable, possédaient une qualité remarquable: ils étaient convaincus, en paroles et en gestes. Le NPD aurait peut-être là un exemple à imiter.

Pour terminer, laissez-moi vous dire que presque tous les discours des membres de l'opposition comportaient des commentaires provocateurs et destructeurs à l'égard de cette mesure et que je ne saurais les accepter. Laissez-moi rappeler à l'honorable député d'Oshawa, qui a pris la parole plus tôt...

L'hon. M. Starr: D'Ontario.

L'hon. M. MacEachen: Je voulais dire l'honorable député d'Ontario, et je m'excuse de cette erreur. Je regrette de devoir répondre aux critiques qui ont été faites au sujet de ce projet de loi, mais avant d'en venir au vote sur cet amendement en troisième lecture, je vous dirai que nous avons passé toute une journée à débattre la résolution précédant le projet de loi, quatre jours à l'étudier en deuxième lecture et que nous en sommes au cinquième jour d'étude en comité précédant la troisième lecture. Nous sommes maintenant saisis d'un amendement portant que la mesure soit renvoyée au comité pour y être étudiée à nouveau. Ce projet de loi a été minutieusement étudié en comité plénier, et ses dispositions ont été repassés scrupuleusement. L'objectif même de cet amendement a été atteint grâce à la discussion des amendements déjà proposés.

[L'hon. M. MacEachen.]

Le député d'Ontario s'imaginait vendredi dernier que nous pourrions terminer l'étude, en comité, du projet de loi actuel en une heure ou une demi-heure. Tout ce que je puis dire, c'est que jusqu'à ce moment-là et depuis lors, le bill a soulevé des critiques et tous les amendements possibles ont été proposés. On ne gagnerait rien à accepter l'amendement actuel visant à déférer à nouveau le bill, en vue d'une plus ample étude. Il est grand temps de prendre une décision dans l'intérêt des allocations de la pension de vieillesse du Canada. La Chambre devrait se rendre compte que chaque nouveau jour consacré à létude de la mesure législative signfie, pour nos vieillards, un autre jour à attendre leur supplément de revenu. (*Applaudissements*)

M. Sherman: Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre. Il a fait allusion à la proposition du député de Winnipeg-Nord-Centre au sujet de l'augmentation du taux uniforme. Il est d'avis si je comprends bien, qu'une telle augmentation se révélerait inéquitable pour les gens à revenu élevé plutôt que pour les personnes à revenu modeste. Je me demande quelle contradiction il y a entre le fait d'aborder la question des pensions à ce niveau ou au niveau de base. Est-ce que les mêmes lois mathématiques et les mêmes lois morales ne doivent pas s'appliquer dans l'octroi d'une pension universelle à tous les niveaux?

• (9.40 p.m.)

L'hon. M. MacEachen: Monsieur l'Orateur, c'est là un argument intéressant de la part du député. Il y a un rapport logique entre l'établissement d'un minimum, que représentent les $75 par mois au point de vue de l'application universelle, et un nouveau supplément de revenu se fondant sur les niveaux de revenu. Je ne crois pas que les deux soient nécessairement contradictoires, mais je ne discuterai pas la chose plus à fond. Décider de répartir une somme donnée sur tout l'éventail des revenus, ou l'octroyer principalement aux gens à revenu modeste, ce sont deux façons différentes d'aborder la question, selon moi. C'est ce à quoi je voulais en venir. Il s'agit de deux méthodes différentes.

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Monsieur l'Orateur, il est heureux peut-être que nous n'ayons pas souvent à traiter d'une mesure aussi importante et d'une diatribe aussi partisane que celle que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) vient de nous servir. (*Applaudissements*)

Je dis qu'il est heureux que nous ne nous trouvions pas souvent dans cette nécessité, mais le ministre nous y a contraints ce soir, car il n'a avancé aucun argument à l'encontre des propositions faites de ce côté-ci de la Chambre ou de l'amendement dont nous sommes saisis à l'étape de la troisième lecture. Le ministre n'a fait que poser, je dis bien poser, parce que cela ne lui va pas s'il est l'ami des pensionnés, ce qu'il n'est pas; il est leur ennemi.

On parle de l'esprit des Fêtes. Que le ministre prise ou non ma remarque, j'affirme que sa mesure ne sert pas au mieux les intérêts des pensionnés de la vieillesse; bien entendu il n'a pas agi de propos délibéré, mais il en est ainsi. On invoque souvent le nom de Scrooge. Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social a sûrement noté ce que son collègue, le ministre des Finances (M. Sharp) a déclaré hier soir. Ce ministre bénéficiait d'une bonne leçon de mesquinerie à la Scrooge, comme en témoigne son exposé d'hier soir. On invoque aussi d'autres personnages de Dickens. Le discours du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social est un parfait exemple d'un autre conte pour enfants. Je songe ici à l'histoire de Little Jack Horner. On se rappelle, n'est-ce pas, que Little Jack Horner, assis dans un coin pour manger son gâteau de Noël, y enfonça le pouce et en retira un pruneau; tout heureux il s'écria: «Quel bon petit garçon je suis». Et tous les bons libéraux ont applaudi le ministre lorsqu'il s'est écrié lui aussi «Quel bon garçon je suis». Toutefois, il n'a retiré un pruneau du gâteau qu'en faveur du gouvernement, et non en faveur des pensionnés de la vieillesse.

Le ministre a beaucoup parlé d'hypocrisie. A la fin de son discours il a accusé d'hypocrisie les députés de ce côté-ci de la Chambre et il s'est servi du mot sornette. Il a dit: «Comment ceux qui se servent de ces mots», qu'il a consignés au compte rendu, «pour décrire la mesure législative à l'étude peuvent-ils suivre une autre ligne de conduite, s'ils sont sincères, que de voter contre?» Je dis au ministre que le mot sornette vient malheureusement de lui et de son gouvernement qui ont adopté, à l'égard de cette mesure, l'attitude la plus hypocrite qu'un gouvernement ait prise dans toute l'histoire du Canada. (*Applaudissements*) Nous avons adopté récemment, au milieu de nombreuses oppositions et de critiques fructueuses, une mesure mettant en œuvre l'assurance frais médicaux. Quant au programme d'assurance frais médicaux, le gouvernement s'est cramponné au principe d'universalité. Ces mesures sociales, a-t-il dit, doivent s'appliquer à tous et tous ceux qui s'opposent au principe de l'assurance frais médicaux s'opposent aux intérêts bien compris du pays. Voilà l'attitude qu'a prise le ministre, or, maintenant il prétend se désintéresser de la discussion; il promène son regard sur la tribune où prennent place les dirigeants du parti libéral qui lui ont fourni le matériel pour son discours imbu d'esprit de parti.

Aux yeux du ministre tout devait être universel lorsqu'il s'est agi du régime d'assurance frais médicaux. Voici ce même ministre qui rejette ce principe lorsqu'il présente une mesure qui, selon lui, a pour but de venir en aide aux bénéficiaires de la pension de vieillesse du Canada. Cette mesure-ci doit revêtir un caractère sélectif, et pour cela il faut recourir au furetage. Ce sont les fonctionnaires du ministre qui décideront qui doit être admissible à cette prestation. Nous allons adopter une mesure sélective fondée sur la volonté du gouvernement. Si jamais il y eut exemple d'hypocrisie, nous en avons un dans le changement d'attitude du gouvernement vis-à-vis le projet de loi sur les pensions de vieillesse, comparativement à son attitude face au régime d'assurance frais médicaux. Voilà un exemple complet et typique d'hypocrisie.

Je dis au ministre que ses cris et ses vociférations ne nous effraient pas. Nous allons voter, à l'étape de la troisième lecture, sur l'amendement du député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles)...

M. Nielsen: La semaine prochaine.

L'hon. M. Fulton: ... la semaine prochaine, ou lorsqu'il sera mis aux voix. Nous allons prendre position là-dessus. Nous n'avons pas peur de nous prononcer. Nous ne nous laisserons pas intimider par ce ministre tonitruant. (*Applaudissements*)

Nous allons aussi prendre position lors du vote à l'étape de la troisième lecture. Le petit Jack Horner s'est peut-être réservé le meilleur morceau, mais il a choisi une très petite part pour les vieillards canadiens. Ils vont comprendre fort bien qu'après avoir combattu de notre mieux pour faire améliorer ce projet de loi lamentable et avoir vu tous nos amendements rejetés par le ministre, la mesure est aussi mauvaise que lorsqu'il nous l'a d'abord présentée. Les vieillards obtiendront sans doute un petit quelque chose, mais le gouvernement se réserve la meilleure part, et nous préférons que les vieillards obtiennent peu de chose que rien du tout.

C'est à peu près tout ce qu'ils obtiendront, soit de piètres avantages du gouvernement. Il n'y a aucun illogisme, honte ou hypocrisie de notre part en votant avec répugnance à l'étape de la troisième lecture l'adoption de cette mesure insuffisante, pitoyable et misérable, afin que les vieillards canadiens puissent en tirer les quelques avantages qui pourront

en découler. Cela ne nous empêche pas de critiquer et de démasquer l'attitude faible et hypocrite adoptée par le gouvernement.

Le ministre a tenu des propos extraordinaires au début de son exposé ce soir. Il a déclaré qu'à l'étape de la troisième lecture, la Chambre voyait d'un bon œil l'adoption du projet de loi. Ce sont des paroles plutôt étonnantes de la part d'un ministre qui présente un projet de loi qui lui est cher. Il me rappelle un myope qui ne peut lire un texte devant lui, parce qu'il a enlevé ses lunettes. Par conséquent, le ministre considère son projet de loi d'un bon œil, victime des ordres du ministre des Finances et de la faction réactionnaire du cabinet libéral, et parce qu'il ne peut en déceler les faiblesses, il le défend aveuglément. D'un bon œil en effet. Le ministre n'ose pas regarder en face les vieillards pensionnés du Canada.

Le ministre a décrit les critiques au sujet du projet de loi comme étant un affront personnel, des jérémiades et des harangues. J'ai rarement entendu quelqu'un crier ou vociférer autant que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ce soir. Il nous a lu certaines lettres.

L'hon. M. MacEachen: Une lettre.

L'hon. M. Fulton: Il a cité une expression choisie avec soin et tirée d'une lettre qu'il a reçue.

L'hon. M. Churchill: Il l'a écrite lui-même.

L'hon. M. Fulton: On dit dans cette lettre que c'est la seule mesure législative où les pauvres obtiennent quelque chose et les riches n'ont rien. Le ministre a ajouté que c'était une description caractéristique de cette mesure. Que dire de l'exposé budgétaire d'hier soir? Les pauvres y obtiennent-ils plus que les riches? Qui paiera la hausse de 1 p. 100 de la taxe de vente? Le ministre, les larmes aux yeux, nous dit qu'il cherche à venir en aide aux vieillards pensionnés. Celui qui n'a que sa pension de vieillesse pour subsister devra payer. Que dire de l'augmentation de 2 p. 100 du coût de la vie par suite du budget présenté hier soir par le collègue du ministre. Que dire de cela en fait d'hypocrisie? Les pauvres devront non seulement acquitter le coût de cette proposition, mais ils seront victimes de la plus vaste extension du furetage exécuté par des fureteurs de premier ordre dans l'histoire du pays. On jetera un coup d'œil inquisiteur dans leurs affaires; leurs déclarations confidentielles seront révélées au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et peut-être même aux tribunaux au cours de poursuites.

[L'hon. M. Fulton.]

• (9.50 p.m.)

Que fait-on de toutes les questions portant sur cette mesure auxquelles on n'a pas répondu? Que fait-on des pensionnés de la province de Québec? Le gouvernement n'a jamais répondu à cette question très importante. Il nous reste encore un peu de temps à l'étape de la troisième lecture et j'espère que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social se penchera sur quelques-uns des véritables problèmes que comporte la mesure au lieu de les contourner comme il l'a fait jusqu'à maintenant au cours du débat, car il ne s'agit pas là de question hypothétiques.

Mes remarques s'adressent maintenant au ministre du Travail (M. Nicholson), au ministre des Transports (M. Pickersgill) et au ministre de la Défense nationale (M. Hellyer), puisque le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ne semble pas du tout intéressé à l'étude de son propre projet de loi.

Dans quelle situation se trouve le pensionné payant des impôts au Québec? Nous avons tous appris que le gouvernement du Québec à l'intention de reprendre l'administration du programme des pensions de vieillesse chez lui. Je demande au ministre du Travail, un ministre responsable et sérieux, bien que son collègue le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ne le soit pas, dans quelle situation se trouvera le contribuable du Québec lorsque le gouvernement se lancera dans le domaine des pensions de vieillesse, puisqu'une mesure fiscale a été imposée par le ministre des Finances du Canada?

Le gouvernement s'est-il penché sur cette question? Le ministre du Travail reste coi, ce qui veut évidemment dire que le gouvernement n'y a pas songé. Le ministre des Transports ne parle pas, ni le ministre de la Défense nationale, ni celui des Affaires indiennes et du Nord canadien. Pas un seul de ces grands génies d'en face n'a songé aux conséquences de la mesures qu'ils présentent à la Chambre des communes. Peuvent-ils nous répondre? Leur silence constitue un hommage éloquent du manque de réflexion de la part du gouvernement. Que fait-on d'un bill qui désavantage le principe de l'épargne? Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social parle avec volubilité d'un programme de revenu garanti, mais qu'est-ce que cela signifie? L'a-t-il précisé? A-t-il dit quoi que ce soit qui puisse nous convaincre que le programme n'aura pas pour effet dans certains cas de sacrifier à la médiocrité, étant donné qu'il frappe l'épargne d'une peine?

Beaucoup de gens ont besoin d'un revenu garanti et stable. Mais pourquoi les personnes qui se sont montrées économes, indépendantes et prévoyantes devraient-elles être pénalisées et privées de cette augmentation, alors que beaucoup d'autres n'ayant pas fait preuve de

cette prudence et n'ayant nullement respecté ces principes que le ministre fait siens du bout des lèvres obtiendraient cet avantage? Pourquoi pénaliser les gens qui ont su être prévoyants conformément à l'antique sagesse?

Dans la mesure dont nous sommes saisis en vue de la troisième lecture et dans le discours prononcé ce soir par le ministre à la Chambre, nous trouvons une adhésion absolue aux déclarations de M. Peter Newman, un ami du gouvernement libéral. Le *Star* de Toronto publie aujourd'hui une analyse du discours du budget prononcé hier soir. M. Newman a fréquemment exposé le cynisme de ce gouvernement, cynisme dont ont trouve un exemple dans l'attitude du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, lequel parle du cynisme des gens dont les paroles diffèrent de leur façon de voter.

Que dire du cynisme dont a fait montre le gouvernement actuel, qui avait promis l'assurance frais médicaux pour le 1er juillet 1967, puis a changé son fusil d'épaule et a déclaré: «Vous ne l'aurez pas avant le 1er juillet 1968»? Que dire du cynisme du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, qui, plus que tous les autres, s'est identifié au programme d'assurance frais médicaux qui devait entrer en vigueur le 1er juillet 1967, et qui, mollement, a ensuite appuyé la proposition visant à ne l'instaurer que le 1er juillet 1968. Que dire du cynisme du gouvernement, qui, ayant décidé de remettre l'assurance frais médicaux à 1968, a ensuite saisi la Chambre de la mesure en question avant de lui proposer la mesure touchant les pensions de vieillesse, et qui a maintenant l'hypocrisie de déclarer: «Si vous discutez maintenant les pensions de vieillesse, vous allez priver les vieillards du Canada de prestations dont ils ont grandement besoin.» Qui les a privés de ces prestations? C'est le gouvernement, qui a élaboré le régime d'assurance frais médicaux, qu'il avait décidé de ne pas mettre en vigueur avant 1968, antérieurement à la mesure touchant les pensions de vieillesse, et qui a ensuite eu l'effronterie d'user d'un trompe-l'œil envers le Parlement et d'essayer de le faire chanter en déclarant: «Si vous n'adoptez pas ce soir l'assurance frais médicaux, vous serez de ceux qui priveront les vieillards de l'assistance dont ils ont grandement besoin.»

Une telle attitude illustre parfaitement ce que M. Newman disait au sujet du budget, hier soir. J'ai ici quelques passages de choix, illustrant la victoire de l'aile droite réactionnaire du cabinet libéral, cabinet qui refuse de répondre à toutes les questions concernant les effets du bill actuel sur les pensions. Voici les paroles attribuées à M. Newman, dans le *Toronto Star* d'aujourd'hui:

> L'exposé ne laisse aucune place au doute: sous la direction de M. Sharp, finies les prestations de bien-être social, à moins qu'elles ne soient directement reliées à une augmentation d'impôts correspondante, que le gouvernement ait besoin ou non des revenus supplémentaires.

Qu'en pense le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social? Le petit Jack Horner est si content de lui-même qu'il passe son temps à se féliciter de son discours.

M. Newman ajoutait:

> Après une décennie de dépenses étourdies, c'est une façon tout à fait nouvelle d'aborder le budget. Cela nous rappelle le climat des finances gouvernementales, lors du budget préélectoral de 1957, lorsque Walter Harris, alors ministre des Finances, enregistrait un excédent budgétaire de 258 millions de dollars mais, pour des raisons qu'il considérait comme économiquement saines, ne versait que 100 millions de dollars en prestations de bien-être social.

Nous avions l'habitude de parler de cet «Harris de $6». Maintenant, nous pourrons dire apparemment «MacEachen des $30 assujettis à une évaluation des besoins».

M. Newman ajoute plus loin:

> Dans son budget, Mitchell Sharp s'oriente encore davantage vers l'orthodoxie fiscale, en assujettissant non seulement le montant, mais le moment exact du versement des nouvelles prestations à la percention des nouveaux impôts.

N'y aurait-il pas lieu de se poser la question suivante: sauf erreur, les chèques ne seront pas augmentés avant mars ou peut-être même avril de l'an prochain; qu'avons-nous besoin alors d'un budget causant du tort justement aux allocataires les plus âgés, à qui nous devrions assurer des avantages au 1er janvier? Pourquoi leur faire payer des impôts supplémentaires trois mois durant avant de leur verser des prestations? Le ministre peut-il répondre à cela? Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien peut-il répondre à la question? Le ministre de la Défense nationale peut-il y répondre, ou cela lui est-il totalement indifférent? Le ministre des Transports ou le ministre du Travail peuvent-ils nous donner une réponse? Je constate également la présence du solliciteur général, du ministre de l'Industrie et du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Ils sont tous là, mais aucun d'eux ne montre assez d'intérêt pour répondre à cette question si importante: pourquoi les allocataires de la pension de vieillesse, qui ne recevront aucune prestation d'ici mars ou avril, devraient commencer à payer des impôts dès janvier prochain.

Voilà un exemple de la sollicitude du gouvernement actuel à l'égard des allocataires de la pension de vieillesse, auxquels ils sont censés venir en aide. Pas un mot d'explication. Qui ne dit mot consent; cela s'applique, dans leur cas, aux critiques qui leur sont faites.

Je vais vous citer un autre passage de l'analyse du budget de M. Sharp par M. Newman, il y en a un ou deux autres qui devraient être inscrits au compte rendu selon moi, car ils sont très appropriés aux circonstances actuelles. Il disait donc:

Une des répercussions, et non la moindre, du budget actuel, c'est que les salariés peuvent s'attendre à une augmentation sensible de leurs impôts, lors de la mise en œuvre du programme d'assurance frais médicaux du gouvernement, c'est-à-dire dans 19 mois.

Le principe est donc établi de façon bien claire. Peu importent l'augmentation du produit national brut et celle des revenus du gouvernement, résultant de l'accroissement du produit national brut. Cela importe peu. Les vieillards, ceux qui ont besoin de prestations de sécurité sociale accrues, devront en faire tous les frais. Le gouvernement actuel prétend vouloir écorcher le riche au profit du pauvre, mais voilà qu'il hausse la taxe de vente de 1 p. 100.

• (10.00 p.m.)

M. Newman poursuit:

Ce budget internationellement neutre, et mitigé, confirme que le gouvernement Pearson a complété son cycle de mesures sociales et que désormais les projets de lois du gouvernement seront orientés vers d'autres objectifs. C'est peut-être cette constatation qui aurait poussé Walter Gordon, prédécesseur de M. Sharp, à rompre, comme le veut la rumeur, ses derniers liens avec le parti libéral.

Pour le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, le dernier paragraphe revêt un sens plus lourd encore, plus saisissant:

Mais, dans sa forme actuelle, le budget de M. Sharp est la preuve d'un changement radical dans l'attitude du gouvernement Pearson. L'ère de l'expérimentation progressive est révolue et le temps de l'orthodoxie méticuleuse est commencé.

A quelle conversion aussi intéressante que pénible n'avons-nous pas assisté ces deux ou trois dernières semaines pendant que la Chambre discutait de sécurité sociale. Nous avons vu la conversion à reculons mais non moins complète du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, qui est passé d'une phase assez attrayante, où il se livrait à des expériences, faisait siennes des politiques progressives, clairvoyantes, et s'identifiait aux besoins et aux intérêts des personnes nécessiteuses, pour se rallier à la doctrine banale, équivoque et sectaire de l'orthodoxie financière prêchée par le ministre des Finances.

Nous pouvons éprouver quelque sympathie envers le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Comme membres du Parlement, nous pouvons comprendre les pressions qui se sont exercées sur lui. Mais

en tant que députés soucieux du bien-être des Canadiens, notamment du sort de nos vieillards indigents, et en tant que députés soucieux de la sauvegarde du principe de l'autarcie individuelle face à des mesures contraires qui léseront ceux qui ont souscrit à ce principe, nous ne pouvons que désavouer l'attitude rétrograde que ce ministre a adoptée sous l'influence de ses collègues du cabinet.

A titre de membres du Parlement qui s'intéressent au climat économique général et au bien-être des Canadiens, nous ne pouvons que condamner un gouvernement qui fait volte-face de façon aussi cynique. Ici, je me reporte encore une fois aux critiques du ministre à l'égard du député d'York-Sud. Voici un gouvernement qui, d'une part, a préconisé le principe d'universalité quant au programme d'assurance frais médicaux, mais qui, d'autre part, a fait marche arrière et s'en tient maintenant à un triage sur le volet exécuté par les hauts fonctionnaires du ministère à l'égard de ceux qui bénéficieront du supplément de la pension de vieillesse.

Comment le gouvernement et son porte-parole osent-ils accuser quelqu'un d'hypocrisie lorsque le gouvernement a fait une telle pirouette sur lui-même! Voilà un gouvernement qui s'était engagé à présenter une mesure de bien-être social d'une vaste portée, laquelle entrerait en vigueur le 1er juillet 1967, mais qui a renversé sa position et déclaré qu'elle n'entrerait pas en vigueur avant le 1er juillet 1968. Comment le gouvernement actuel peut-il avoir l'effronterie de critiquer qui que ce soit à la Chambre et d'alléguer l'hypocrisie! Comment le ministre ose-t-il, en parlant au nom du gouvernement qui s'est joué sans vergogne de tous les principes de sincérité, qui a fait les promesses électorales les plus extravagantes et les plus extraordinaires qu'il a été loin de tenir, comment, dis-je, peut-il critiquer n'importe quel député qui, dans cette assemblée, expose les faiblesses du bill.

Telles sont les questions que se posent les députés de ce côté-ci de la Chambre, monsieur l'Orateur, quand ils examinent les détails du projet de loi. Qu'a déclaré le ministre? Nous avons fait de notre mieux pour essayer d'améliorer cette mesure législative, mais la majorité gouvernementale a presque toujours repoussé nos propositions. Or, nous avons maintenant sous les yeux un mauvais projet de loi mais qui prévoit tout de même un léger secours, et l'on nous accuse d'hypocrisie si nous ne votons pas contre le projet de loi.

Le ministre est en train de secouer la tête, mais son éloquence pompeuse l'a porté à prononcer ces paroles. Cette démarche est

typique de l'attitude regrettable, honteuse et indigne adoptée par le gouvernement à l'égard de ce projet de loi et des autres mesures d'assistance sociale qu'il a présentées à la Chambre.

Quelle est la réaction des Canadiens, monsieur l'Orateur? J'apporte le témoignage d'un journal de la province du ministre, le *Chornicle-Herald* d'Halifax, qui consacre à ce projet de loi un article intitulé: »De nombreux pensionnés vont pour la première fois payer l'impôt sur le revenu.»

Des voix: Quelle honte.

L'hon. M. Fulton: Le ministre nie-t-il que tel est l'effet de sa propre mesure législative?

L'hon. M. MacEachen: Je ne le nie pas, car un des effets de la mesure est de faire entrer les gens dans la catégorie de ceux qui paient l'impôt sur le revenu.

L'hon. M. Fulton: En d'autres termes, vous donnez d'une main et vous enlevez de l'autre.

M. Crouse: Ebenezer Scrooge est exposé.

L'hon. M. Fulton: Mon collègue a décrit le ministre mieux que moi, mais il me fait toujours l'effet d'un Little Jack Horner assis dans son coin qui met sa main dans la tarte et sert le gouvernement. C'est ce qui m'inquiète le plus.

Voici l'article publié dans le *Chronicle Herald* le 20 décembre:

Le supplément de $30 par mois à la pension de vieillesse pour les bénéficiaires ayant un revenu restreint fera entrer pour la première fois des milliers de pensionnés dans la catégorie de ceux qui paient l'impôt sur le revenu.

Puis:

Mais les personnes de 68 et 69 ans qui reçoivent la pension maximum devront payer un impôt l'année prochaine.

Ce sont des choses que les pensionnés devraient savoir.

Pour ce qui est du contribuable célibataire moyen sans autre source de revenu, l'impôt sera perçu sur $160, déduction faite de l'exemption de base de $1,000, plus $100 de frais médicaux.

Dans le cas des couples mariés, si les deux conjoints appartiennent au groupe d'âge de 68-69 ans et n'ont pas d'autre source de revenu, l'impôt sera perçu sur $420, déduction faite de l'exemption de $2,000, plus $100 de frais médicaux.

Donc, monsieur l'Orateur, nous voyons quel genre d'effet aura la prétendue générosité du gouvernement envers les pensionnés de la vieillesse, auxquels il dit venir en aide.

On pourrait continuer à révéler les faiblesses de cette mesure législative, mais j'estime qu'elles ont été suffisamment analysées au cours du débat en comité. Cette analyse, jointe à l'exemple que constitue le discours du ministre à l'étape de la troisième lecture, ont suffit à démontrer à la Chambre et au pays qu'il s'agit d'un mauvais projet de loi, et le moins qu'on puisse dire c'est qu'il prouve l'hypocrisie partisane du ministre. Il peut bluffer tant qu'il veut, il ne nous fera pas changer d'attitude en ce qui concerne l'amendement du député de Winnipeg-Nord-Centre. Lorsqu'on aura pris soin de cet amendement et que le ministre aura finalement convaincu la Chambre de son attitude dictatoriale, nous n'aurons d'autre choix que de voter, mais bien à contrecœur, pour le projet de loi. Non pas parce qu'il s'agit d'une bonne mesure, mais parce que le petit Jack Horner a offert aux pensionnés une petite prune, maigre festin de Noël. Quoi qu'il en soit, c'est une contribution, si modeste soit-elle dont nous serions malvenus de priver les vieillards canadiens qui ont désespérément besoin non seulement de cette somme mais d'un peu plus par surcroît.

L'hon. M. Nicholson: Puis-je poser au député une question et une autre complémentaire? D'abord, le député de Kamloops a-t-il lu le nouvel article 7 inséré à la clause 3 du projet de loi?

S'il a lu l'article, ne convient-il pas que les versements du revenu garanti entrent en vigeur le 1er janvier 1967, et non en mars 1967, comme il a voulu le donner à entendre tantôt?

• (10.10 p.m.)

L'hon. M. Fulton: Je n'ai pas parlé du tout de revenu garanti. J'ai parlé des chèques qui refléteraient la hausse des pensions. Le Ministre du Travail dit-il qu'ils seront expédiés le 1er janvier?

L'hon. M. Nicholson: Non, mais, sauf erreur, le paiement sera rétroactif au 1er janvier. Mes propos découlent de l'observation antérieure du député selon laquelle il ne devrait pas y avoir de mesure législative prévoyant la perception d'impôts le 1er janvier alors que les chèques ne seront pas émis avant le 1er mars.

L'hon. M. Fulton: Pourquoi assujettir à l'avance les pensionnés à un impôt sur la pension qu'on leur accordera? Comment justifier un tel état de choses?

L'hon. M. Nicholson: Il est faciffe de répondre à cette question, car le paiement sera rétroactif au 1er janvier.

L'hon. M. Fulton: Précisons ce point. On ne l'a pas précisé à venir jusqu'ici.

Une voix: C'est dans le bill.

L'hon. M. Fulton: Le ministre nous dit-il quelque chose que le Ministre de la Santé nationale et du Bien-être social n'a pas voulu nous révéler? Je demande une interprétation. Les paiements seront-ils faits le 1er janvier?

L'hon. M. Nicholson: Le ministre dit que les paiements se feront selon les dispositions du nouvel article 7 du projet de loi, et je ne pense pas qu'il faille être avocat pour interpréter cette disposition.

L'hon. M. Fulton: Cela signifie clairement qu'on ne recevra pas les augmentations avant mars ou avril, mais les bénéficiaires seront imposés dès le 1er janvier.

M. Chrétien: Le député est-il sérieux lorsqu'il dit que le gouvernement donnera d'une main et prendra de l'autre, lorsque la majoration de la taxe de vente est de 1 p. 100 et qu'un vieillard recevra $360 de plus par année, et que pour rembourser cette somme au gouvernement, avec la taxe de vente additionnelle de 1 p. 100, il devra débourser $36,000?

L'hon. M. Fulton: Voici ce que je veux dire. A notre avis, ceux qui ont besoin d'aide ne devraient pas être assujettis à l'impôt prélevé pour payer cette aide. Si les vis-à-vis étaient sincères lorsqu'ils ont applaudi la déclaration du ministre des Finances hier soir et celle de ministre de la Santé nationale et du Bien-être ce soir, qui a dit, cyniquement et hypocritement, qu'il s'agit là de la seule mesure qui donnera davantage aux pauvres et rien du tout au riches, pourquoi imposent-ils les pauvres en grevant d'une taxe les articles que devront acheter les vieillards? Et que fera le député au sujet de sa province de Québec lorsqu'ils seront assujettis a la double imposition?

M. Chrétien: Le député devrait savoir qu'il n'est pas possible de faire les choses de cette façon.

M. H. A. Olson (Medicine-Hat): Monsieur l'Orateur, pareille passe d'armes entre les deux députés qui cherchent à se convaincre l'un l'autre me paraît bien futile. Ils ont arrêté leur jugement et n'écoutent plus. A aucun prix veulent-ils que les faits jettent la confusion dans leur esprit.

Nous, de notre parti, n'avons qu'un désir, celui de voir nos vieillards obtenir une hausse de pension au plus tôt; à cette fin, le mieux serait de voter contre l'amendement proposé et adopter le bill en troisième lecture—au plus vite. (*Applaudissements*)

[L'hon. M. Fulton.]

Je suis vraiment étonné que le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) propose un tel amendement à cette étape-ci.

Une voix: C'est pure hypocrisie.

M. Olson: Nous savons qu'il cherche depuis des années à s'ériger en défenseur des citoyens âgés, bénéficiaires de prestations de la sécurité de la vieillesse ou d'une pension du service civil.

M. Byrne: Pourvu qu'il s'agisse de personnes ayant droit de vote.

M. Olson: Il compte aussi parmi les députés les plus expérimentés et les plus renseignés sur les règles de procédure. A l'exception peut-être du ministre des Transports (M. Pickersgill), il devrait savoir avant tous les autres que l'adoption de l'amendement qu'il a proposé ferait ciuler le bill. Il n'est pas sans le savoir. (*Applaudissements*) Il le sait fort bien, mais il ne peut y renoncer.

M. Knowles: Le député ne sait-il pas, d'après sa propre expérience de la procédure, qu'il existe une différence entre un amendement de ce genre à l'étape de la deuxième lecture et un amendement semblable à celle de la troisième lecture? Il applique un argument portant sur la deuxième lecture au cas de la troisième lecture.

M. Olson: Le député de Winnipeg-Nord-Centre sait fort bien que l'adoption de l'amendement qu'il a proposé aurait pour effet de renvoyer de nouveau le bill au comité plénier, soit le comité qu'il a étudié après la deuxième lecture. Il n'est pas sans savoir non plus qu'en comité plénier, lui-même ou d'autres députés de ce côté-ci de la Chambre ne peuvent proposer le genre d'amendement qu'il a proposé. Néanmoins, comme j'allais dire, ni lui ni les autres membres de son parti ne peuvent résister à la tentation de se faire un peu de capital politique aux dépens des pensionnés de la vieillesse même s'ils savent très bien qu'ils ne peuvent pas faire eux-mêmes ce qu'ils demandent.

Permettez-moi de vous citer un exemple qui vous aidera à mieux comprendre. Le député de Winnipeg-Nord-Centre a essayé de proposer un amendement au comité plénier—le comité auquel il veut maintenant que ce bill soit déféré. Comme en témoigne la page 11255 du compte rendu, il a dit:

> Par conséquent, monsieur le président, pour redonner l'occasion au ministre de supprimer l'évaluation des moyens et d'uniformiser cette augmentation de $30, je propose:

Que l'article 3 du bill nº C-251 soit modifié par la suppression, au paragraphe 1 du nouvel article 8 qu'il décrète, des mots «moins un dollar pour chaque tranche entière de deux dollars de son revenu mensuel de base, soit le douzième de son revenu de l'année précédente», aux lignes 36, 37 et 38 de la page 2 du bill.

Il a ensuite tenu les propos suivants:

Pour qu'il n'y ait aucune équivoque, monsieur le président, je dirai que l'adoption de cet amendement supprimerait l'évaluation des ressources et rendrait générale l'augmentation de $30 en 1967, ainsi que les 40 p. 100 de toute pension de base par la suite, sans établir le genre d'évaluation sur les ressources ou les revenus que prévoit présentement le bill.

C'est exactement ce qu'il cherche à faire dans l'amendement dont nous sommes saisis. Il sait très bien ce qui est arrivé à son amendement. Si l'on se reporte à la page 11256, on constate que le président a jugé son amendement irrecevable. Si son amendement a été déclaré irrecevable au comité plénier, lorsqu'il a essayé de le présenter plus tôt, alors si nous voulons nous conformer à notre Règlement, son amendement devrait encore être jugé irrecevable. Comme la page 11256 du hansard du 16 décembre le rapporte, après avoir écouté certains arguments quant à la recevabilité de l'amendement, le président a rendu la décision suivante:

• (10.20 p.m.)

Voici l'amendement du député de Winnipeg-Nord-Centre:

Je ne lirai pas l'amendement de nouveau, mais le président a ajouté:

Cet amendement a aussi été examiné soigneusement par la présidence. A mon avis, s'il était adopté, il aurait de très graves répercussions. De fait, il aurait pour effet notamment d'abroger la dernière partie de la résolution que la Chambre a adoptée le 5 décembre. Il ferait disparaître l'aspect ou le caractère de supplément qu'auraient les versements envisagés dans le bill, et y substituerait un paiement fixe et certain de 40 p. 100 de la pension payable aux bénéficiaires de la loi sur la sécurité de la vieillesse.

Puis le président a expliqué les autres raisons pour lesquelles l'amendement était irrecevable, et il a ajouté:

Je sais qu'il s'agit du troisième amendement proposé par l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre, et je regrette de devoir encore, en cette occasion-ci, saccager sa moyenne au bâton en déclarant l'amendement irrecevable.

Comment le député de Winnipeg-Nord-Centre peut-il intervenir à la Chambre maintenant et croire que l'amendement a de meilleures chances d'être accepté si le bill est déféré au comité, que n'en a eu l'autre amendement, le 16 décembre dernier? Il sait que ce n'est ni plus ni moins qu'une perte de temps.

M. Knowles: Le député me permettrait-il de poser une question?

M. Olson: Bien volontiers.

M. Knowles: Ne croit-il pas que cela aurait une certaine portée si la majorité des députés se prononçaient en faveur de cet amendement? Cela ne fournirait-il pas une directive que le comité pourrait suivre, si seulement il voulait voter avec nous?

M. Olson: Monsieur l'Orateur, le député sait mieux que moi qu'une seule personne a la compétence voulue pour proposer un amendement de ce genre, lequel imposerait un fardeau supplémentaire au Trésor, et c'est un membre du Conseil du Trésor ou du cabinet. L'honorable représentant a entendu le ministre expliquer qu'il n'est pas disposé à accepter ce genre d'amendement. Par conséquent, monsieur l'Orateur, c'est un grand gaspillage de temps.

C'est la sorte de tactique politique qui a été adoptée à la Chambre de temps à autre par ceux qui ne cherchent pas à atteindre une solution pratique ou à trouver un moyen d'accomplir une chose de façon efficace. Tout ce qui les intéresse, c'est de retarder une mesure en invoquant toutes les règles de procédure, en perdant du temps, dans l'espoir de gagner quelque avantage politique et, à mon avis, il est mauvais de se servir de la cause des citoyens âgés du pays comme d'un ballon politique. (*Applaudissements*)

Monsieur l'Orateur, je veux tout simplement répéter ce que j'ai dit au début. Le motionnaire et tous les autres députés de ce côté-ci de la Chambre qui se proposent de voter en faveur de l'amendement, savent pertinemment qu'en ce faisant ils n'ajouteront pas un iota aux prestations des pensionnés de la vieillesse. Ce ne sera qu'une perte de temps et, à mon sens, ils devraient cesser cette lutte politique et passer aussi rapidement que possible à quelque chose qui puisse aider vraiment les citoyens âgés du pays. (*Applaudissements*)

M. Robert McCleave (Halifax): Monsieur l'Orateur, ce soir nous avons ajouté une nouvelle expression à la langue. On a parlé du «petit aide du Père Noël». Maintenant, grâce au député de Medicine Hat (M. Olson), nous avons «le petit aide de Scrooge» car il cherche a discupler le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social (M. MacEachen) du discours purement politique—si je puis me permettre le mot «purement» auquel je préférerais substituter «impurement»—du discours politique, dis-je, qu'il a fait plus tôt ce soir.

J'aimerais signaler, aux fins du compte rendu, que pas un seul membre du cabinet, au premier rang de l'autre côté, n'a applaudi au discours du ministre, alors qu'il faisait de son mieux pour étouffer la mesure ce soir. Je suppose qu'un député pourrait signaler qu'il est passé dix heures, mais ce n'est pas moi qui vais le faire. Je veux simplement rappeler au ministre toutes les erreurs qu'il a commises en voulant nous saisir de cette mesure pour lui faire subir la troisième et dernière lecture.

Il a essayé de dénaturer le sens de toutes les critiques dont elle a fait l'objet, et Dieu sait combien on a critiqué le furetage et les procédés bureaucratiques auxquels la mesure va donner lieu ainsi que la solution facile qu'a choisie un gouvernement qui craint qu'une personne de plus de 70 ans ne parvienne un jour, par un moyen quelconque à soutirer au Trésor fédéral $2.20 auxquels elle n'aura pas droit. Ainsi, cette personne se butera à tous les ravages gouvernementaux. Elle verra à l'œuvre contre elle la Gendarmerie royale, le ministère du Revenu national et le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, et elle sera constamment menacée de lettres malicieuses, anonymes ou pas, qu'on pourra écrire sur son compte. Néanmoins, à dessein ou non—et je me refuse à croire que quelqu'un de la Nouvelle-Écosse le ferait de propos délibéré dans un cas semblable—c'est exactement ce qui se passerait.

On nous critique sévèrement et on nous range dans des catégories, nous de l'opposition, simplement parce que nous voulons apporter une faible dose de bon sens à la mesure traitant des suppléments aux prestations de la vieillesse. On a permis au ministre d'être l'un de deux Scrooges. Il peut être celui d'hier ou celui de demain et notre société a manqué d'indulgence envers celui de demain.

On a qualifié de Scrooge le sujet abject, répugnant, sans pitié pour son employé et pour la société en général. Il y a eu pourtant le dernier Scrooge, débordant de charité chrétienne, d'esprit de la fête de Noël, qui voulait améliorer le sort de son employé et du monde qui l'entourait. Nous avons donné au ministre l'occasion d'acquiescer à notre requête. Mais en réponse à notre offre plutôt aimable de métamorphose, il a préféré s'emparer du discours des membres de l'opposition officielle et du Nouveau parti démocratique d'en changer le sens et d'attaquer, comme il l'a fait tantôt, les efforts du député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles), les miens et ceux des autres. Ce n'est pas ainsi que l'on fait adopter une mesure destinée aux allocataires de la pension de vieillesse.

Nous avons examiné le bill nº C-251 article par article pour tâcher d'en atténuer la rigueur, de le rendre un peu plus humain et convenable. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons simplement cherché, une fois terminée, la noble lutte à l'évaluation des ressources, à faire fonctionner la mesure à l'avantage des vieillards. Personne ne devrait trouver à redire à cette attitude pas plus qu'à celle qu'avait adoptée le ministre au départ, avant de se lancer dans le sectarisme politique.

• (10.30 p.m.)

Les vis-à-vis nous ont, injustement certes, ridiculisés et insultés. Nous ne sommes pas—si je puis m'appliquer ce terme—des grippe-sous. Nous sommes ici pour servir les commettants représentés par moi-même, le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et par d'autres députés. Certes, il ne sied pas au ministre d'attribuer une tactique et des mobiles au député de Winnipeg-Sud-Centre (M. Churchill), ou aux autres membres de l'opposition officielle ou non officielle, ou encore à ces quelques députés du coin qu'on entend rarement, sauf pour chanter les louanges du gouvernement. Nous avons décidé que les importantes ressources du gouvernement ne devaient pas desservir les intérêts du simple citoyen canadien.

En quoi cette attitude laisse-t-elle à désirer? Si nous voulons traîner une personne devant les tribunaux et l'accuser d'avoir reçu du Trésor quelques misérables dollars de trop, pourquoi accablerions-nous de tout le poids d'un ministère de l'État le particulier isolé. Nous avons opéré un redressement partiel quant à la déclaration de l'impôt sur le revenu. Pourquoi userions-nous de toute la force de la loi de l'État? Pourquoi aurions-nous recours aux policiers et autres intéressés, y compris les quelque 500 nouveaux employés permanents, et tous les autres que le ministre pourra ajouter?

Une voix: Des enquêteurs.

M. McCleave: Oui, des enquêteurs. Pourquoi emploierions-nous le poids écrasant de tous ces gens contre quelqu'un qui, sans doute très innocemment, aura réussi à obtenir deux ou trois dollars de trop, ou $36 ou $40 par an du

Trésor canadien? Cependant, c'est ce que le ministre, animé d'un beau zèle, et voulant à tout prix faire adopter cette mesure législative, a en vue. On nous demande d'user de toute la force de la société, des moyens rigoureux de la police et de la bureaucratie contre ces gens-là.

Nous adressons, je pense, un plaidoyer raisonnable, au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social ainsi qu'au gouvernement. En toute justice je dois dire qu'on a répondu à certaines de nos demandes mais non à d'autres. Nous soutenons que le ministre a essayé d'améliorer un peu la mesure législative afin que le supplément de la pension de vieillesse ne mette pas le citoyen dans l'embarras et ne le place pas dans une position qui l'oblige à ramper. S'il reçoit un sou de plus que le montant auquel il a droit, il ne devrait pas se sentir menacé de se voir étreint par quelque appareil effrayant comme les instruments de torture du Moyen-Âge.

Nous avons simplement tenté d'apporter quelque élément de bon sens. Nous avons essayé, je pense, de donner l'impression que le Canada a suffisamment d'importance aujourd'hui pour pouvoir, dans le cas de quelque citoyen qui aurait trouvé un moyen quelconque d'obtenir quelques dollars de plus, s'assurer qu'il y a droit. Faire ressortir toute la portée et toute l'intention de cette mesure c'est, je l'ai dit plus tôt dans le débat, comme si on se servait de bombes nucléaires pour écraser des moustiques.

Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social réussissait bien jusqu'à ce soir, mais lorsqu'il a fait ce virulent discours dirigé à la fois contre l'opposition officielle et le Nouveau parti démocratique il faisait à mon avis valoir son aptitude à une haute responsabilité. Dieu seul sait à quelle destinée il se sentait appelé.

Une voix: Il n'y parviendra pas.

M. McCleave: Il n'y parviendra pas ce soir ni demain, comme on vient de le remarquer amicalement. Pourtant, nous avons vu au premier plan le ministre des Travaux publics (M. McIlraith), le ministre des Transports (M. Pickersgill), le ministre de la Défense nationale (M. Hellyer) et d'autres ministres, présents lorsque le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social s'est senti inspiré; ils ont fait la sourde oreille aux sons harmonieux de la lyre de cet orphée désorienté.

Le Chambre a tenu un débat prolongé pour accorder ce supplément de pension. Nous avons tranché la question principale à savoir si on devrait ou non imposer une évaluation des ressources. Le député de Winnipeg-Nord-Centre a sans aucun doute proposé son amendement à la Chambre. Pour ma part, je voterai en faveur de sa proposition car je partage ce qui a été dit tout au long de ce débat. Il est superflu de faire des discours partisans. Si j'en fais un, ce que j'avoue, c'est que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social m'a provoqué au point de me forcer à intervenir. Autrement, je serais resté coi. C'est une courtoisie que nous nous devons mutuellement, nous, citoyens de la Nouvelle-Écosse. Sitôt cette question tranchée, adoptons cette mesure et faisons notre possible pour aider les vieillards pensionnés. (*Applaudissements*)

Je n'ignore pas que cet amendement sera rejeté et que le projet de loi sera adopté avec l'amendement proposé. Mais cette mesure législative reviendra hanter tous les parlementaires. Il y a des gens, au Canada, qui se demandent ce que nous faisons depuis deux jours. Lorsqu'il s'agira de recevoir les allocations auxquelles ils ont droit, lorsqu'ils se rendront compte par où il leur faudra passer pour les recevoir, lorsqu'ils se rendront compte que, les formules remplies, on va les houspiller pour leur dire qu'ils n'ont pas droit à ceci ou à cela, quand ils seront tourmentés par la police, leur colère éclatera contre le Parlement, mais ce sera une colère justifiée.

• (10.40 p.m.)

M. T. S. Barnett (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, le député de Medicine Hat (M. Olson) est tout à fait capable de participer d'une façon éloquente et positive aux débats de la Chambre lorsqu'il est question d'un sujet qui lui est familier; c'est ce qu'il a fait cet après-midi, au cours du débat sur le bill concernant le transport. Néanmoins, le député se laisse aller de temps à autre à un argument restreint sur la procédure en vue de justifier ce qui est injustifiable. En pareilles occasions, plus il parle, moins il est éloquent et moins il est logique. (*Applaudissement*)

Étant donné qu'il a soulevé cet argument de procédure à courte vue au sujet de l'amendement proposé précédemment par le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles), il y a lieu de s'arrêter un moment ou deux pour traiter de la question. Nul doute que le député confondait l'amendement à l'étude avec l'amendement présenté à l'étape

de la deuxième lecture d'un projet de loi. Il a apparemment oublié que nous en sommes à l'étape de la troisième lecture ou bien il ne se rend pas compte de la différence entre un vote au comité plénier et un vote à la Chambre. Je ne prétends pas être spécialiste en procédure, mais j'ai assez d'expérience pour comprendre parfaitement l'objet de l'amendement actuel. J'ai parfois prêté une oreille attentive au député de Medicine Hat lorsque je le croyais un peu au courant du Règlement et je suis persuadé qu'il saisit parfaitement l'objet de l'amendement actuel.

M. Olson: Le député me permet-il de lui poser une question? Peut-il nous dire s'il comprend parfaitement à quoi aboutira l'amendement actuel?

M. Barnett: C'est justement ce à quoi je songeais. L'adoption de l'amendement actuel, et il serait peut-être adopté si le député de Medicine Hat se prononçait en sa faveur, aurait pour effet d'obliger le gouvernement, lorsque nous nous formerions de nouveau en comité plénier, à prendre des mesures conformes aux dispositions de l'amendement.

M. Olson: Est-ce que cela est déjà arrivé à la Chambre?

M. Barnett: Peut-être que non, mais il y a un commencement à tout, et il est plus vraisemblable que cela arrive pendant la législature actuelle que sous n'importe quelle autre à laquelle j'ai participé. En se retranchant derrière cet argument de procédure mesquin, le député de Medicine Hat et ses collègues laissent passer une belle occasion de rendre un vrai service aux vieillards canadiens. Le résultat de l'adoption de l'amendement serait très clair pour le gouvernement: céder les banquettes ministérielles à des gens capables de présenter de bonnes mesures législatives ou voter pour l'amendement, reprendre l'étude au comité plénier et apporter au bill, séance tenante, un amendement approprié, conforme aux désirs exprimés par la Chambre.

La proposition du député de Winnipeg-Nord-Centre est simple et précise et je suis sûr que le ministre des Transports (M. Pickersgill) en saisit le sens, même si le député de Medicine Hat en est peut-être incapable. Je ne voulais vraiment pas abuser de votre patience au sujet de cet argument de procédure, car au fond, ce qui est en jeu dans l'amendement est autrement important.

Quant à la proposition du gouvernement, permettez-moi de dire que je n'ai jamais vu

à la Chambre spectacle aussi lamentable que le ministre avec son discours. Le ministre, très naturellement irrité par certaines discussions au sein du comité et qui, je l'avoue, ont été assez longues, a voulu, au stade de la troisième lecture, s'exprimer sur l'amendement dont nous sommes saisis. Il s'est lentement enivré de sa propre éloquence. Il a dû sentir qu'il y avait lieu de relever le moral de ses collègues après l'exposé d'hier soir du Ministre des Finances (M. Sharp). Alors, voulant susciter un peu d'enthousiasme au sein de son parti, il s'est étendu et a commenté certains propos du député de Burnaby-Coquitlam (M. Douglas) et du député d'York-Sud (M. Lewis) lors d'un autre débat dans le dessein de démontrer l'incompatibilité entre ces propos et ce que le député de Winnipeg-Nord-Centre proposait par l'amendement à l'étude.

A la fin de l'exposé du ministre, les députés de l'arrière-ban, du côté du gouvernement lui ont accordé le genre d'ovation dont nous avions presque perdu le souvenir. Après les applaudissements, une seule question a confondu le ministre au point de le faire trembler comme une feuille. Si je me souviens bien, c'est le député de Winnipeg-Sud (M. Sherman) qui l'a posée. Le député a affirmé qu'à mesure que le ministre avançait dans son discours l'illogisme de son argumentation perçait de plus en plus. Aussi, a-t-il demandé si le ministre, par son raisonnement, ne préconisait pas une mesure visant à abolir en quelque sorte l'actuelle pension de vieillesse de $75. C'était la seule conclusion logique qui émanait du discours du ministre.

Au lieu d'accuser le député de Winnipeg-Nord-Centre d'être inconséquent et de ne pouvoir s'affranchir des idées que nourrissait le comité de 1951, le ministre devrait plutôt s'interroger sur la logique de son propre point de vue. Un jour viendra peut-être où nous atteindrons, au Canada, un degré de développement technologique et technocratique qui assurera à tous un revenu de base garanti, en sorte qu'il n'y aura plus lieu de parler de niveau fondamental ou de niveaux minimums de revenu pour le «troisième âge». Mais nous n'en sommes pas encore là, et ce jour risque de ne jamais venir avec un gouvernement comme celui que nous avons présentement.

• (10.50 p.m.)

Il est complètement ridicule que le ministre déclare que l'exposé fait par le chef de mon

parti au sujet du bill à l'étude soit dépourvu de fondement et de logique. S'il désire respecter le concept d'une pension de vieillesse universelle non assujettie à l'évalution des ressources, comme le préconisait le comité de 1951, que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social se lève et l'affirme carrément. Ne lui permettons pas de ballotter les piètres dispositions du bill qu'il a présenté.

Quant à l'amendement proposé par le député de Winnipeg-Nord-Centre, il devrait être apparent non seulement par son libellé, mais grâce aux propos qu'il a tenus en le présentant, qu'il s'agit là de la question fondamentale sur laquelle il cherche à fixer l'attention de la Chambre en ce moment. Nous savons tous que le fond de cet amendement, s'il est adopté, portera la pension de vieillesse universelle, sans évaluation de ressources, de $75 à $105 par mois.

M. Langlois (Chicoutimi): Où irez-vous chercher les 100 millions de dollars de plus?

M. Barnett: Nous pourrions faire valoir ce que nous considérons comme un niveau approprié, mais le fait que l'amendement a été proposé par ce secteur de la Chambre, signifie que nous croyons ce niveau approprié. Si le ministre veut penser que nous pirouettons sur nous-mêmes à cet égard, qu'il se regarde dans la glace et qu'il dise qui fait la pirouette; car nous appuyons résolument l'amendement et le concept qui est maintenant à la base de la loi sur la sécurité de la vieillesse.

Nous estimons qu'il faut maintenir et mettre en valeur ce concept fondamental, car notre pays en aura besoin dans un avenir prévisible. C'est sur ce problème que porte l'amendement. C'est pourquoi nous demandons l'appui de tous les députés. Par son vote, la Chambre peut clairement faire connaître ses désirs au gouvernement. Nous pourrions alors espérer que même ce cabinet tiendra compte des opinions bien tranchées exprimées par l'Assemblée parlementaire que nous formons actuellement sous la présidence de l'Orateur.

On peut écarter l'argument de procédure, spécieux et étroit, avancé par le député de Medicine-Hat (M. Olson). Si les membres de son parti sont intéressés, comme il le prétend au bien-être des citoyens âgés, ils appuieront cet amendement. Le député de Medicine-Hat est certainement d'accord avec moi sur ce point. J'ai dissipé les conceptions erronées de procédure qu'il nourrissait lors de son précédent discours.

Des voix: Le vote.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Si la Chambre le désire, je suis disposé à rendre une décision sur la recevabilité de l'amendement proposé par le député de Winnipeg-Nord-Centre.

Des voix: Entendu.

M. l'Orateur suppléant: Sur la motion que le bill nº C-251 soit lu maintenant pour la troisième fois, l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre a proposé:

> Que le bill nº S-251 ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois mais qu'il soit déféré au comité plénier de la Chambre, qui réexaminera l'évaluation du revenu prévue à l'article 3 dudit bill.

En examinant des amendements apportés à un bill lors de la troisième lecture, il faut songer à trois choses au moins. Premièrement, l'amendement porte-t-il atteinte au projet de résolution qui a précédé le projet de loi de finances? Deuxièmement, l'amendement contredit-il le principe qui a été reconnu quand le bill a été adopté lors de la deuxième lecture? Troisièmement, l'amendement renferme-t-il des questions étrangères au bill lui-même?

Il n'y a aucun doute quant à l'intention de l'amendement dont la Chambre est saisie. S'il devait avoir un résultat réel ou pratique, il pécherait effectivement contre la résolution qui a précédé le bill; il serait contraire au principe adopté à l'étape de la deuxième lecture et introduirait un élément nouveau dans le projet de loi. Mais la présidence se préoccupe également du libellé de l'amendement. Tout d'abord, il renvoie le bill au comité plénier. Permettez-moi de citer le commentaire 415, alinéa 2, de la quatrième édition du *Précis de procédure parlementaire* de Beauchesne, à la page 294:

> On peut renvoyer un bill plusieurs fois, avec ou sans limitation;...

Ainsi, compte tenu du fait qu'on peut renvoyer un bill, je dirais à la Chambre que peu importe l'intention de l'amendement, l'objet qui y est exprimé est de «réexaminer» l'évaluation du revenu prévue à l'article 3. Il n'est peut-être pas contraire au Règlement de réexaminer un bill, en comité plénier dans certains cas, mais, en l'occurrence, je doute fort que ce nouvel examen puisse donner lieu à un changement pratique.

Cependant, étant donné le libellé de l'amendement, et après avoir pesé les deux côtés de la question, j'ai l'intention de déclarer l'amendement recevable, ce que je fais maintenant.

M. Knowles: Le vote.

M. l'Orateur suppléant: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

(L'amendement de M. Knowles, mis aux voix, est rejeté.)

• (11.10 p.m.)

ONT VOTÉ POUR:

MM.	MM.
Aiken	Latulippe
Alkenbrack	Lewis
Allard	MacInnis (Mme)
Barnett	MacLean (Queens)
Bell (Saint-Jean-Albert)	McKinley
Bower	Madill
Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles)	Mather
Churchill	Monteith
Clancy	Nesbitt
Crouse	Nielsen
Dionne	Orlikow
Enns	Pascoe
Fane	Peters
Fawcett	Prittie
Forrestall	Rapp
Fulton	Régimbal
Gilbert	Ricard
Godin	Rynard
Grafftey	Saltsman
Grills	Schreyer
Gundlock	Scott (Victoria, Ont.)
Knowles	Smith
Lambert	Starr
Laprise	Webb—48.

ONT VOTÉ CONTRE:

MM.	MM.
Addison	Hellyer
Asselin (Richmond-Wolfe)	Isabelle
Basford	Johnston
Batten	Lachance
Béchard	Laflamme
Beer	Laing
Berger	Langlois (Chicoutimi)
Blouin	Laniel
Boulanger	Laverdière
Byrne	Leblanc (Laurier)
Cadieux (Terrebonne)	Lefebvre
Cantin	Legault
Chatwood	Lessard
Choquette	Lind
Chrétien	Loiselle
Clermont	MacEachen
Comtois	Mackasey
Côté (Longueuil)	McIlraith
Crossman	McWilliam
Davis	Marchand
Drury	Matte
Duquet	Mongrain
Faulkner	Munro
Forest	Neveu
Gendron	Nicholson
Gray	Nixon
Greene	O'Keefe
Guay	Olson
Haidasz	Orange
[M. l'Orateur suppléant.]	Otto
Pepin	Tardif
Pickersgill	Teillet
Pilon	Thomas (Maisonneuve-Rosemont)
Prud'homme	Thompson
Reid	Tolmie
Richard	Tremblay
Rideout (Mme)	Trudeau
Rinfret	Tucker
Robichaud	Turner
Rochon	Walker
Rock	Watson (Châteauguay-Huntingdon-Laprairie)
Sauvé	Whelan
Stafford	Yanakis—87.
Stanbury	
Stewart	

• (11.20 p.m.)

(*Et le greffier annonce alors le résultat du vote*):

M. l'Orateur: A l'ordre. On me dit qu'au cours du vote, il n'a pas été clairement établi si M. Drury avait voté pour ou contre l'amendement.

L'hon. M. Drury: Pour. (*Applaudissements*)

L'hon. M. Starr: J'espère, monsieur l'Orateur, que son vote a été inscrit en faveur de l'amendement.

M. l'Orateur: Il sera inscrit ainsi.

Le ministre a-t-il bien dit «pour»?

Des voix: Oui.

L'hon. M. Drury: Non, monsieur l'Orateur. Contre, contre.

L'hon. M. Hellyer: En effet, il a voté contre.

Une voix: Donnez-lui une autre chance.

(*Et le résultat du vote ayant été annoncé*):

M. McCleave: Je suis sûr d'avoir pairé avec le député de Burin-Burgeo (M. Jamieson).

L'hon. M. Pennell: J'ai pairé. Si j'avais voté, j'aurais voté contre l'amendement.

M. Sherman: J'ai pairé avec le député de Port-Arthur (M. Andras). Si j'avais voté, j'aurais appuyé l'amendement.

M. Habel: J'ai pairé. Autrement, j'aurais voté contre l'amendement.

[*Français*]

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, avant que la motion portant troisième lecture soit adoptée je veux présenter un amendement qui se rapporte à la compensation fiscale pour toute province qui décidera d'occuper elle-même le champ de la sécurité de la vieillesse.

Plusieurs députés ont demandé à l'honorable ministre et au gouvernement de se prononcer sur cette question. L'honorable ministre n'a pas répondu à la question; il est probablement en faveur. A tout événement, je veux présenter cet amendement sans reprendre le débat, puisque j'ai exprimé mon opinion cet après-midi. Je propose donc, appuyé par l'honorable député de Chapleau (M. Laprise):

Que le projet de loi C-251 ne soit pas maintenant lu une troisième fois mais qu'il soit renvoyé au comité plénier de la Chambre afin de reconsidérer l'opportunité, tout en étant d'avis que les dispositions nécessaires soient prises pour assurer aux citoyens canadiens âgés une pension adéquate, qu'aucune législation pourvoyant à un service de la sécurité de la vieillesse au Canada ne serait suffisante, à moins qu'elle ne prévoie un système de compensation fiscale pour toute province qui désire instaurer son régime autonome de sécurité de la vieillesse.

Une voix: L'amendement est contraire au Règlement.

[*Traduction*]

Comme les députés peuvent s'en douter, la présidence se demande si cet amendement est acceptable. Je n'ai pas l'intention de me prononcer, avant d'avoir invité les députés à exprimer leurs opinions sur les règles de la procédure qui s'appliquent à l'amendement du député de Sherbrooke, bien que j'aie de graves réserves à ce sujet.

Des voix: La mise aux voix.

M. l'Orateur: Je suis disposé maintenant à rendre une décision.

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur: Je renvoie les députés à la 17e édition de May, page 571 et peut-être plus particulièrement à la 4e édition de Beauchesne, page 295, commentaire 418. On constatera d'après ces commentaires que la proposition du député dépasse la portée du projet de loi et ne se trouve pas en réalité dans le principe dont il s'inspire.

• (11.30 p.m.)

Les députés savent qu'il y a une différence essentielle entre les amendements qui peuvent être présentés à l'étape de la deuxième lecture et ceux qui sont recevables en troisième lecture. La portée des amendements, à l'étape de la troisième lecture, est bien plus limitée qu'elle ne l'est en deuxième lecture, et cela est corroboré par le commentaire 418 de la quatrième édition de Beauchesne. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de le lire; si les députés veulent bien le consulter, ils conviendront avec la présidence que l'amendement ne peut être accepté en ce moment.

[*Français*]

Pour ces raisons, je dois déclarer que l'amendement de l'honorable député de Sherbrooke n'est pas recevable.

[*Traduction*]

Des voix: Le vote.

M. l'Orateur: Les députés doivent se prononcer sur la motion principale. L'hon. M. MacEachen, appuyé par l'honorable M. Pickersgill, propose que le bill n° C-251, modifiant la loi sur la sécurité de la vieillesse, soit maintenant lu pour la troisième fois. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Et plus de cinq membres s'étant levés;

M. l'Orateur: Que ceux qui sont en faveur veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

M. l'Orateur: Que ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

M. l'Orateur: A mon avis, les oui l'emportent.

L'hon. M. Fulton: Vous remarquerez, monsieur l'Orateur, qu'ils se prononcent contre leur propre bill.

(La motion de l'honorable M. MacEachen, mise aux voix, est adoptée.)

ONT VOTÉ POUR:

MM.	MM.
Addison	Clermont
Aiken	Comtois
Alkenbrack	Côté (Longueuil)
Asselin (Richmond-Wolfe)	Crossman
Barnett	Crouse
Basford	Davis
Batten	Dionne
Béchard	Drury
Beer	Dubé
Bell (Saint-Jean-Albert)	Duquet
Berger	Enns
Blouin	Fane
Boulanger	Faulkner
Bower	Fawcett
Byrne	Forest
Cadieux (Terrebonne)	Forrestall
Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles)	Fulton
Cantin	Gendron
Chatwood	Gilbert
Choquette	Godin
Chrétien	Grafftey
Churchill	Gray
Clancy	Greene
	Grills
	Guay

Gundlock
Haidasz
Hellyer
Isabelle
Johnston
Knowles
Lachance
Laflamme
Laing
Lambert
Langlois (Chicoutimi)
Laniel
Laprise
Latulippe
Laverdière
Leblanc (Laurier)
Lefebvre
Legault
Lessard
Lewis
Lind
Loiselle
MacEachen
MacInnis (Mme)
(Vancouver-Kingsway)
Mackasey
MacLean (Queens)
McIlraith
McKinley
McWilliam
Madill
Marchand
Mather
Matte
Mongrain
Monteith
Munro
Nesbitt
Neveu
Nicholson
Nielsen
Nixon
O'Keefe
Olson
Orange
Orlikow
Otto
Pascoe
Pepin
Peters
Pickersgill
Pilon
Prittie
Prud'homme
Rapp
Régimbal
Reid
Ricard
Richard
Rideout (Mme)
Rinfret
Robichaud
Rochon
Rock
Rynard
Saltsman
Sauvé
Schreyer
Scott (Victoria (Ont.))
Sherman
Smith
Stafford
Stanbury
Starr
Stewart
Tardif
Teillet
Thomas (Maisonneuve-
Rosemont)
Thompson
Tolmie
Tremblay
Trudeau
Tucker
Turner
Walker
Watson (Châteauguay-
Huntingdon-Laprairie)
Webb
Whelan
Winters
Yanakis—137.

ONT VOTÉ CONTRE:

M.

Allard

M. l'Orateur: Je déclare que la motion est adoptée.

• (11.40 p.m.)

L'hon. M. Pennell: Monsieur l'Orateur, j'ai pairé. Si j'avais voté, j'aurais appuyé le bill.

L'hon. M. MacLean: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement au sujet du vote. Je demanderais la lecture du compte rendu du vote, mais, comme il est tard, je n'insisterai pas pour qu'on le fasse. J'aimerais cependant qu'on me permettre d'invoquer le Règlement demain, une fois que j'aurai pris connaissance du vote dans les *Procès-verbaux*.

M. l'Orateur: Si le député veut invoquer le Règlement, il devrait le faire dès maintenant.

[L'hon. M. Fulton.]

L'hon. M. MacLean: Monsieur l'Orateur, l'objection que je veux signaler à la Chambre est assez importante. J'hésite, toutefois, à accaparer le temps de la Chambre à cette heure tardive. Il s'agit, selon moi, d'un principe fort important. Les députés qui se lèvent pour mettre en doute l'interprétation que donne l'Orateur du résultat du vote, se déclarent automatiquement du groupe que M. l'Orateur estime être la minorité. Par conséquent, les noms des députés qui, ce soir, se sont levés pour demander le vote inscrit, devraient figurer parmi ceux des représentants qui se sont prononcés contre la mesure.

Monsieur l'Orateur, ce point me paraît très important. Si l'on se reporte à l'article 48 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, je crois, on constatera qu'à la Chambre des communes les questions ne peuvent se trancher que par la mise aux voix. D'autre part, je connais très bien la teneur de l'article 9 du Règlement, qui statue que cinq députés peuvent se lever et demander l'inscription du vote. A mon sens, cette disposition est défectueuse. Si vous vous reporter à l'article 1 du Règlement, où il n'est pas question de précédents à cet égard, ainsi qu'aux usages et coutumes de la Chambre des communes britannique, vous verrez que même si la méthode britannique du vote inscrit diffère de la nôtre, il est un principe évident qui consiste en ceci: lorsque l'Orateur détermine si les oui ou les non l'emportent, ce ne sont que ceux qu'il juge minoritaires qui ont le droit de réclamer un vote inscrit car c'est la mise aux voix qui détermine si une mesure est adoptée ou non; l'inscription d'un vote ne sert qu'à préciser le désir de la Chambre lorsque le nombre de oui et de non est presque égal ou lorsqu'on a lieu de croire que l'Orateur a pu commettre une erreur.

J'aurais aimé le faire demain, j'aurais alors su le résultat du vote. Pour gagner du temps, je ne demanderai pas au greffier de donner lecture du vote ce qui est mon droit en pareilles circonstances. Il est évident qu'en vertu du notre Règlement, lors d'une mise aux voix, les noms des députés qui votent pour et contre ne figureront pas au compte rendu sauf si cinq députés l'exigent. Mais cela sous-entend qu'en se levant, ces cinq députés contestent votre décision et ils appartiennent donc au groupe que la présidence a déclaré minoritaire. Il est maintes fois question de cela dans le Règlement britannique. Par exemple, à propos de la Chambre des communes britannique, dans

la seizième édition des Usages parlementaires de May, on lit:

Aux Communes, l'Orateur connaît l'opinion des députés en priant tous ceux qui sont pour de dire «oui» et tous ceux qui sont contre de dire «non».

On ajoute que les députés ne peuvent pas se déclarer d'un avis lors de la mise aux voix non inscrite et voter ensuite différemment. Les usages et le Règlement de la Chambre britannique en parlent à maintes reprises et révèlent sans équivoque que les votes enregistrés ne peuvent pas modifier le résultat du vote non inscrit relatif à une mesure que l'Orateur a déclaré adoptée ou non adoptée, selon le cas. C'est gaspiller le temps de la Chambre car le vote inscrit ne peut rien changer. Je sais fort bien que cet usage est suivi à la Chambre des communes depuis maintes années, mais à mon avis cet usage provient d'une erreur qui s'est répétée parce qu'on s'est reporté à des erreurs antérieures comme précédents.

La situation est telle, monsieur l'Orateur, que si nous voulons que les Canadiens éprouvent plus de respect pour la Chambre des communes, nous devrions commencer pas abolir ces pratiques futiles qui n'affectent en rien l'adoption des mesures législatives à la Chambre. (*Applaudissements*)

Il y a nombre de cas, monsieur l'Orateur, que vous connaissez—ici je m'éloigne un peu du sujet ou j'élabore—et où, à la Chambre des communes britannique, l'Orateur a le pouvoir de déclarer que l'inscription d'un vote serait futile si un très petit nombre seulement de députés se lèvent, il arrive souvent que l'Orateur en décide ainsi.

Enfin, pour résumer, vu l'heure tardive, je demanderais à Votre Honneur de se reporter à la troisième édition, page 500, de l'ouvrage de Bourinot *Parliamentary Procedure*; il y trouvera la déclaration suivante:

Aux Communes, les ouis et les nons ne peuvent être inscrits qu'aux termes de la règle suivante:—
83. «Sur division, les ouis et les nons ne seront pas inscrits au compte rendu, sauf si cinq députés en font la demande.»

C'est la vieille règle qui existe toujours mais qui, à mon sens, est insuffisante. La note en bas de page dit ceci:

• (11.50 p.m.)

Il serait souhaitable, on l'a souvent dit, d'adopter la pratique anglaise voulant qu'un député qui se range du côté des nons et provoque une mise aux voix doive voter contre, selon le principe manifeste que c'est à la seule minorité d'en appeler de la décision de l'Orateur en recourant à l'épreuve ultime d'une mise aux voix.

Voilà un principe que la Chambre des communes aurait dû adopter depuis longtemps. Je ne m'attends pas que vous tranchiez la question sur-le-champ, monsieur l'Orateur, mais je vous signale, en toute déférence, que vous rendriez un grand service au Parlement canadien en en faisant votre projet du centenaire.

La note continue ainsi:

Mais cette pratique n'a jamais prévalu aux Communes canadiennes, et bien qu'on en ait souvent signalé la valeur, aucun Orateur n'a jamais tenté de l'imposer.

D'après moi, il serait temps de le faire.

M. l'Orateur: A l'ordre. Même à cette heure tardive, je devrais, il me semble, avoir l'occasion de rendre une décision sur le point fort intéressant et important qu'a soulevé le député de Queens. Je puis assurer à l'honorable représentant que j'ai étudié la question avec beaucoup d'attention. A maints égards, son point de vue est sans portée pratique, car il sait, comme le laissent entendre ses propos, qu'au moins, dans une certaine mesure, nous avons à faire face à un Règlement qui fait partie de notre régime parlementaire et qui régit les usages à la Chambre. Le Règlement stipule, en effet, que lors d'une mise aux voix, les oui et les non ne seront inscrits à moins que cinq députés en fassent la demande. L'article nº 9 du Règlement stipule que si cinq députés se lèvent, le vote sera pris.

Comme les députés s'en rendent compte, il est assez difficile pour la présidence de décider si les cinq députés qui se lèvent sont parmi ceux qui ont dit «oui» ou «non». Le député pense peut-être que la présidence devrait alors demander aux cinq députés s'ils étaient parmi ceux qui ont répondu «oui» ou «non».

L'honorable député a proposé que la présidence en fasse son projet du centenaire. Excellente idée, sans doute, mais j'estime que ce serait plutôt à la Chambre des communes d'agir ainsi. Les honorables députés savent qu'en pareilles circonstances la présidence est liée par les précédents. On n'a pas manqué de lui signaler que, ces dernières années, il est souvent arrivé qu'on en conclue à un vote sur division alors qu'aucune voix dissidente ne s'était fait entendre. Cela s'est produit le jeudi 24 juillet 1958, le lundi 14 septembre 1958, le 4 mars 1959, le 4 juin 1959, le 9 juin 1959, le 7 mars 1960 et le 1er août 1960. Je pourrais citer beaucoup d'autres cas aux honorables députés...

L'hon. M. Starr: Le feriez-vous pour les fins du compte rendu, monsieur l'Orateur?

M. l'Orateur: Je ne dis aux honorables députés que c'est la pratique que nous devrions adopter, mais...

L'hon. M. Starr: Monsieur l'Orateur, auriez-vous l'obligeance de poursuivre l'énumération de ces cas afin que le dossier soit complet?

M. l'Orateur: J'aimerais pouvoir le faire, mais je dois me contenter de citer les données incomplètes fournies à la présidence.

L'hon. M. Starr: Ces données s'arrêtent-elles à 1960?

M. l'Orateur: A l'ordre.

M. Knowles: On l'a fait à l'occasion de la loi sur les allocations familiales.

M. l'Orateur: A l'ordre. Les députés savent que depuis 1867, telle est la situation à la Chambre. S'il y a jamais eu un Orateur désireux de prendre sur lui de modifier des usages en vigueur depuis 100 ans à la Chambre des communes du Canada... (*Exclamations*)

A l'ordre. Une peu d'ordre, je vous prie. S'il y a jamais eu un Orateur désireux de prendre sur lui de modifier des usages de la Chambre des communes qui remontent à 100 ans, ce n'est pas l'Orateur actuel. Je dirai simplement aux députés que la proposition du député de Queens est intéressante et concrète. Il serait peut-être préférable de dispenser la Chambre d'un vote, lorsqu'on sait d'avance quel en sera le résultat, mais il n'appartient pas à la présidence de prendre cette décision ni d'interpréter l'article 9 du Règlement autrement qu'il l'a été depuis des années.

La semaine dernière, on a proposé qu'un comité soit institué pour étudier les modifications qui pourraient être apportées au Règlement de la Chambre. Je dirai aux députés qui en feront éventuellement partie que voici un article que le comité devrait examiner en vue d'éliminer la possibilité d'un vote inscrit quand les résultats en sont connus d'avance. Une situation semblable s'est présentée ce soir. Je remercie le député de Queens de sa proposition. Je le sais, elle sera prise en considération par les futurs membres du comité en question.

Comme il s'agit d'un usage séculaire, je ne crois pas devoir changer le Règlement à minuit, ce soir ou demain, et je dois donc rendre une décision contre le député de Queens.

M. McCleave: Monsieur l'Orateur, j'ai pairé avec l'honorable député de Burin-Burgeo. Si

[M. l'Orateur.]

j'avais pu voter, je n'aurais pas ajouté à la confusion du vote inscrit.

[*Français*]

M. Habel: Monsieur l'Orateur, j'ai pairé avec le député d'Athabaska; autrement, j'aurais voté en faveur de la motion.

[*Traduction*]

(Le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

L'hon. M. Fulton: Monsieur l'Orateur, comme il est passé 11 heures et demie, heure à laquelle nous étions convenus de lever la séance, je propose que nous la levions.

L'hon. M. McIlraith: Nous étions convenus de lever la séance lorsque nous aurions mené trois bills à bonne fin.

LOI SUR L'ASSURANCE DES CRÉDITS À L'EXPORTATION

MODIFICATIONS AUTORISANT DES GARANTIES AUX BANQUES, DES ACCORDS AVEC DES GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS, ETC.

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce) propose la 2e lecture du bill C-253, modifiant la loi sur l'assurence des crédits à l'explortation.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois et étudié en comité; rapport est fait du bill.)

M. l'Orateur suppléant: Quand le bill sera-t-il lu pour la troisième fois? Maintenant, ou à la prochaine séance de la Chambre?

M. Knowles: Du consentement de la Chambre, maintenant.

M. l'Orateur suppléant: Du consentement de la Chambre, maintenant?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Winters propose la 3e lecture du bill.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 3e fois, est adopté.)

• (Minuit)

LA RECHERCHE

SUBVENTIONS À DES CORPORATIONS POUR LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT SCIENTIFIQUES

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie) propose la 2e lecture du Bill no C-252, loi visant à stimuler de façon générale la recherche et le développement scientifiques dans l'industrie canadienne et apportant à la loi de l'impôt sur le revenu certaines modifications connexes.

M. l'Orateur suppléant: La Chambre consent-elle à adopter ladite motion?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Lambert: Non, monsieur l'Orateur. Vu les circonstances et malgré l'heure avancée, il n'y a aucune raison particulière de se dépêcher ainsi. Le ministre, au nom du gouvernement, présente à la Chambre un projet de loi assez long, et la Chambre a droit à une explication complète et détaillée. Nous demandons ainsi au ministre de faire une déclaration. Nous en avons assez de cette comédie; les plaisanteries sont finies pour ce soir.

L'hon. M. Drury: Monsieur l'Orateur, je suis extrêmement heureux d'avoir l'occasion, malgré l'heure tardive, de faire quelques remarques à l'appui de ce projet de loi que je considère sincèrement comme une mesure excellente. Il a pour objet de stimuler par des moyens nouveaux et plus efficaces la recherche et le développement dans l'industrie canadienne, remplaçant ainsi l'encouragement prévu par l'article 72A de la loi de l'impôt sur le revenu. Cet encouragement fiscal doit expirer à la fin de l'année d'imposition de 1966.

Les répercussions de la science et de la technologie sur notre économie se voient dans la grande quantité de nouveaux produits, dans les techniques de production plus efficaces, dans l'amélioration des services de toute sorte, et, surtout, dans le niveau de vie toujours plus élevé. L'application intensive des procédés scientifiques à l'industrie a également amené un regain de vigueur dans l'économie et le commerce. A cause de notre économie relativement «ouverte» et de la réduction progressive des entraves au commerce à travers le monde, l'industrie canadienne devra soutenir une plus grande concurrence au pays comme à l'étranger. Il ne s'agit pas d'une simple concurrence en matière de prix—il s'agit de plus en plus d'une véritable bataille d'invention et d'innovation dans laquelle la supériorité scientifique et l'excellence technique sont des armes d'importance capitale.

Pour que le Canada atteigne le niveau souhaitable de croissance économique, il nous faut assurer plus qu'avant l'expansion d'une industrie manufacturière efficace. Il nous faut donc exploiter d'une façon plus rationnelle la technologie moderne. Nous devrons donc dépendre de la recherche et du développement scientifiques pour stimuler dans l'avenir notre progrès industriel et économique.

Le principe fondamental dont s'inspire cette nouvelle mesure, c'est que le progrès économique est fonction d'une productivité accrue qui, à son tour, est facilitée dans une grande mesure par les innovations technologiques.

Des investissements bien calculés et constants de l'industrie dans la recherche et le développement économiques ne sont pas moins essentiels pour la concurrence que des immobilisations dans de nouvelles installations. La technologie moderne multiplie les occasions d'investir, accroît la productivité et partant assure la base d'une expansion à long terme des entreprises, de l'industrie et de la prospérité des nations.

Si nous examinons la répartition de notre activité scientifique globale, nous constatons que l'industrie ne contribue que pour 36 p. 100 du total national, contre 63 p. 100 en Grande-Bretagne et 74 p. 100 aux États-Unis. Cette répartition anormale de l'effort montre qu'on n'a pas assez insisté sur l'exploitation pratique de la science et de la technologie.

Si l'on compare d'autres pays au nôtre quant au volume de recherches financées par l'industrie, on constate la nécessité pour l'industrie canadienne d'accroître considérablement ses efforts en matière d'innovation. L'analyse semble indiquer qu'il nous faudrait fixer un objectif trois fois plus élevé que ce qui est réalisé présentement pour que le Canada puisse rattraper des pays industrialisés comparables. Il faudrait pour atteindre cet objectif dans un délai raisonnable doubler pratiquement le niveau de croissance à long terme précédemment atteint pour la recherche et le progrès industriel.

Voici, monsieur l'Orateur, la tâche qui se pose à nous: créer un climat favorable à l'innovation industrielle pour assurer une exploitation accrue et pratique des progrès scientifiques et technologiques à l'avantage du Canada et des Canadiens. Il ne fait aucun doute qu'un bond quantitatif de l'ampleur que j'ai proposée pour la recherche et le développement industriels exige des efforts spéciaux tant de la part du gouvernement que de l'industrie. Les mesures générales d'encouragement à la recherche et au développement industriel proposées dans ce projet de loi constitueront un des éléments importants de l'application de la politique officielle à cet égard.

Nous proposons que la pierre angulaire de nos divers programmes d'encouragement à l'innovation technique soit une mesure générale de stimulation à la recherche et au développement dont pourraient profiter toutes les enterprises faisant des affaires au Canada pour qu'elles puissent mener des recherches scientifiques sérieuses et mettre au point de nouvelles techniques susceptibles d'aider le Canada. Nous visons principalement par cette mesure à introduire la technologie perfectionnée et les compétences connexes dans l'industrie où elles peuvent être directement exploitées à des fins économiques. Une telle

mesure de stimulation, pour qu'elle porte des fruits, doit englober tous les champs d'innovation, des recherches fondamentales à la mise au point technique, tandis qu'il reviendra à l'enterprise de déterminer et d'orienter les projets. Peuvent participer à ce programme toutes les entreprises imposables constituées en corporation au Canada, quels que soient son genre ou sa catégorie d'industrie, sa grandeur, son propriétaire ou sa rentabilité.

Depuis 1962, la Loi de l'impôt sur le revenu fournit un encouragement dans ce sens en permettant aux sociétés d'opérer sur leur revenu une «déduction supplémentaire»: prenant comme base le total des déboursés portés au compte de la recherche scientifique en 1961, elles peuvent déduire 50 p. 100 de l'excédent de leurs dépenses à cette même fin. Depuis 1962 ce stimulant a eu un effet avantageux sur les dépenses au chapitre de la recherche industrielle en général, et surtout sur les immobilisations, domaine qui s'est sensiblement amélioré. Toutefois, beaucoup de problèmes et d'imperfections dans son exécution se sont fait jour: en effet, en 1963, sur environ 600 entreprises effectuant des travaux de recherche et de développement scientifique, seulement 265 pouvaient réclamer des avantages en conformité du régime de déduction supplémentaire. La mesure législative proposée permettrait de vaincre ces difficultés.

En premier lieu, l'utilisation des lois de l'impôt sur le revenu comme moyen de subventionner l'effort de recherche et de développement scientifique est essentiellement discriminatoire puisque l'admissibilité dépend de la position fiscale de la société. Ceci dit, plusieurs entreprises, petites ou grandissantes, qui ne font pas encore de bénéfices, mais auraient d'autant plus besoin d'assistance en matière de recherche et de développement scientifiques, sont exclues du régime. Par conséquent, pour étendre la portée de ces encouragements généraux et au nom de l'équité, nous proposons de les supprimer de la Loi de l'impôt sur le revenu et d'instituer un régime de subventions statutaires ou de dégrèvements au gré des sociétés, auxquelles toutes les sociétés seraient admissibles. De plus, contrairement à une déduction d'impôt on peut prévoir le coût d'un régime de subvention et en rendre compte au Parlement au même titre que les autres dépenses.

En vertu de l'article 72A de la Loi de l'impôt sur le revenu, les frais d'exploitation et les immobilisations ont été combinés afin de servir de base pour calculer la déduction d'impôt supplémentaire. Comme les immobilisations connaissent de grandes fluctuations d'une année à l'autre, cette disposition gênait considérablement les sociétés dont les dépenses avaient été très importantes en 1961.

[L'hon. M. Drury.]

• (12.10 a.m.)

A notre avis, toutes les dépenses en immobilisations pour de nouvelles installations ou du matériel nouveau représentent une expansion *prima facie* dans les capacités de recherche d'une société et devraient par conséquent être entièrement admissibles à l'octroi sans tenir compte d'aucune période de base. Nous proposons donc que les dépenses d'immobilisation soient traitées séparément des dépenses d'exploitation aux fins du nouveau programme d'encouragement.

En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, on conserve la caractéristique d'accroissement, puisque le but principal du programme d'encouragement est d'assurer une expansion majeure de l'activité dans le domaine de la recherche et du développement. Pour maintenir l'efficacité du programme d'encouragement tout en l'adaptant davantage à un programme qui doit se poursuivre pendant un certain nombre d'années, il faudra recourir à une base à moyenne variable plutôt qu'à une base fixe. De plus, en ce qui concerne la détermination de la recherche et du développement admissibles aux fins de ce programme d'encouragement, nous proposons l'adoption d'une définition plus large qui mettra l'accent sur l'admissibilité et qui rendra la définition conforme à l'usage international reconnu.

Enfin, la responsabilité de l'administration de ce nouveau programme d'encouragement reviendra au ministère de l'Industrie auquel le Parlement a confié la responsabilité de promouvoir le développement, l'efficacité et l'amélioration de l'industrie canadienne.

Le gouvernement est convaincu qu'une augmentation sensible du niveau de la recherche et du développement industriels s'impose si l'industrie canadienne doit augmenter sa productivité et croître en étendue et en importance. La mesure législative envisagée par le projet de loi dont nous sommes saisis contribuera de façon importante à la réalisation de cet objectif.

L'hon. M. Fulton: Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre. Sauf erreur, on s'est entendu pour expédier l'adoption de certaines mesures aujourd'hui et je suis le dernier à proposer une dérogation à une entente. Malheureusement, je n'ai pas compris les implications de l'entente qu'on semble avoir conclue. A mon sens, nous avons là une mesure extrêmement importante et de portée très vaste, et je pense qu'on a tort de vouloir l'adopter à minuit et quart, quatre jours avant Noël, car nous ne lui accorderons manifestement pas l'attention qu'elle mérite. Selon moi, les leaders à la Chambre devraient, et pourraient bien, se consulter. J'espère qu'on ne m'accusera pas de violer une entente si je propose que nous nous arrêtions à la

deuxième lecture ce soir en nous réservant l'occasion de discuter de la mesure plus à fond en comité après Noël. Si je dis cela, c'est qu'il s'agit d'une mesure très importante et qui peut avoir de vastes répercussions.

L'hon. M. Drury: Monsieur l'Orateur, je crois que certains députés sont ici par suite de l'entente intervenue entre les leaders des partis à la Chambre. Or celle-ci a été conclue entre autres parce que le stimulant aux termes de l'article 72A de la loi de l'impôt sur le revenu doit expirer, comme je l'ai dit plus tôt, à la fin de l'année d'imposition courante, 1966. Personne ici ne voudrait laisser planer aucune incertitude sur ce que l'avenir réserve dans ce domaine très important. La Chambre aimerait peut-être aborder cette mesure capitale, et là-dessus je suis d'accord avec le député. Toutefois, il est nécessaire aussi d'en terminer l'examen avant la fin de l'année en cours.

L'hon. M. Fulton: Je sais que l'année civile expire le 31 décembre mais je croyais que l'année fiscale se terminait le 31 mars. Est-ce que je me trompe?

L'hon. M. Drury: Bien que je ne donne pas un avis juridique, l'année fiscale du gouvernement expire le 31 mars. D'ordinaire, l'année d'imposition des grandes sociétés coïncide avec l'année civile.

M. Lewis: Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre. A-t-il calculé la somme que pourront atteindre les subventions prévues dans le projet de loi?

L'hon. M. Drury: Monsieur l'Orateur, on suppose qu'au début, les subventions seront à peu près égales à celles qui peuvent maintenant être déduites aux termes de la loi de l'impôt sur le revenu, car la mesure prévoit effectivement le paiement de subventions statutaires aux sociétés ne réalisant pas de bénéfices. Si le député veut connaître les sommes estimatives des années passées, je me ferai un plaisir de les lui fournir.

M. Lewis: Ce serait sans doute intéressant de le savoir. Je ne reproche pas au ministre de ne pas avoir le renseignement, mais il serait utile de consigner au compte rendu le montant en cause.

M. Olson: Monsieur l'Orateur, le ministre est obligé, je pense, de fournir à la Chambre le coût estimatif de la mesure à l'étude, s'il ne concorde pas avec la somme défalquée de l'impôt sur le revenu dans le passé. En outre, le ministre est tenu de donner le coût estimatif global de la mesure présentée.

L'hon. M. Drury: Monsieur l'Orateur, puis-je signaler que cette mesure est ce qu'on pourrait appeler une loi habilitante. Le montant prévu pour ces subventions, comme dans plusieurs autres cas, est normalement versé aux termes des lois de subsides.

L'hon. Marcel Lambert (Edmonton-Ouest): Monsieur l'Orateur, je voudrais signaler en premier lieu qu'il me semble extraordinaire que le ministre espère faire adopter cette mesure après minuit ce soir. Je ne peux faire autrement que d'appuyer énergiquement les observations de l'honorable député de Kamloops. Il s'agit d'un projet de loi de 15 pages qui renferme des dispositions qui, je suis certain, ont dérouté le ministre à cause de leur complexité, car il s'agit de dispositions fiscales fort complexes. Cette mesure a été présentée à la Chambre il y a peu de temps. Le projet de loi a subi la première lecture le 6 décembre. Je trouve le ministre inexcusable de se présenter à cette date tardive et d'affirmer que nous devons l'adopter avant la fin de l'année. Si cette mesure est si importante alors, je dirai plus crûment que c'est une fichue manière de faire les choses, car la Chambre aurait dû être saisie de cette mesure il y a longtemps.

Le ministre comprendra sûrement qu'il faut donner aux députés l'occasion d'étudier la mesure législative si l'on ne veut pas qu'ils restent là, muets comme des carpes. On devrait permettre à l'opposition d'examiner le projet de loi en détail. Le ministre sait que lorsque son collègue, le ministre des Finances (M. Sharp) propose des dispositions visant l'impôt sur le revenu, il donne toujours à la Chambre l'occasion de les étudier en détail. La mesure législative en question devrait être étudiée en détail par les organismes intéressés, c'est à dire par les associations de fabricants et certains organismes de recherche qu'une diposition de ce genre pourrait intéresser. Le gouvernement a pu présenter cette mesure législative pour des raisons louables, mais la complexité même de ce genre de dispositions peut les faire échouer.

Je dois dire que je n'ai pas pu étudier le projet de loi à la loupe; néanmoins, je vois déjà certaines lacunes importantes. Premièrement, la définition donnée au mot «corporation» signifie que la plus grande partie des industries ne bénéficieront pas de la recherche au Canada parce que les opérations au Canada sont effectuées soit par des divisions de compagnies étrangères soit par des sociétés étrangères simplement enregistrées au Canada. La définition de l'article 2 élimine complètement les sociétés de ce genre, à moins que le ministre m'informe du contraire. Permettez-moi de me reporter directement à l'article.

• (12.20 a.m.)

[*Français*]

M. Mongrain: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. On ne peut pas entendre l'honorable député. Il me semble que le système d'amplification ne fonctionne pas: on ne comprend rien.

L'hon. M. Pepin: L'honorable député d'Edmonton-Ouest (M. Lambert) pourrait peut-être changer de place.

M. Asselin: Si l'honorable député parlait plus fort, nous pourrions le comprendre.

L'hon. M. Lambert: Si l'honorable député veut que je m'exprime en français, cela prendra deux fois plus de temps.

M. Asselin: Votre micro n'est pas ouvert, le système ne fonctionne pas.

L'hon. M. Lambert: Je regrette que le système d'amplification ne fonctionne pas; je parlerai donc un peu plus fort.

[*Traduction*]

Monsieur l'Orateur, je parlerai un peu plus haut. L'alinéa *f* de l'article 2 stipule:

«Corporation» désigne une corporation constituée au Canada qui y fait affaires, sauf une corporation exemptée d'impôt en vertu de la partie I de la Loi de l'impôt sur le revenu par l'article 62 de ladite loi;

Le ministre pourrait nous dire laquelle des deux corporations est exemptée d'impôt en vertu de la loi de l'impôt sur le revenu.

L'hon. M. Drury: Monsieur l'Orateur, ce sont des sociétés de bienfaisance et sans but lucratif, au cas où le député l'ignorerait.

L'hon. M. Lambert: Je remercie le ministre de ces renseignements, mais il verra où je veux en venir. Dans un grand nombre d'industries de notre pays qui ont des activités très considérables, les unités d'exploitation au Canada ne sont pas nécessairement constituées en société au Canada. J'aimerais avoir l'avis du ministre et il peut de renseigner auprès des légistes de la Couronne, pour savoir si les entreprises constituées en société à l'étranger et autorisées à faire des affaires en vertu d'une loi quelconque des compagnies des provinces auraient droit aux subventions dont on parle dans ce projet de loi. Voilà la première chose qui m'a semblé un peu compliqué.

Cependant, monsieur l'Orateur, en ce qui concerne le principe général, je ne sais si, par la présentation de cette mesure législative, on n'avoue pas que la législation antérieure—les stimulants prévus par la loi de l'impôt sur le revenu—n'a pas donné les résultats qu'on en attendait. Si j'ai bonne mémoire—je puis me tromper—il me semble que l'ancien collègue du ministre, le député de Davenport (M. Gordon) répétait volontiers, lorsqu'il était ministre des Finances et qu'il a introduit une mesure législative sur les stimulants de la recherche industrielle, que cela entraînerait une grande expansion. Je connais les débuts hésitants des années antérieures, mais bon nombre de ces idées ont une humble origine.

Je voudrais connaître la raison de ces changements. Pourquoi le système des stimulants fiscaux, jusqu'ici en vigueur, laisse-t-il à désirer?

Il va sans dire qu'il nous faudra une expansion presque explosive de la recherche industrielle et autre, de la recherche appliquée aussi bien que fondamentale—si nous voulons conserver notre personnel qualifié. Le flot du personnel scientifique et celui des autres univversitaires qualifiés subit actuellement un remarquable reflux, qui le ramène au Canada. Mais j'estime qu'il nous faut envisager la question du personnel qualifié de deux points de vue. Nous devons le retenir chez nous et nous devons encourager ceux qui ont émigré à revenir au Canada.

Le bill prévoit des octrois pour des recherches effectuées dans les universités et prévoit en outre que des corporations peuvent payer les universités qui feront les recherches pour elles. Voici ce que je voudrais savoir. Si un groupe de sociétés intéressées dans une certaine industrie veulent faire faire des recherches, mais qu'aucune d'elle n'est assez importante pour entreprendre elle-même un programme de recherche, seront-elles admissibles aux octrois en vertu du bill? Je connais des organisme qui voudraient faire ce genre de chose.

Certains de mes collègues voudraient soulever d'autres questions relatives au bill. J'ai jeté un bref regard sur la période d'exploitation de base de cinq ans. Et une nouvelle firme qui a été réorganisée et reconstituée en société, ou une entreprise qui a été cédée à d'autres intérêts? Voilà autant de questions qui devront être étudiées fort attentivement lors de l'étude article par article.

Pour l'instant, je termine mes observations par ceci: Nous demandons au ministre quel genre de règlements seront établis en vertu de l'article 14. C'est un de ces horribles articles d'ensemble dont j'ai parlé à maintes reprises à l'égard de divers bills. Autrement dit, il

s'agit d'un néant législatif. De fait, le bill dont le Parlement est saisi n'est qu'un squelette; les opérations réelles se font par les règlements qui ne sont pas soumis à l'étude par le Parlement, car ils sont simplement déposés sur le bureau.

Nous sommes de nouveau saisis d'une mesure qui délègue des pouvoirs. Ces pouvoirs devraient être étudiés par un comité spécial ou permanent de la Chambre chargé d'examiner les règlements établis aux termes de mesures législatives de délégation de pouvoirs. Je continue d'insister sur ce point car, à mon sens, le principe est valide. Le Parlement britannique prévoit la chose dont il a pris l'initiative tout récemment. Le député de Montréal peut sourire à son gré, mais s'il se préoccupait davantage des bills dont nous sommes saisis peut-être le verrions-nous plus souvent participer aux délibérations, et nous dire ce qu'il pense de ces mesures qu'il appuie avec ferveur de l'arrière-ban mais sans prendre la parole à leur sujet.

Permettez-moi de signaler une fois de plus que ces règlements sont de la plus haute importance, qu'ils peuvent faire du bill un succès ou un échec. Certaines interprétations des dispositions de la loi de l'impôt sur le reven usont très compliquées. Ainsi, quelles dépenses courantes seront admises, quelles dépenses en immobilisations dont le recouvrement est assujetti aux règlements? Le ministre devra le définir avec soin, et l'expliquer. J'espère qu'il va s'engager, lorsque nous en viendrons à cet article, à veiller à ce que les règlements soient déposés à la Chambre dès qu'ils auront été établis, et non pas à une certaine date statutaire en conformité d'autres exigences de la Chambre.

M. Barnett: Monsieur l'Orateur...

• (12.30 a.m.)

L'hon. M. Fulton: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement afin d'obtenir des renseignements. Je voudrais savoir exactement quelle entente ou quel arrangement a été convenu, ou quel ordre de la Chambre a été adopté à six heures. A mon avis, l'importance et la portée de la mesure sont telles qu'il faudrait renoncer à en traiter à ce moment-ci de la journée, ou de l'aube.

Il me répugne grandement de même donner l'impression de contrecarrer une entente qu'on peut avoir conclue, mais, de nouveau, je dis au ministre que nous ne devrions pas dépasser l'étape de la deuxième lecture ce soir, quitte à remettre à demain l'étape de l'étude au comité. Je sais que le gouvernement s'inquiète de ce que le bill est censé couvrir des dépenses affectées aux travaux de recherche au cours de la période d'imposition se terminant en 1966. Il est censé accorder un allégement fiscal au sujet de ces dépenses. On comprend facilement que le gouvernement, engagé à ce sujet, veuille, par conséquent, voir la mesure adoptée avant la fin de l'année, c'est-à-dire avant l'ajournement.

Mais la loi de l'impôt sur le revenu a été et peut être modifiée de manière rétroactive. Si nous n'adoptons pas ce bill avant le 31 décembre 1966, le gouvernement peut donner suite à son engagement au moyen d'une modification qu'il apporterait à la loi de l'impôt sur le revenu quand le ministre des Finances présentera son exposé budgétaire l'an prochain. (*Exclamations*)

Cela est tout à fait possible et n'aurait rien d'inusité. Quoi qu'il en soit, il s'agit ici d'un principe auquel on ne saurait nous assujettir irrévocablement à minuit et trente, une semaine avant Noël, alors que très peu de députés sont présents à la Chambre. Je répète donc que je suis prêt à approuver la deuxième lecture du bill qui serait alors mis de côté jusqu'à l'étape de l'étude en comité demain. Si l'on n'est pas d'accord, je demanderais à monsieur l'Orateur quel était l'ordre de la Chambre, et je déclarerais alors qu'il est 10 h. 30 ou 11 heures, selon le moment choisi pour lever la séance. Je ne veux pas que ce bill soit adopté en vitesse ce soir.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Je précise que la Chambre a émis l'ordre de procéder à l'étude des articles 93 et 100 du *Feuilleton* d'aujourd'hui, puis d'ajourner.

L'hon. M. Churchill: Pourriez-vous nous répéter textuellement les mots prononcés vers 8 heures 15?

L'hon. M. Fulton: L'heure de la séance n'a pas été prolongée, n'est-ce pas?

Une voix: Si, elle l'a été.

L'hon. M. Churchill: Qu'a-t-on dit exactement?

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Je vais vous en donner lecture. Voici les paroles de l'Orateur suppléant.

> Maintenant que la Chambre a convenu de siéger après dix heures, est-il entendu que les deux mesures inscrites aux nos 93 et 100 du *Feuilleton* d'aujourd'hui auront la priorité?

Donc, le consentement avait été donné.

L'hon. M. Fulton: Il n'a pas été question d'un ordre de la Chambre?

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Si le député veut que je poursuive, je m'incline.

Afin de prévenir tout malentendu, qu'il me soit permis d'énumérer de nouveau les divers points. Après le présent débat, nous passerons à la 3e lecture du bill nº C-251. Ensuite, nous examinerons les articles 93 et 100 du *Feuilleton* d'aujourd'hui. S'il nous reste du temps, nous passerons alors aux articles 79, 96, 104, 110 et 117. Ce soir, la Chambre siégera après 10 heures, sans limite de temps. Demain, elle siégera de 6 heures à 10 heures du soir. La Chambre consent-elle à ce qu'il en soit ordonné ainsi?

Ce programme a été accepté par les députés.

L'hon. M. Lambert: Rien n'indique, dans tout cela, que le bill actuel devrait passer par toutes les étapes habituelles. L'affirmation de mon ami, le député de Kamloops, est tout à fait raisonnable. Si nous faisions subir la deuxième lecture au bill actuel et en poursuivions l'étude demain, je n'y verrais pas d'inconvénient. Mais je proteste contre cette hâte excessive à faire passer par toutes ces étapes un bill présenté à la Chambre hier.

Une voix: Quatorze jours au moins.

M. Thompson: On a accepté en général, et finalement adopté par un ordre de la Chambre, qu'après avoir terminé l'étude du bill nº C-251, nous passerions à celle des bills nºs C-252 et C-253. Nous avons passé trois heures ou trois heures et demie à un débat quelque peu futile à propos du bill nº C-251, qui absorbé presque tout notre temps ce soir.

Quoi qu'il en soit, il est raisonnable, je pense, d'accepter le rappel au Règlement que le député de Kamloops a soulevé. Somme toute, le bill renferme 19 articles et couvre environ 15 pages. Nous ne pouvons lui rendre justice ce soir, bien que nous soyons d'accord, je pense, quant au principe du bill. J'appuie donc le député de Kamloops lorsqu'il dit que nous devrions adopter la deuxième lecture du bill, puis lever la séance.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, je tiens à ce qu'on comprenne bien une chose. L'ordre de la Chambre prévoyait clairement que le bill devrait être adopté ce soir. Mais étant donné le désir évident chez les députés de vouloir débattre le bill par le détail et vu que d'autres bills ont pris plus de temps que nous ne l'avions prévu, je serais tout à fait disposé, si les députés y consentent, à arrêter les travaux dès que nous aurons franchi l'étape de la deuxième lecture. Toutefois, je voudrais mettre en délibération un troisième article portant sur une troisième lecture.

Des voix: Entendu.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): La Chambre consent-elle à l'unanimité à annuler l'ordre qu'elle avait adopté antérieurement ce soir?

[L'hon. M. Fulton.]

L'hon. M. McIlraith: Non. L'ordre reste inscrit. Mais nous demandons à passer à la deuxième lecture du bill en ce moment...

L'hon. M. Churchill: Et d'arrêter là.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): La Chambre est-elle unanime?

Des voix: D'accord.

M. Barnett: Monsieur l'Orateur, je suis déconcerté par la motion que Votre Honneur vient de mettre aux voix. Sauf erreur, une motion a déjà été proposée en vue de la deuxième lecture de ce bill.

L'hon. M. McIlraith: Nous venons de l'adopter.

M. Barnett: Je pose la question de privilège. Avant tous ces rappels au Règlement, Votre Honneur m'avait accordé la parole sur la deuxième lecture du bill. Si je comprends bien l'accord...

L'hon. M. Monteith: On discutait de la deuxième lecture.

L'hon. M. Fulton: Le député me permettrait-il d'apporter une précision? Je pense que nous ne devrions pas consentir à procéder à toutes les étapes du bill ce soir comme on nous l'avait demandé, semble-t-il, et j'ai pensé qu'en guise de compromis, nous pourrions consentir à la deuxième lecture, mais pas plus. Nous pouvons prononcer les autres discours à l'étape de l'étude du bill en comité demain. La position de personne n'est compromise, puisque tout ce que nous voulions dire à l'étape de la deuxième lecture pourra, je pense, être dit à l'étape de l'examen en comité.

M. Barnett: En toute déférence pour le député de Kamloops, la présidence m'avait accordé la parole. Je n'avais pas l'intention de parler longuement; je voulais simplement formuler quelques remarques à l'étape de la deuxième lecture du bill. Je n'ai certainement pas souscrit à une entente aux termes de laquelle la mesure serait censée avoir été adoptée en deuxième lecture. Le député d'Edmonton-Ouest a prononcé un discours à l'étape de la deuxième lecture. La présidence m'a ensuite donné la parole. Je n'ai aucun désir de faire un long discours mais j'avais cru que nous terminerions la deuxième lecture et ne nous formerions pas en comité. Est-ce exact?

• (12.40 a.m.)

L'hon. M. McIlraith: Oui.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): La Chambre consent-elle à ce que nous étudiions le projet de loi au comité plénier lors de la prochaine séance?

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, j'aimerais élucider cette question. Nous avons le droit d'établir l'ordre suivant lequel les mesures sont mises en délibération à la Chambre. J'ai dit que nous consentions à ne poursuivre que la deuxième lecture du projet de loi ce soir, puis j'ai fait la réserve qu'il y avait un autre article, le nº 96, portant sur une troisième lecture. Je crois que personne ne désire prendre la parole à ce sujet.

M. T. S. Barnett (Comox-Alberni): Après ce tourbillon, j'ai presque oublié ce que j'avais à dire. Toutefois, certaines des questions que je voulais soulever sont maintenant mitigées par l'entente de ne pas faire subir toutes les étapes au projet de loi ce soir. Je conviens avec le ministre de l'Industrie (M. Drury) que c'est une mesure législative d'importance. Il est évident que son collègue le leader de la Chambre ne lui accorde pas autant d'importance que le ministre et beaucoup d'entre nous.

On peut accepter d'emblée le principe fondamental du projet de loi, le progrès de la recherche et du développement scientifiques dans l'industrie, et jusqu'ici au moins je suis disposé à appuyer son adoption en deuxième lecture. D'autre part, il comporte des principes qui, même si je les qualifierais d'accessoires, préoccupent certains d'entre nous.

Suivant l'un des principes de ce projet de loi, il sera directement administré par le ministre qui attribuera également les subventions et fixera les buts de celles-ci. On stipule qu'il pourra recourir aux conseils d'organismes tels que le Conseil national de recherches, mais on peut se demander, à mon avis, si cette attitude est la plus justifiée, et si un ministre ou un ministère devrait assumer l'entière responsabilité de ces problèmes. On ferait peut-être mieux de les confier à une sorte de Conseil scientifique. Nous avons récemment fondé un Conseil des sciences du Canada. Je ne dis pas que, dans ce domaine, son action serait plus efficace que celle du ministre, mais après l'étude que j'ai pu faire du projet de loi, je me demande s'il incombe au ministère seul de décider de résoudre ces questions.

Pour ce qui est d'une telle mesure, qui déterminera pendant longtemps l'orientation de la recherche scientifique au Canada et son rapport avec le progrès industriel du pays, on devrait l'examiner en profondeur avant de l'adopter. Bien que mes collègues et moi-même soyons disposés ce soir à en approuver la deuxième lecture, du moins sous certaines réserves, nous estimons qu'il conviendrait mieux de l'étudier non pas au cours d'une discussion à bâtons rompus en comité plénier mais plutôt à un comité permanent ou spécial où l'on pourrait examiner en profondeur ses implications tant financières que scientifiques et où les représentants de l'industrie et des milieux scientifiques pourraient être convoqués afin que nous puissions comprendre les répercussions de cette mesure.

Comme l'a dit le député d'Edmonton-Ouest, il est regrettable qu'on nous ait dit qu'à défaut d'adopter cette mesure avant la fin de l'année, il pourrait s'ensuivre une halte dans les programmes de recherche lancés par certaines entreprises. Mais plutôt que d'adopter à la hâte une telle mesure, il vaudrait mieux, à mon avis, élargir sans tarder les dispositions de l'article 72A de la loi de l'impôt sur le revenu afin que l'actuel programme d'assistance puisse se poursuivre jusqu'à ce que ce bill ou celui qui sera proposé après un examen approfondi devienne loi.

Ce projet de loi a été inscrit tout dernièrement au *Feuilleton*, on nous a prévenus aujourd'hui seulement qu'il serait proposé avant les vacances, donc je n'en saisis que certains aspects. Il en va certainement de même pour beaucoup de députés. Je prie le ministre de songer à demander à son collègue le ministre des Finances de proposer une solution provisoire à ce problème particulier et de permettre à la Chambre d'examiner comme il faut ce qui est, à mon avis, une proposition qui en vaut la peine.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, je voulais prendre la parole à l'étape de la deuxième lecture mais, comme on a décidé d'approuver le principe du bill et qu'il est tard, je me réserve le droit de le faire lors de la discussion générale, une fois que la Chambre sera formée en comité pour étudier le bill.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois).

• (12.50 a.m.)

LA LOI SUR LA FRONTIÈRE ENTRE LA PROVINCE DU MANITOBA ET LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST

ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE FRONTIÈRE ARPENTÉE ET MARQUÉE

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources) propose la 3e lecture du Bill nº S-47, concernant la frontière entre la province du Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

(La motion est agréée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, demain nous étudierons le bill des transports et à condition que la mesure concernant les suppléments accordés à la pension de la vieillesse reçoive la sanction royale, demain soir sans doute, nous proposerons d'ajourner jusqu'au 9 janvier. Cet avis de motion figure au *Feuilleton* et j'espère qu'on peut y donner suite.

Faut-il que j'ajoute une mise en garde. On voudra peut-être revenir demain au cours de la journée au bill dont on vient de discuter. Si c'est le cas, je m'entretiendrai à ce sujet avec les leaders de la Chambre.

L'hon. M. Starr: Monsieur l'Orateur, un certain nombre de députés qui ont examiné ce bill le jugent fort important. Sauf erreur, la discussion ira bon train des deux côtés de la Chambre. Le leader de la Chambre accepterait-il qu'on n'en traite pas demain.

L'hon. M. McIlraith: J'ai essayé de prévenir la Chambre que nous voudrions peut-être le faire et dans ce cas, nous consulterions les leaders de la Chambre.

M. Olson: Monsieur l'Orateur, puis-je poser au leader de la Chambre une question concernant le projet de loi sur les transports. Lorsqu'il a présenté le bill aujourd'hui, le ministre des Transports a donné à entendre qu'il serait disposé à réserver l'article 1 et passer à l'étude de certains autres articles si la Chambre était d'accord. Je me demande si on a songé à cette proposition.

L'hon. M. McIlraith: Je ne suis pas en mesure de régler cette question pour le moment. Je crois comprendre que cette proposition a été faite par le ministre et je lui signalerai les observations qu'on vient de faire.

M. l'Orateur: A ce stade-ci je devrais peut-être signaler aux députés qui sont encore ici que dans la soirée le député de Queens a fait un rappel au Règlement que j'ai trouvé aussi intéressant qu'important; à ce moment-là, certains précédents ont été portés à la connaissance du président. Depuis lors, on a procédé à d'autres recherches au nom de la présidence et je devrais ajouter les dates suivantes à la liste des précédents que j'ai déjà mentionnés: le 12 novembre 1963, le 18 novembre 1964 et le 11 octobre 1963. Je ne prétends pas qu'il s'agisse là d'un dossier complet, mais j'ai mentionné que les précédents remontent à 1867, ce qui donne peut-être un aperçu plus réaliste de la situation.

[L'hon. M. Pepin.]

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

Une motion portant ajournement de la Chambre aux termes de l'article provisoire 39A du Règlement étant censée avoir été présentée.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, doi-je comprendre que nous en sommes à la motion d'ajournement? Je me demande si les députés qu'intéresse la motion d'ajournement et débat ne consentiraient pas à nous en dispenser.

L'hon. M. Churchill: A mon avis, il revient à monsieur l'Orateur, d'en décider et de déclarer qu'il n'y aura pas de débat à l'appel de la motion d'ajournement.

M. l'Orateur: En conformité de la nouvelle règle, une motion portant ajournement de la Chambre étant censée avoir été présentée et adoptée, aucune motion spéciale n'est requise. J'estime, cependant, que la présidence n'est pas autorisée à dire ni au député de Sherbrooke, ni à celui de Lotbinière pas plus qu'à celui de Trois-Rivières qu'ils n'auront pas l'occasion de s'expliquer sur les questions qu'ils ont soulevées plus tôt aujourd'hui.

[*Français*]

LES RELATIONS OUVRIÈRES—LA CSN—A PROPOS DU RAPPORT DU COMITÉ MINISTÉRIEL

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, mardi dernier, le 13 décembre, je posais au très honorable premier ministre (M. Pearson) la question suivante:

> Comme le comité ministériel a livré son rapport au cabinet, le gouvernement entend-il présenter prochainement un projet de loi pour définir les unités de négociations et les reconnaître, tant sur le plan naturel que national?

Le chef du gouvernement a jugé alors bon de ne pas répondre. C'est peut-être qu'il espérait que je soulève abondamment ma question, au stade de la motion d'ajournement et débat, afin qu'il lui soit loisible de faire une déclaration substantielle et plus complète. Du moins, nous le souhaitons tous, puisque le sujet en litige a surgi il y a plusieurs mois et n'a pas reçu encore de solution positive et efficace.

En effet, au début de l'année 1966, la CSN a protesté vivement auprès du cabinet contre les décisions du CCRO et contre la composition même de cet organisme fédéral. En plus de relever des griefs sur le manque de

représentation égale lors de conflit intersyndical, sur l'absence de personnes bilingues parmi les membres du CCRO et sur la nécessité du seul vote du président, lorsqu'un problème oppose entre elles les unions représentées au CCRO, la CSN a critiqué, à juste titre, le sens exclusif que le CCRO donne à l'unité de négociation.

Le CCRO exige que l'unité de négociation s'applique uniquement sur le plan national et refuse qu'elle se concrétise aussi sur l'aspect naturel.

Cette attitude constante et vicieuse du CCRO heurte la liberté même des travailleurs. Il appartient aux employés de choisir leur syndicat. Ce choix ne doit pas être imposé par le patron, à moins que l'on veuille appliquer au Canada, directement ou indirectement, les théories qui prédominent dans les pays communistes et totalitaires.

Il faut dire que si le CCRO a limité au plan national les unités de négociation, c'est qu'il a interprété, à sa manière étroite, la loi elle-même qui ne donne pas de définition précise de l'unité de négociation.

C'est pourquoi, il est devenu plus qu'urgent d'amender le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi fédérale sur les relations industrielles, afin de rectifier des décisions injustes et antidémocratiques et permettre la reconnaissance des unités de négociation, tant sur le plan naturel que national.

Le malaise dure depuis longtemps. Un comité ministériel a été constitué en avril dernier. Il lui en a pris neuf mois pour présenter, le 8 décembre dernier, un rapport de ses méditations au très honorable premier ministre. J'espère que ce dernier ou son secrétaire parlementaire ne couvera pas un nirvana prolongé, mais que dès ce soir, il assurera la Chambre que la loi va être amendée très prochainement, de sorte que la justice, la liberté et l'égalité seront enfin respectées au Canada.

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, selon la tradition et les coutumes parlementaires, les délibérations d'un tel comité ne peuvent être rendues publiques que lorsque le rapport final est préparé pour publication. Je suis étonné que l'honorable député ignore cette règle élémentaire de notre procédure.

A tout événement, je puis l'assurer que ce comité est très actif et que sa composition, qui comprend l'honorable ministre du Commerce (M. Winters), celui du Travail (M. Nicholson), celui de la Main-d'œuvre et de l'Immigration (M. Marchand), indique le sérieux que le gouvernement porte à ce problème et nous assure d'avance de l'efficacité de ce rapport qui sera rendu public en temps et lieux.

• (1.00 a.m.)

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE—TENUE D'UNE CONFÉRENCE AVEC LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC EN VUE D'ÉTUDIER LA VALIDITÉ DES CONFESSIONS

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur le président, c'est avec beaucoup d'émotion que je parle . . .

[*Traduction*]

L'hon. M. Churchill: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Aux termes de l'article provisoire 39A du Règlement, à 10 heures du soir, les lundis, mardis ou jeudis, monsieur l'Orateur peut, nonobstant les dispositions des articles 6(3) et 32(2) du Règlement, estimer qu'une motion portant ajournement de la Chambre a été présentée et appuyée et, dès lors, cette motion peut faire l'objet d'un débat qui ne doit pas excéder trente minutes. Cet article provisoire du Règlement ne dit rien au sujet de une heure le lendemain; il y est question de 10 heures du soir. Comme il est maintenant une heure du matin, j'estime que ce débat est tout à fait contraire au Règlement.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): La Chambre a consenti à l'unanimité, semble-t-il, à passer à la motion d'ajournement après la proposition de M. Pepin, appuyée par M. McIlraith, de passer au débat sur l'ajournement.

L'hon. M. Churchill: Je m'y suis opposé plus tôt.

L'hon. M. McIlraith: Non, personne s'y est opposé.

M. Mackasey: Puis-je parler brièvement à ce sujet, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Non. J'ai décidé que nous passerions à la motion d'ajournement.

L'hon. M. Churchill: C'est abuser du personnel de la Chambre d'une façon révoltante.

M. Choquette: Je terminerai mes remarques dans deux minutes.

L'hon. M. Churchill: C'est très égoïste de votre part.

M. Choquette: Vous avez tellement abusé de nous que je vais continuer.

[*Français*]

Monsieur le président, une très brève intervention pour dire d'abord toute l'émotion que je ressens de parler devant un auditoire aussi considérable.

La question que j'avais à poser, est la suivante à laquelle je voudrais ajouter un préambule:

Une société évoluée, monsieur le président, cherche évidemment, de toutes ses énergies, à assurer la protection maximum à ses membres contre les mauvais sujets qui constituent une atteinte à un ordre de justice. L'action policière est une nécessité inéluctable dans un pays civilisé, et il arrive trop fréquemment que les mérites de la force constabulaire ne soient pas reconnus à leur juste valeur.

Il est donc primordial que les loi existantes ne paralysent pas la détection des crimes, et une latitude suffisante doit être accordée aux investigateurs souvent héroïques qui ont à mettre à jour les forfaits et la scélératesse d'individus sordides qui ne respectent que la crainte physique.

Toutefois, au Canada, dans le contexte de la civilisation nord-américaine, notre pays étant un des plus avancés au point de vue social, les sciences humaines progressent assez vite que l'on recourt à autre chose que la brutalité sur la personne des détenus pour servir les fins de la justice.

Conséquemment, je voudrais faire certaines suggestions en marge des actes de violence qu'on a eu à déplorer et pour lesquels le Barreau de la province de Québec a réclamé la tenue d'une enquête royale. Je suggère, monsieur le président, pour prévenir cette brutalité policière exercée contre les accusés et les détenus, que, d'abord, ceux qui sont chargés de les interroger soient des gens qui ont un entraînement poussé, qui connaissent suffisamment les sciences humaines, la science de l'interrogatoire, par exemple, pour obtenir des aveux autrement que par la violence et la brutalité physique.

Deuxièmement, je crois qu'il doit exister une collaboration étroite entre, d'une part, les officiers représentant la justice et, d'autre part, les avocats de la défense, afin que ces derniers cherchent autre chose que de démontrer à tout prix l'innocence de leurs clients. Si, au contraire, ils sont capables de jeter de la lumière et de servir les fins de la justice, s'ils sont convaincus de la culpabilité de leurs clients, par exemple, qu'ils collaborent plus étroitement avec la justice plutôt que de poursuivre des causes inutiles.

Troisièmement, aucune confession ne devrait être obtenue d'un accusé si ladite confession est faite en l'absence du procureur. Ceci n'empêche pas les policiers d'avoir suffisamment de latitude pour interroger les détenus, mais toute confession devrait être considérée comme non valide si elle est obtenue en l'absence du procureur de l'accusé.

[M. Choquette.]

Et, quatrièmement, les dispositions de la déclaration des droits de l'homme devraient êre mises en vigueur avec plus de force qu'elles ne le sont actuellement, et le Code criminel devrait stipuler que tout policier ou tout agent de la paix qui refuse à un détenu de communiquer avec son avocat commet une infraction punissable par voie de conviction sommaire. Ainsi, les dispositions de la Déclaration canadienne des droits de l'homme pourraient avoir force et vigueur, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui parce qu'on sait ce qui se produit fréquemment, les policiers ou les agents de la paix refusent aux détenus de communiquer avec leur avocat.

Je résume ma pensée. Nous ne pouvons pas paralyser l'action policière avec des lois cyniques. Il faut accorder aux policiers une certaine latitude, parce qu'ils sont souvent courageux et héroïques, mais, d'autre part, nous devons réprouver à grands cris toute brutalité policière. En appliquant les suggestions que je fais, je crois que nous pourrions éviter les excès que nous avons eu à déplorer récemment.

[*Traduction*]

M. B. S. Mackasey (secrétaire parlementaire du ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, je ne suis pas surpris que le représentant de Lotbinière saisisse la Chambre des communes de son problème, car il a la réputation de vouloir aider son prochain. Il en a donné la preuve par l'intérêt qu'il manifeste aux mesures de sécurité aux passages à niveau. Il devrait naturellement profiter de l'occasion pour exprimer son intérêt, étant donné qu'en ces derniers jours, il y a eu à Montréal au moins six accidents mortels de signalés au public.

Certaines mesures de sécurité ont déjà été inscrites dans un projet de loi aux États-Unis. Ce pays est d'avis qu'un avocat devrait représenter tout accusé, que celui-ci puisse ou non lui payer ses services. C'est là un principe que devrait adopter le Canada. Les membres du barreau canadien, dont certains se trouvent ici, rencontrent là un grand obstacle. Trop de Canadiens sont victimes de leur situation financière, qui les empêche de se faire bien représenter devant nos tribunaux. Je recommande fortement au ministère de la Justice la proposition utile et généreuse du député de Lotbinière.

[*Français*]

M. Choquette: Je voudrais remercier l'honorable député de Verdun (M. Mackasey) pour ses compliments généreux à mon endroit.

M. l'Orateur: A l'ordre! L'honorable député de Trois-Rivières.

• (1.10 a.m.)

L'EXPO '67—PARRAINAGE D'UNE TOURNÉE EUROPÉENNE DE CLUBS «PEE-WEE» DE HOCKEY

M. Joseph-Alfred Mongrain (Trois-Rivières): Monsieur le président, au risque de ne pas me conformer au Règlement, je voudrais d'abord dire combien j'ai été scandalisé de voir que tantôt tous les conservateurs ont contribué à faire perdre du temps de la Chambre et qu'ils s'opposaient à ce que nous prenions, nous, sept minutes.

Je résumerai mon affaire brièvement. De quoi s'agit-il dans la question que je veux soulever? De deux équipes de hockey de la catégorie Pee-wee, de l'âge de 10 à 12 ans, qui ont été choisies par l'Expo de Montréal pour faire une tournée en Europe. Alors, où est le problème? Eh bien, le problème, c'est qu'ils ne peuvent évoluer sur la glace en Europe sans l'autorisation de la CAHA et de la QPHA. Or, nous demandons tout simplement que l'honorable premier ministre (M. Pearson), le ministre du Commerce (M. Winters), qui est responsable de l'Expo et peut-être commissaire général de l'Expo, fassent comprendre le bon sens au directeur de ce monopole, de ce trust qui s'appelle la CAHA, dont on a eu si souvent à se plaindre ici à la Chambre des communes.

Pour demander cette chose, monsieur le président, je suis en bonne compagnie, puisque je suis appuyé par l'honorable député de Champlain (M. Matte) et par celui de Saint-Henri (M. Lessard). Je suis appuyé aussi par les maires de Ville LaSalle, du Cap-de-la-Madeleine, de Trois-Rivières et de Montréal; j'ai les documents en main pour ces choses-là, et j'ai également les documents de la commission de l'Expo, qui encourage cette tournée.

Qu'est-ce qu'on prétexte pour empêcher cette tournée? Des raisons futiles, insignifiantes, enfantines, voire même fausses dans bien des cas. On dit, par exemple, qu'on enfreint le règlement E-5, en vertu duquel on doit demander l'autorisation pour faire une tournée semblable. On la demande et on nous la refuse. On dit que les équipes n'ont pas le droit d'aller jouer contre des équipes européennes; elles ne vont pas jouer contre des équipes européennes, elles vont jouer l'une contre l'autre. Une représentera l'Expo et l'autre la Commission du centenaire.

On dit que la CAHA n'a pas le droit de voter contre ses propres règlements; on va lui prouver qu'elle l'a fait quinze fois. Alors, il est stupide de penser que ce sont les hommes qui sont faits pour servir les règlements. Je suis plutôt d'avis que les règlements sont faits pour servir les hommes et que les règlements comportent des cas exceptionnels.

On dit qu'il y a un règlement qui défend aux jeunes d'aller jouer en dehors de la province, en dehors du pays. C'est vrai, et nous l'approuvons; nous comprenons le bien-fondé de cette attitude. Seulement, nous disons que la CAHA, à maintes reprises, a reconnu des exceptions, et nous considérons que l'Expo '67 et le Centenaire constituent quelque chose d'exceptionnel.

On dit qu'on expose ces jeunes au danger de la maladie en les envoyant en Europe. Ils vont être accompagnés de leurs parents; ils vont également être accompagnés de gens sérieux comme M. Jacques Plante, un certain nombre de maires et de conseillers municipaux. On va leur donner les vaccins qui s'imposent avant leur départ. On pourrait citer les cas de 25 jeunes hommes de cet âge-là qui s'en vont en Europe avec leurs parents, pour faire des études, et qui n'en sont pas plus malades. Ils ne s'en vont pas en Chine ou au Japon; ils s'en vont en Angleterre, en France, en Belgique, en Allemagne.

On dit qu'il y aurait un «endossement» ou, enfin, un appui de certaines compagnies industrielles, qui voudraient y trouver de la publicité; c'est faux. On dit qu'ils peuvent y aller s'ils veulent, sans permission. Oui, mais ce qu'on ne dit pas, c'est qu'ils seront empêchés de jouer ensuite dans le hockey organisé pendant de nombreuses années parce qu'il y a un trust, un monopole qui s'appelle la CAHA, qui les empêche d'y aller.

On dit que la CAHA a peur d'être responsable. Ceux qui patronisent ce voyage-là prennent toutes les assurances voulues et sont prêts à signer tous les documents pour dégager la CAHA.

Maintenant, les responsables du voyage ne demandent pas d'argent à qui que ce soit. Ils vont risquer $20,000 pour financer le voyage. Tout ce qu'ils demandent, c'est qu'on ne leur mette pas de bâtons dans les roues; qu'on les laisse aller faire de la publicité en faveur de l'Expo, c'est tout.

On dit que le *Physical Fitness Council* s'oppose à ces choses-là. Nous comprenons, car, règle générale, cela ne doit pas être la pratique habituelle que de laisser aller jouer des jeunes, comme ça, en dehors du pays. Bien, nous considérons qu'avec les précautions qui sont prises dans le cas actuel et qu'en vue surtout de l'événement extraordinaire qui

s'appelle l'Expo '67, nous devrions les laisser aller.

Monsieur le président, ce que nous demandons, tout simplement,—et ce n'est pas la première fois que nous le demandons à la Chambre—c'est que les autorités compétentes fassent entendre raison aux responsables de la CAHA, qui exercent leur monopole sur les sports au pays, afin qu'ils accordent la permission qui est sollicitée dans les circonstances. On se rend compte, évidemment, du cas exceptionnel qui amène ces jeunes à aller jouer en Europe.

Je le répète: nous ne demandons d'argent à personne, nous assumons toutes les responsabilités, nous dégageons toutes les responsabilités, tout ce qu'on demande c'est qu'on ne nous mette pas des bois dans les roues. Si nous n'avons pas cette autorisation-là de la CAHA, on ne pourra pas obtenir les places en Europe; alors, cela rime à quoi? Ces jeunes gens-là sont exposés à des sanctions.

Monsieur le président, je voudrais insister; d'ailleurs, tous les reporteurs sportifs de la province de Québec, sans exception, ont fourni des découpures en quantité considérable à ce sujet, à qui de droit, et ils ont endossé le projet. Ils ont crié au scandale en voyant que la CAHA ne voulait pas entendre raison dans une circonstance semblable. Et, comme bien d'autres d'ailleurs, monsieur le président, je me demande si l'on n'est pas rendu au point où il faut mettre la CAHA à la raison, et ce d'une façon définitive. (*Applaudissements*)

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): Monsieur le président, à la suite de la question posée cet après-midi à l'honorable ministre du Commerce (M. Winters), probablement à cause de sa responsabilité envers l'Expo '67, le ministre a communiqué avec le président de l'Association du hockey amateur du Canada, M. Page.

Le ministre m'a demandé de souligner l'importance de cette question pour toutes les parties intéressées. Ce sujet a d'ailleurs été porté à son attention par deux membres du Parlement, les députés de Saint-Henri et de Trois-Rivières (MM. Lessard et Mongrain). Face à ces représentations, le ministre s'est cru lié et a discuté de ce sujet cet après-midi même avec les officiers supérieurs de l'Association.

Le ministre a passé en revue, avec M. Page, tous les détails de cette affaire et il lui a demandé de s'assurer que tous les aspects de ce problème soient attentivement et complètement examinés, en exprimant l'espoir qu'une décision ne soit prise qu'à la lumière de toutes les circonstances, de manière que cette décision soit équitable et raisonnable.

J'ose croire que l'honorable député sera satisfait que le ministre soit allé aussi loin qu'il lui était permis.

J'ajouterai, en ma qualité personnelle de député de Québec-Sud, que je verrais très bien qu'en des circonstances exceptionnelles l'Association du hockey amateur du Canada prenne des décisions exceptionnelles. Il me plairait de souhaiter «bon voyage» à nos Pee-Wee.

[*Traduction*]

(La motion est adoptée et la séance est levée à 1 h. 18 du matin, en conformité d'un ordre spécial.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 21 décembre 1966

La séance est ouverte à deux heures et demie.

[*Français*]

LE COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉPÔT DE LETTRES DESTINÉES À INTENSIFIER L'EXPORTATION

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, au nom de l'honorable ministre du Commerce (M. Winters) je voudrais déposer deux copies, en français et en anglais, de deux lettres destinées à intensifier et promouvoir l'exportation, selon un programme annoncé par l'honorable ministre du Commerce en octobre 1966.

Une lettre sera envoyée aux compagnies qui offrent des possibilités d'exportation mais qui ont été inactives dans ce domaine jusqu'à ce jour. L'autre sera écrite aux compagnies déjà engagées dans le commerce extérieur.

L'objet de ces lettres est d'encourager les sociétés canadiennes dans leur programme d'exportation et de mettre à leur disposition les facilités que peut leur procurer le ministère du Commerce.

Je demande donc l'autorisation de déposer ces lettres.

[*Traduction*]

M. l'Orateur: Le député est-il autorisé à déposer les lettres dont il vient de parler?

Des voix: D'accord.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

ALLÉGATION CONCERNANT LA PARTICIPATION CANADIENNE À L'EXÉCUTION DE PRISONNIERS DE GUERRE ALLEMANDS

L'hon. Paul Hellyer (ministre de la Défense nationale): Conformément à un engagement que j'ai pris le 8 novembre en réponse à une question du député de Royal (M. Fairweather), j'aimerais faire une autre déclaration concernant le procès et l'exécution de deux marins allemands, Dorfer et Beck, à Amsterdam en 1945. Les députés se souviendront que j'ai traité de cette question à la Chambre le 11 octobre. Depuis lors, j'ai fait faire d'autres enquêtes. Ces enquêtes ont fourni des renseignements complets, et j'assure la Chambre que rien n'a été révélé qui puisse modifier mes déclarations antérieures.

En somme, toutes les allégations selon lesquelles un officier ou un soldat canadien aurait agi de façon illégale, ou l'exécution de Dorfer et de Beck aurait été d'instigation canadienne, sont absolument dénuées de fondement.

Les insinuations qu'on s'est permises reposaient sur une fausse conception, je pense, des événements et des circonstances. Les ordres de reddition rendaient les Allemands responsables de la discipline de leurs troupes qui attendaient d'être renvoyées en Allemagne et licenciées. Les conditions de la reddition ne mentionnaient aucun changement des mesures disciplinaires que pouvaient appliquer les Allemands. Comme je l'ai déjà signalé, les restrictions aux procédures disciplinaires allemandes figuraient dans la loi militaire nº 153 que le quartier général de la 1re Armée canadiennes ont fourni, pour l'exécution, des fusils le lendemain de l'exécution.

On ignore si Dorfer ou Beck ont déserté sur les instances des alliés, et l'article dans *Der Spiegel* témoigne du contraire. De même, rien ne confirme que l'un des deux hommes ait collaboré avec les alliés pendant sa désertion des forces allemandes. En fait, les preuves que nous avons indiquent que non.

Il est exact que les autorités militaires canadiennes ont fourni, pour l'exécution, des fusils et des munitions pris aux Allemands, ainsi que le moyen de transport, mais ces deux faits ont été faussement interprétés. Les Allemands ayant été désarmés, il fallait, pour leur permettre d'exécuter la sentence, leur rendre des fusils. Lorsque ces fusils leur eurent été remis, les autorités allemandes ont déclaré qu'elles feraient fusiller les condamnés sur place, devant leurs propres troupes. Les militaires canadiens auraient aussi assisté à l'exécution. L'officier canadien présent s'y étant opposé, les Allemands lui demandèrent de fournir un moyen de transport pour pouvoir procéder à l'exécution ailleurs. C'est pour cette raison seulement que les Canadiens fournirent un camion pour transporter les condamnés et le peloton d'exécution.

Comme je l'ai dit, il est tout à fait faux de prétendre que les autorités canadiennes ont suggéré les procès et les exécutions. Après la

cour martiale, l'officier canadien sur les lieux a refusé qu'on procède à l'exécution avant d'avoir reçu des directives à ce sujet, bien que l'officier allemand ayant la charge du camp ait insisté inlassablement sur le fait qu'il ne serait plus responsable de la discipline des troupes allemandes si les exécutions n'avaient pas lieu avant la tombée de la nuit. L'officier canadien a refusé de permettre les exécutions tant que les autorités canadiennes ne l'auraient pas informé que le chef d'état-major du Corps allemand 30 approuvait l'exécution de la sentence.

Les autorités allemandes ne nous ont pas demandé, du moins pas encore, notre aide dans leur enquête sur cette affaire. Si elles nous la demandent, le gouvernement, bien entendu, collaborera comme il se doit.

Tous les députés conviendront, j'en suis sûr, s'il s'agit d'un incident fort regrettable mais, la guerre étant terminée depuis vingt ans, j'estime qu'on ne gagnerait rien en poussant l'affaire plus loin.

LES FINANCES

DÉPÔT DU RAPPORT DE LA COMMISSION DU TARIF SUR LES MACHINES, APPAREILS ET CLICHÉS

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je dépose aujourd'hui des exemplaires en français et en anglais du rapport de la Commission du tarif sur le renvoi n° 133 concernant les machines, appareils, clichés et produits assimilés pour l'impression et les industries connexes. Je dépose également le compte rendu sténographique des témoignages que la Commission a entendus lors de ses audiences publiques.

J'assure à la Chambre que le gouvernement étudiera avec le plus grand soin les recommandations que la Commission du tarif formule dans son rapport. En outre, je saisis l'occasion pour inviter tous les intéressés à me communiquer promptement leurs observations sur ce rapport.

MODIFICATION DE LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

DISPOSITIONS ANALOGUES À CELLES DE LA LOI AIDANT À LA CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances) demande à présenter le bill n° C-259 intitulé: loi modifiant la loi de l'impôt sur le revenu et abrogeant la loi aidant à la construction de navires au Canada.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

[L'hon. M. Hellyer.]

LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DE DÉVELOPPEMENT

GARANTIE VISANT L'ACHAT D'ACTIONS AGRÉÉES

M. Steven Otto (York-Est) demande à déposer le bill n° C-260 visant à constituer en corporation la Société canadienne de développement.

M. Knowles: Expliquez-vous.

M. Otto: Le présent projet de loi a pour objet de constituer une société de la Couronne qui permettrait aux Canadiens de racheter notre industrie nationale, actuellement aux mains d'étrangers. Il semble que cette question ait été rayée de la liste des questions urgentes du gouvernement; pourtant bien des Canadiens lui reconnaissent une importance nationale. Le bill constituera en corporation une société de la Couronne chargée de donner aux Canadiens une garantie quant au prix d'achat d'actions agréées. D'après moi, les Canadiens se sont si souvent fait plumer à la bourse par les spéculateurs, que seule une garantie du gouvernement parviendra à les convaincre qu'ils paient un juste prix pour leurs actions. Je suis convaincu que si l'on donne suite à ce projet de loi, les Canadiens reprendront bientôt la direction de leur potentiel industriel.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

LOI SUR L'INTERRUPTION DES SERVICES POSTAUX

MESURE PRÉVOYANT UN RECOURS CONTRE LA PERTE OU LES PRIVATIONS SUBIES PAR SUITE DES INTERRUPTIONS DES SERVICES RÉGULIERS

L'hon. Lucien Cardin (ministre de la Justice) propose la 1re lecture du bill n° S-55 prévoyant un recours dans certains cas contre la perte ou les privations subies par suite des interruptions des services postaux réguliers.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles un député requiert une réponse orale sont marquées d'un astérisque.)

OKA (P.Q.)—ROUTE PASSANT PAR LA RÉSERVE INDIENNE

Question n° 2140—**L'hon. M. Dinsdale:**

1. Est-ce qu'on est en train d'arpenter le terrain de la réserve d'Oka dans la province de Québec en vue d'y continuer un tronçon de route?

2. Dans l'affirmative, qui fait l'arpentage et au nom de qui?

3. A-t-on consulté à ce sujet les Indiens intéressés?

4. Dans l'affirmative, ont-ils approuvé les travaux d'arpentage, et quelle entente a-t-on élaborée?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): 1. On a terminé, sur l'établissement d'Oka, l'arpentage préliminaire du tronçon actuel de route, long de 2.8 milles, connu sous le nom de Chemin du Milieu.

2. L'arpentage du tracé de la route a été effectué sous la direction de l'ingénieur de la division rattachée au ministère provincial de la Voirie pour le compte des résidents indiens et à la demande de la Direction générale des affaires indiennes.

3. Oui, l'arpentage a été autorisé par une résolution qu'a adoptée le Conseil de bande élu représentant les Indiens d'Oka.

4. Des accords écrits ont été conclus avec tous les propriétaires indiens des terrains nécessaires à des fins de construction routière. Chaque propriétaire recevra un dédommagement, une fois qu'on aura terminé la reconstruction et l'arpentage authentique visant à établir la superficie précise des terrains en cause.

MONTRÉAL—LES EMPLOYÉS DE LANGUE ANGLAISE DANS UN BUREAU DE POSTE

Question nº 2149—**M. Irvine:**

1. Combien de gens de langue anglaise travaillent au bureau de poste de la rue Windsor à Montréal?

2. Combien de personnes d'expression française travaillent à ce même bureau de poste?

3. Combien de gens d'autre origine ethnique travaillent à ce même bureau de poste?

4. Quel est le nombre total des employés de ce bureau de poste, et combien d'entre eux sont bilingues, c'est-à-dire parlent le français et l'anglais?

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): 1. 67 employés ne parlent que l'anglais.

2. 770 employés ne parlent que le français.

3. 83.

4. 3221 (total), 2384 (bilingues).

Nota: Ces chiffres comprennent les employés du bureau de poste de Montréal et ceux du bureau de district de Montréal; ces bureaux se trouvent dans l'immeuble des postes de la rue Windsor.

LES SUBVENTIONS FÉDÉRALES AUX FACULTÉS DE MÉDECINE

Question nº 2183—**M. Isabelle:**

Le gouvernement accorde-t-il des subventions aux facultés de médecine des diverses universités du Canada et, dans le cas de l'affirmative, impose-t-il des exigences minimums à ces facultés et, quelles sont les exigences pour l'admission des étudiants aux facultés de médecine, *a*) de l'Université Laval, *b*) de l'Université de Montréal, *c*) de l'Université McGill, *d*) de l'Université de Toronto, *e*) de l'Université de la Colombie-Britannique, *f*) de l'Université de la Saskatchewan?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social m'informe comme il suit: Aux termes des subventions à l'hygiène, le gouvernement fédéral appuie des programmes d'hygiène dont les projets ont été soumis par les provinces et qui portent, entre autres, sur les services cliniques et sur les services de recherches et de formation dispensés par les facultés de médecine d'universités canadiennes ou sous la surveillance de celles-ci. De plus, le gouvernement fédéral assistera, en vertu de la Caisse d'aide à la santé, des projets présentés par les provinces en vue de la construction et de la restauration des immeubles des facultés de médecine consacrés à l'enseignement et à la recherche. *a*) à *f*) La mise sur pied et la direction des facultés de médecine relèvent de l'autorité provinciale. Aucune norme fédérale n'a été établie quant à l'admission des étudiants.

*LES DÉTENTEURS D'OBLIGATIONS PERPÉTUELLES

Question nº 2187—**M. Rynard:**

1. A-t-on fait une étude des porteurs actuels des titres des obligations perpétuelles du gouvernement du Canada émises en 1936 pour la somme de 55 millions de dollars?

2. A-t-on calculé les bénéfices qu'obtiendraient les actuels porteurs de ces titres d'obligations qui ne sont pas les acheteurs originaux ni les héritiers ni les fiduciaires des obligations originales, si ces titres étaient remboursés à leur valeur au pair?

3. Quelle est l'estimation des bénéfices qu'obtiendraient les actuels porteurs de ces obligations qui n'étaient pas les acheteurs originaux, ni les héritiers ni les fiduciaires, si le taux d'intérêt était haussé à plus de 3 p. 100?

[*Français*]

M. Jean Chrétien (secrétaire parlementaire du ministre des Finances et Receveur général): Le 15 septembre 1966, il y avait 4,698 porteurs d'obligations perpétuelles nominatives dont 330 représentaient des inscriptions originales. Le total des titres nominatifs rend compte d'environ $27,500,000 de valeur au pair pour laquelle les 330 inscriptions originales justifient une valeur au pair approximative de $700,000. On ignore le nombre d'obligations au porteur, totalisant environ $27,500,000, qui appartiennent toujours à leurs acheteurs originaux. Depuis la date d'émission, le 15 septembre 1936, les obligations perpétuelles ont changé de propriétaires à des prix variés qui s'échelonnent de $50 environ à $104 par $100 de valeur au pair. Il est impos-

sible d'établir les divers prix auxquels les porteurs actuels des obligations perpétuelles, autres que les acheteurs originaux, ont acheté leurs obligations. En conséquence, il n'est pas possible de calculer le montant de gains en capital qui serait réalisé si les obligations perpétuelles étaient rachetées au pair ou si le taux d'intérêt de 3 p. 100 du coupon était augmenté. Toutefois, comme le ministre des Finances l'a signalé à la Chambre le 5 octobre, les achats d'obligations perpétuelles durant les années récentes ont été effectuées aux prix du marché, lesquels étaient sensiblement inférieurs au prix d'émission original, soit $96.50 par $100 de valeur au pair.

[*Traduction*]

LA CHAUSSÉE DU PASSAGE DE NORTHUMBERLAND

Question n° 2198—**M. Macquarrie:**

1. Quand se propose-t-on de demander des soumissions pour la réalisation de l'étape de la chaussée du passage de Northumberland entre l'Île du Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick?

2. Quand s'attend-on que cette étape sera terminée?

3. Quelle en est la longueur totale?

4. S'est-il produit un retard dans le temps prévu ou l'appel de soumissions, et, dans le cas de l'affirmative, quelles raisons justifiaient ce retard?

L'hon. George J. McIlraith (ministre des Travaux publics): 1. Janvier 1967.

2. Deux ans.

3. Environ 11,700 pieds.

4. Il n'y a eu aucun retard; cependant, il n'est pas possible de solliciter des soumissions tant qu'un accord avec les provinces n'est pas intervenu au sujet des taxes de vente.

LES MISES EN CHANTIER DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

Question n° 2248—**M. Bell:**

Combien de maisons ont été mises en chantier dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et de l'Île du Prince-Édouard chaque année depuis 1960, avec chiffres donnés séparément relativement à la construction urbaine, et ayant trait particulièrement au financement direct et indirect (assuré) selon les modalités de la Loi nationale sur l'habitation, et au financement ordinaire?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Les données qui portent sur la mise en chantier de maisons dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et de l'Île du Prince-Édouard depuis 1960, et qui indiquent séparément le nombre de maisons mises en chantier dans les régions urbaines, sont fournies au tableau 1 ci-contre.

Les données, concernant les maisons qui ont été mises en chantier par source de financement pour chaque province, ne sont pas disponibles, mais les données relatives à la région de l'Atlantique sont indiquées au tableau 2 ci-après. Les données relatives aux maisons financées aux termes de la loi nationale sur l'habitation dans les quatre provinces depuis 1960, avec chiffres donnés séparément pour les prêts consentis par les prêteurs agréés et par la Société, sont indiquées au tableau 3 ci-après.

TABLEAU 1

LOGEMENTS COMMENCÉS, PROVINCES DE L'ATLANTIQUE, DE 1960 À SEPTEMBRE 1966

(Unités de logement)

Période	Centres urbains de 5,000 âmes ou plus	Autres centres	Total
		TERRE-NEUVE	
1960	306	1,720	2,026
1961	426	1,428	1,854
1962	664	906	1,570
1963	721	1,086	1,807
1964	600	1,432	2,032
1965	692	972	1,664
Janv.–sept.			
1965	430	909	1,339
1966	750	742	1,492
		ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD	
1960	64	208	272
1961	483	427	910
1962	77	300	377
1963	77	452	529
1964	126	247	373
1965	86	557	643
Janv.–sept.			
1965	68	371	439
1966	97	228	325
		NOUVELLE-ÉCOSSE	
1960	1,496	2,551	4,047
1961	1,545	2,136	3,681
1962	1,769	1,420	3,189
1963	1,803	1,154	2,957
1964	2,060	1,878	3,938
1965	2,047	1,761	3,808
Janv.–sept.			
1965	1,466	1,334	2,800
1966	1,051	1,087	2,138
		NOUVEAU-BRUNSWICK	
1960	800	980	1,780
1961	1,099	979	2,078
1962	1,199	1,108	2,307
1963	1,071	598	1,669
1964	2,038	1,006	3,044
1965	1,746	1,083	2,829
Janv.–sept.			
1965	1,314	829	2,143
1966	819	1,074	1,893

TABLEAU 2

LOGEMENTS COMMENCÉS PAR PRINCIPALE SOURCE DE FINANCEMENT, 1960-1965

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Période	Prêts aux termes de la loi nationale sur l'habitation		Autre genre de financement LNH	Prêts conventionnels des institutions	Autre genre de financement	Total
	Prêts des prêteurs agréés	Prêts de la SCHL				
1960	752	602	324	1,532	4,915	8,125
1961	1,071	1,183	151	1,813	4,305	8,523
1962	1,006	651	65	2,668	3,053	7,443
1963	591	613	99	3,146	2,513	6,962
1964	663	836	179	4,440	3,269	9,387
1965	380	1,071	101	4,027	3,365	8,944

TABLEAU 3

FINANCEMENT NET DE LA NOUVELLE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS AUX TERMES DE LA LNH, PROVINCES DE L'ATLANTIQUE, 1960-1965

(Unités de logement)

Période	Prêts hypothécaires		Autre financement LNH	Financement LNH Total
	Prêteurs agréés	SCHL		
	TERRE-NEUVE			
1960	12	58	—	70
1961	49	216	—	265
1962	18	182	—	200
1963	9	279	—	288
1964	2	152	—	154
1965	6	463	210	679
Total 1960-1965	96	1,350	210	1,656
	ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD			
1960	6	48	10	64
1961	26	33	93	152
1962	6	16	10	32
1963	11	12	6	29
1964	9	55	—	64
1965	3	55	—	58
Total 1960-1965	61	219	119	399
	NOUVELLE-ÉCOSSE			
1960	399	435	351	1,185
1961	513	556	94	1,163
1962	434	203	88	725
1963	293	160	51	504
1964	127	234	231	592
1965	84	339	87	510
Total 1960-1965	1,850	1,927	902	4,679
	NOUVEAU-BRUNSWICK			
1960	285	292	100	677
1961	516	303	—	819
1962	588	171	94	853
1963	360	230	103	693
1964	517	436	—	953
1965	269	397	—	666
Total 1960-1965	2,535	1,829	297	4,661

[L'hon. M. Nicholson.]

LES EXPÉDITIONS DE BOIS DE CORDE VERS LES ÉTATS-UNIS

Question nº 2270—**M. Reid:**

1. Depuis vingt ans, quelle quantité et quelles sortes de bois de corde a-t-on expédiées du Canada à l'État du Minnesota (É.-U.)?

2. Quel pourcentage de ce bois a été coupé sur des terres de la couronne, et quel pourcentage sur des terres privées?

3. L'État du Minnesota exporte-t-il du bois au Canada?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le ministère du Commerce et le ministère des Forêts et du Développement rural m'informent comme il suit:

1, 2 et 3. Les renseignements demandés ne sont pas disponibles, parce que les chiffres des importations venant des États-Unis et des exportations allant aux États-Unis ne sont pas calculés par État.

LES PERMIS DE FENAISON POUR LE PARC DE RIDING MOUNTAIN

Question nº 2282—**M. Mandziuk:**

1. Combien de permis de fenaison ont été délivrés par le ministère du Nord canadien pour le parc national de Riding Mountain au cours de l'année 1966?

2. Combien de permis de pâturage ont été délivrés pour ledit parc au cours de l'année?

3. Combien de têtes de bétail et combien de chevaux ont été mis en pâturage dans ce parc en 1966?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): 1. 22.

2. 54.

3. 1,264 bovins à la faveur d'un permis. Au 1er juin, environ 1,000 bovins en vertu de permis. Ce nombre à été réduit, par l'application des règlements des parcs nationaux, à 150 le 15 septembre, et on s'attend que le pâturage sans permis sera négligeable les prochaines années. 12 chevaux.

L'AMÉNAGEMENT DU PARC CARTIER-BRÉBEUF

Question nº 2289—**M. Duquet:**

1. Le gouvernement de la province de Québec a-t-il fait une demande officielle au gouvernement du Canada pour l'aménagement d'un parc national connu maintenant sous le nom de Parc Cartier-Brébeuf et, dans le cas de l'affirmative, en quelle année?

2. Qui a cédé les terrains au gouvernement pour l'aménagement de ce parc national?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): 1. Non.

2. C'est la ville de Québec qui a cédé au gouvernement fédéral les terrains où se trouvait le parc municipal appelé Cartier-Brébeuf. D'autre part, la province de Québec a fait cession d'une partie du lit de la rivière Lairet, tandis que la Commission d'aménagement de Québec a fourni des terrains sur chacune des deux rives de ce même cours d'eau.

La cession d'autres terrains de la ville de Québec est en voie d'exécution.

L'OUVERTURE D'UN PARC EN GASPÉSIE

Question nº 2290—**M. Duquet:**

Le gouvernement de la province de Québec a-t-il fait une demande officielle au gouvernement du Canada pour l'ouverture au aménagement d'un parc national en Gaspésie et, dans le cas de l'affirmative, en quelle année, et est-ce que la demande fut acceptée ou rejetée?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Non.

L'AMÉNAGEMENT D'UN SITE HISTORIQUE EN GASPÉSIE

Question nº 2291—**M. Duquet:**

Le gouvernement de la province de Québec a-t-il fait une demande officielle au gouvernement du Canada pour l'aménagement d'un site national en Gaspésie depuis 1950 et, dans le cas de l'affirmative, en quelle année la demande a-t-elle été faite, et pour souligner quel événement?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Non.

LA CRÉATION D'UN SAUMON HYBRIDE

Question nº 2302—**M. Crouse:**

1. Est-ce que le ministère des Pêcheries a pris des mesures pour développer un saumon hybride semblable à celui qu'ont produit les biologistes en pêcheries américains de l'État de Washington, et, dans le cas de l'affirmative, quelles sont les mesures que l'on a prises?

2. Est-ce que le ministère des Pêcheries s'intéresse toujours à ce développement, et, dans le cas de l'affirmative, quand peut-on s'attendre à un ensemencement d'hybrides dans les rivières de la Nouvelle-Écosse?

L'hon. H. J. Robichaud (ministre des Pêcheries): 1. Non.

2. Le ministère est au courant de ce fait nouveau, mais aucun projet d'introduction de cet hybride dans les rivières de la Nouvelle-Écosse n'a été conçu.

[*Français*]

LES ALLOCATIONS FAMILIALES—NOMBRE D'ENFANTS BÉNÉFICIAIRES ET COÛT GLOBAL ANNUEL

Question nº 2305—**M. Latulippe:**

1. Quel est le nombre total des enfants de moins de 16 ans qui ont bénéficié des allocations familiales, *a*) en 1946, *b*) en 1966?

2. Quel est le coût global annuel des allocations familiales payées, *a*) en 1946, *b*) en 1966?

L'hon. Allan J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): 1. *a*)

Au mois de décembre 1946, 3,456,503; *b*) Au mois de novembre 1966, 6,877,313; (Selon les derniers chiffres disponibles).

2. *a*) $245,701,684, 1946-1947; *b*) $551,734,-824, 1965-1966; (Selon les derniers chiffres disponibles).

COÛT DE TERRAINS—COMTÉ DE SAINT-HYACINTHE-BAGOT

Question nº 2316—**L'hon. M. Ricard:**

Quel a été le coût total, comprenant le coût de l'achat des terrains et la construction des édifices fédéraux de, *a*) Saint-Hyacinthe, *b*) Saint-Pie-de-Bagot, *c*) Saint-Germain-de-Grantham?

L'hon. George J. McIlraith (ministre des Travaux publics): *a*) Saint-Hyacinthe, terrain, $150,000 (Édifice fédéral); construction, $631,330.68 (Édifice fédéral); *b*) Saint-Pie-de-Bagot, terrains, $2,800, (Bureau de poste); $83,000 (Pénitencier); construction, $18,443.96 (Bureau de poste); *c*) Saint-Germain-de-Grantham, terrain, $4,000, (Bureau de poste); construction, $22,698.21 (Bureau de poste).

[*Traduction*]

LES RÉPARATIONS AU QUAI D'HAMPSTEAD (N.-B.)

Question nº 2359—**M. Fairweather:**

1. Quel a été l'adjudicataire de l'appel d'offres numéro 66-73 pour réparations au quai de Hampstead, au Nouveau-Brunswick?

2. Quel a été le montant de la soumission?

3. Quelle somme globale fut versée pour ledit contrat?

L'hon. George J. McIlraith (ministre des Travaux publics): 1. Kenneth Ducey, Hatfield's Point (N.-B.).

2. $2,907.90.

3. $2,907.90.

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

LES DÉFICITS DE SERVICES DE TRANSBORDEMENT

Question nº 2045—**M. Chatterton:**

1. A l'égard de chacun des services de bacs suivants: *a*) le service de bacs de Terre-Neuve reliant North Sydney (N.-É.) et Port-aux-Basques et d'autres endroits dans l'île, *b*) le service de bacs (pour autos) de l'Île du Prince-Édouard reliant le cap Tourmente (N.-B.) et Borden (Î. P.-É.), *c*) le service de bacs de la Nouvelle-Écosse et de la Nouvelle-Angleterre reliant Yarmouth (N.-É.) et Bar Harbor (Maine), (i) quels ont été les déficits annuels d'exploitation dont le contribuable canadien a dû faire les frais pour chacune des trois dernières années financières, (ii) quels capitaux le gouvernement du Canada a-t-il fournis pour payer le prix des vaisseaux et de tous les services auxiliaires, quais, dragage, etc. et quel pourcentage approximatif ces versements représentaient-ils du total des frais, et quelles dispositions sont en vigueur à l'égard de la dépréciation ou du remboursement au gouvernement canadien de ces versements; sur quelle base ces versements étaient-ils fondés, (iii) quel est le prix courant du passage pour les voyageurs et les véhicules entre les principaux ports?

2. Dans le cas du service de bacs reliant North Sydney et Argentia dont l'établisseement est proposé, (i) quel est le total des capitaux fournis par le gouvernement fédéral pour payer le prix des vaisseaux et de tous les ouvrages accessoires, quais, dragage, etc., (ii) quel pourcentage du coût total de ces capitaux représentent-ils et sur quelle base s'est-on fondé pour en fixer le montant, (iii) quel sera le prix du passage pour les voyageurs et pour les véhicules?

3. Le gouvernement du Canada a-t-il effectué des versements au titre des frais de premier établissement et des déficits d'exploitation de tout service de bacs sur la côte du Pacifique et, dans le cas de l'affirmative, de quels services s'agit-il, et quel a été le montant de ses versements?

(Le document est déposé.)

LE COÛT DE CERTAINES PUBLICATIONS

Question nº 2222—**M. Reid:**

Les questions suivantes portent sur les publications énumérées ci-dessous: *a*) Travail d'équipe dans l'industrie, Réhabilitation au Canada, Formation technique et professionnelle au Canada, périodiques du ministère du Travail, *b*) *Canadian Fish Culturist* et *Trade News*, périodiques du ministère des Pêcheries, *c*) *NRC News*, périodique du Conseil national des recherches, *d*) *North*, périodique du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, *e*) Citoyen, périodique du Secrétariat d'État, *f*) le Bulletin national de l'OMU, périodique de l'Organisation des Mesures d'urgence, *g*) Santé et bien-être au Canada, la Revue de l'hygiène professionnelle, les Notes sur la nutrition au Canada et l'hygiène mentale au Canada, périodiques du ministère de la Santé, *h*) Commerce extérieur et *Canada Courier*, périodiques du ministère du Commerce:

1. Quel est le coût annuel pour le ministère ou l'organisme concerné de chacun de ces périodiques?

2. Combien d'abonnés compte chacun des périodiques susmentionnés?

3. En vertu de quelle loi du Parlement, ou selon les modalités de quelle loi du Parlement ces périodiques sont-ils publiés?

4. Est-ce que des rédacteurs de ces périodiques sont nommés à cause de leur appartenance à des organisations bénévoles privées, et, dans le cas de l'affirmative, de quelles organisations s'agit-il?

5. Pour ce qui est des activités ou de la ligne de conduite suivie par ces périodiques, le conseil ou comité consultatif sur la ligne de conduite de ces périodiques à chacun des ministères compte-t-il des membres nommés par une organisation bénévole ou à cause de leur appartenance à une organisation bénévole, et, dans le cas de l'affirmative, de quelles organisations bénévoles s'agit-il?

(Le document est déposé.)

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, je pose la question de privilège. Il y a quelques minutes, le secrétaire parlementaire du ministre des Finances a répondu aux questions avec un débit si rapide que les interprètes, je pense, ont eu de la difficulé à assurer l'interprétation vers l'anglais. Je lui demanderais de parler plus lentement à l'avenir.

M. Jean Chrétien (secrétaire parlementaire du ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, j'ai remis le texte anglais aux interprètes. Je ne sais si le messager l'a apporté dans la bonne cabine, mais c'est là une autre affaire.

[*Français*]

DEMANDES DE DOCUMENTS

M. Albert Béchard (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, les avis de motions pour production de documents nos 195, 196 et 197 sont acceptables par le gouvernement.

L'avis de motion nº 187 est acceptable par le gouvernement, quant aux documents confidentiels et à l'autorisation des gouvernements concernés.

[*Traduction*]

M. l'Orateur: La Chambre consent-elle à ce que les avis de motions portant production de documents et numérotés 195, 196 et 197 soient censés avoir été adoptés?

Des voix: D'accord.

LA MORT D'EDWARD ELROY HUNT

Demande nº 195—**M. Howard:**

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence la priant de faire déposer à la Chambre copie de la transcription du procès-verbal soumis au jury qui a été formé pour enquêter sur les circonstances entourant le décès d'Edward Elroy Hunt, détenu du pénitencier de la Colombie-Britannique décédé le 26 juin 1966.

(La motion est adoptée.)

LA MORT D'EDWARD ELROY HUNT—LES CONSTATATIONS DU JURY DU CORONER

Demande nº 196—**M. Howard:**

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence la priant de faire déposer à la Chambre copie du rapport, des conclusions et des recommandations du jury chargé d'enquêter sur les circonstances entourant le décès d'Edward Elroy Hunt, détenu du pénitencier de la Colombie-Britannique, décédé le 26 juin 1966.

(La motion est adoptée.)

LA «PRUDENTIAL FINANCE CORPORATION»—LE DÉPÔT DES LETTRES REÇUES DE M. WILLIAM GRUBER

Demande nº 197—**M. Orlikow:**

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de toute correspondance que le ministre des Finances, le surintendant de l'Assurance, le surintendant des faillites ou les hauts fonctionnaires de leurs services ont reçue de William Gruber, de Toronto, relativement à la *Prudential Finance Company*, ainsi que des réponses faites auxdites lettres par les hauts fonctionnaires du gouvernement, depuis le 1er janvier 1964.

(La motion est adoptée.)

[*Français*]

M. Béchard: Votre Honneur aurait-il l'obligeance d'appeler les avis de motions nos 185, 186, 187, 189 et 190.

Je demande que les autres avis de motions soient réservés.

CORRESPONDANCE ÉCHANGÉE ENTRE LE MINISTÈRE DES POSTES ET LES CITOYENS DES COMTÉS DE COMPTON ET FRONTENAC

Demande nº 185—**M. Latulippe:**

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copie de la correspondance échangée entre le ministère des Postes et les citoyens des comtés de Compton et Frontenac, depuis le 1er janvier 1963, en ce qui a rapport aux changements relatifs *a*) aux maîtres de poste, *b*) aux contrats de livraison du courrier sur les routes rurales, *c*) à l'octroi des contrats de construction des nouveaux bureaux de poste et à l'achat des terrains.

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): Monsieur l'Orateur, cette motion est acceptable en ce qui concerne la partie qui relève du ministère des Postes, sujet aux réserves habituelles concernant les documents confidentiels.

M. l'Orateur: La Chambre consent-elle à ce que la motion soit adoptée, sous réserve des restrictions formulées par le ministre?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

CORRESPONDANCE ÉCHANGÉE ENTRE LE SECRÉTARIAT OU LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT ET LE TÉLÉPHONE DU NORD DU QUÉBEC LTÉE

Demande nº 186—**M. Laprise:**

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copies de toutes lettres, tous télégrammes ou autres documents échangés entre le secrétariat d'État, ou le secrétaire d'État, ou tout fonctionnaire de ce ministère et le Téléphone du Nord du Québec Limitée et Gagnon Télévision Limitée, depuis 1964.

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'Étai du Canada): Monsieur l'Orateur, je ne vois pas d'objection à accepter cette motion, mais je d'objection à accepter cette motion mais je désire informer l'honorable député qu'aucune lettre, télégramme ou autre document ont été échangés entre mon ministère, moi-même ou tout autre fonctionnaire de mon ministère et le Téléphone du Nord du Québec Limitée et Gagnon Télévision Limitée, depuis 1964.

Étant donné que je n'ai aucun document à présenter, je demande à l'honorable député de bien vouloir retirer sa motion.

M. l'Orateur: La motion est-elle retirée?

Des voix: D'accord.

[*Traduction*]

(L'ordre est rayé et la motion est retirée.)

TERRACE (C.-B.)—LES MODIFICATIONS À L'AÉROPORT

Demande nº 187—**M. Howard:**

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence la priant de faire déposer à la Chambre copie de tout télégramme, toute correspondance et autres documents échangés entre le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ou le ministre du Nord canadien et des Ressources nationales, depuis le 1er janvier 1966, et toute autre personne, tout autre gouvernement ou groupement de personnes, relativement ou renfermant quelques allusion à l'aéroport de Terrace (C.-B.) ou à l'immeuble ou quelque partie de l'immeuble dudit aéroport, ainsi qu'à toute addition ou modification qu'on y projette.

M. l'Orateur: Plaît-il à la Chambre d'adopter ladite motion, sous les réserves ordinaires concernant les documents confidentiels et sous réserve de l'autorisation du gouvernement intéressé?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

LA CORRESPONDANCE RELATIVE À LA BANQUE MERCANTILE

Demande nº 189—**Le très hon. M. Diefenbaker:**

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence la priant de faire déposer à la Chambre copie de toutes les notes échangées entre le Canada et les États-Unis au cours des trois derniers mois concernant la Banque Mercantile et la législation sur les banques dont la Chambre est actuellement saisie.

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, cette demande concerne un échange de notes entre le Canada et les États-Unis. Mon très honorable ami admettra, j'en suis sûr, que ces notes sont confidentielles et qu'il est donc impossible de les produire. C'est pourquoi je demande à mon très honorable ami de retirer cette motion, s'il le veut bien.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, justement je ne le veux pas, car tel n'est pas la règle. J'aimerais que Votre Honneur consulte les diverses autorités sur ce problème. A ce propos, l'honorable représentant a fait une déclaration le 2 février 1966 qui est consignée à la page 602 du hansard.

L'hon. M. Martin: Monsieur l'Orateur, je ne croyais pas qu'on pouvait débattre des motions de ce genre. C'est pourquoi je suis certain que mon très honorable ami, d'ordinaire si respectueux du Règlement, reconnaîtra qu'il n'y aurait pas lieu d'aller plus loin dans ce cas-ci.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, je vous demande de rendre une décision à ce sujet. J'ai mentionné les propos de l'honorable représentant qui n'aime pas, bien sûr, qu'on lui retourne ses déclarations. Le 2 février, on a présenté une motion en vue de la production d'une copie de la lettre ou de la correspondance émanant du président des États-Unis et demandant une aide canadienne, militaire ou autre, dans le conflit vietnamien. Cette motion a motivé la réponse suivante de l'honorable représentant:

Je ne m'oppose pas à l'acceptation de la motion, mais cela ne peut se faire, naturellement, qu'avec les réserves habituelles, dans ce cas-ci, la nécessité d'obtenir l'assentiment du Président des États-Unis.

Ainsi, d'après les autorités, monsieur l'Orateur, ces documents ne sont pas confidentiels. Le seul privilège est celui...

L'hon. M. Martin: Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement.

M. l'Orateur: A l'ordre. J'ai cru que le chef de l'opposition invoquait le Règlement. C'est pourquoi je lui ai permis de s'expliquer. En toute déférence, je suis sûr que le très honorable représentant concède au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, que la motion ne peut être débattue...

Le très hon. M. Difenbaker: Je ne discute pas de la motion.

M. l'Orateur: ...et admet que le ministre a raison de demander qu'elle soit reportée pour débat ultérieur...

Des voix: Non, non.

M. l'Orateur: ...alors qu'à mon avis, les arguments invoqués par le chef de l'opposition seront pertinents.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, le ministre n'a pas demandé qu'elle soit reportée pour débat ultérieur. Dans cette affaire, la Chambre est privée de renseignements qui, au Royaume-Uni, seraient accessibles sur demande.

M. l'Orateur: Je dois demander au ministre s'il voulait que la motion soit reportée pour débat ultérieur. (*Exclamations*)

Je vais mettre la motion aux voix.

(La motion de M. Diefenbaker, mise aux voix, est rejetée.)

ONT VOTÉ POUR:

MM.	MM.
Aiken	Knowles
Alkenbrack	Korchinski
Allard	Lambert
Baldwin	Langlois (Mégantic)
Ballard	Latulippe
Barnett	Leboe
Bell (Saint-Jean-Albert)	Lewis
Bower	Loney
Brewin	MacLean (Queens)
Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles)	McKinley
Chatterton	Madill
Churchill	Mather
Crouse	Mongrain
Danforth	Monteith
Diefenbaker	More (Regina City)
Dionne	Nasserden
Enns	Nielsen
Fane	Pascoe
Fawcett	Patterson
Forrestall	Peters
Fulton	Prittie
Gilbert	Rapp
Godin	Régimbal
Grafftey	Ricard
Grills	Rynard
Gundlock	Saltsman
Hamilton	Schreyer
Hees	Scott (Victoria (Ont.))
Horner (Acadia)	Simard
Howard	Starr
Howe (Hamilton-Sud)	Thompson
Irvine	Wadds (Mme)
	Webb—65.

ONT VOTÉ CONTRE:

MM.	MM.
Asselin (Richmond-Wolfe)	Davis
Badanai	Deachman
Basford	Drury
Batten	Dubé
Béchard	Duquet
Beer	Émard
Benson	Forest
Berger	Gendron
Blouin	Gray
Boulanger	Greene
Byrne	Guay
Cadieux (Terrebonne)	Haidasz
Cantin	Hellyer
Cardin	Hopkins
Chatwood	Hymmen
Choquette	Isabelle
Chrétien	Lachance
Clermont	Laflamme
Comtois	Laing
Côté (Longueuil)	LaMarsh (Mlle)
Crossman	Lamontagne
	Langlois (Chicoutimi)
Laniel	Pilon
Laverdière	Prud'homme
Leblanc (Laurier)	Reid
Lefebvre	Richard
Legault	Rideout (Mme)
Lessard	Rinfret
Lind	Robichaud
Loiselle	Rochon
Macaluso	Rock
MacEachen	Roxburgh
Mackasey	Sharp
McIlraith	Stafford
McWilliam	Stanbury
Matheson	Stewart
Matte	Tardif
Morison	Teillet
Munro	Thomas (Maisonneuve-Rosemont)
Neveu	Trudeau
Nicholson	Tucker
O'Keefe	Turner
Orange	Wahn
Otto	Walker
Pearson	Watson (Châteauguay-Huntingdon-Laprairie)
Pelletier	Whelan
Pennell	Yanakis—95.
Pepin	
Pickersgill	

M. l'Orateur: Je déclare que la motion est rejetée.

L'hon. M. Martin: Monsieur l'Orateur, j'ai pairé. Si j'avais voté, j'aurais voté contre la motion.

M. Cameron (High-Park): Monsieur l'Orateur, j'ai pairé avec le député de Melville (M. Ormiston). Autrement, j'aurais voté contre la motion.

M. Sherman: Monsieur l'Orateur, j'ai pairé avec le député de Port-Arthur (M. Andras). Autrement, j'aurais voté pour la motion.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Je crois qu'il faut dire un mot au sujet de ce vote, car il vise une question que la nature même du vote est loin d'expliciter. Il me semble que la motion aurait dû être reportée en vue d'un débat car elle vise une question qui va jusqu'au cœur de notre autonomie nationale et économique alors que des intérêts financiers de Wall Street sont directement intervenus, par l'entremise du Secrétariat d'État des États-Unis et, ce faisant, pratiquent le genre d'impérialisme qui cherche à exercer des pressions sur le Canada—pressions que nous estimons inutiles ou indésirables...

M. l'Orateur: A l'ordre. Je ne saurais convenir avec le député de Red-Deer (M. Thompson) qu'il s'agit d'un rappel au Règlement. Il me semble que ses observations sont une critique d'un vote de la Chambre, d'une décision prise par la Chambre après qu'on eut demandé la mise aux voix de la motion. La

motion a été mise aux voix et la Chambre a pris une décision. Les remarques de l'honorable représentant auraient pu être recevables au cours d'un débat, mais comme il n'y a pas eu de débat, j'estime qu'il ne peut faire d'observations en ce moment sur un rappel au Règlement.

L'ORGANISME «DOMINION MARINE ASSOCIATION»—L'APPLICATION DU CODE CANADIEN DU TRAVAIL (NORMES)

Demande n° 190—**M. Howard:**

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copie de toute la correspondance, de tous télégrammes et de tous autres documents échangés entre le gouvernement ou tout organisme au ministère dudit gouvernement et la *Dominion Marine Association* vers le 22 novembre concernant l'application ou la remise à plus tard de l'application du Chapitre I du Code canadien du travail (Normes).

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, cette motion est acceptable au gouvernement et la correspondance peut être déposée sur-le-champ ou presque. De fait, j'ai déjà donné à l'honorable représentant une copie de la lettre.

M. l'Orateur: La motion est-elle censée avoir été adoptée par la Chambre?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

LES FAILLITES

LA «NORTH AMERICAN GENERAL INSURANCE COMPANY»—POURSUITES CONSÉCUTIVES À LA DISPARITION DE TITRES

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser au solliciteur général une question concernant la disparition de $529,000 en titres de la *North American General Insurance*, que le ministre des Finances a qualifiée de vol. Nous dirait-il si la GRC fait enquête à ce sujet? Une accusation a-t-elle été portée par suite de la disparition de cette somme très considérable et, si la GRC n'a pas encore pris de mesures à ce sujet, quelles communications ont été échangées pour expliquer un si long retard ou y obvier?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, je ne suis pas au courant de l'affaire dont parle le chef de l'opposition. Je dirai, cependant, que d'une façon générale, l'administration de la justice, comme les députés le savent très bien, relève de la compétence provinciale et qu'à mon sens, c'est aux autorités provinciales de prendre des mesures en cas de vol. Je le répète, je ne connais rien de l'affaire personnellement, mais je me renseignerai volontiers.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, le ministre sait, bien entendu, que la compagnie d'assurance où le vol aurait été perpétré est constituée en corporation aux termes d'une loi fédérale et, à ce titre, relève du gouvernement fédéral. Je propose que le ministre examine la possibilité d'instituer des poursuites.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question supplémentaire. Puis-je demander au solliciteur général s'il ne ferait pas bien de suivre l'exemple de son collègue le ministre de la Justice qui poursuit actuellement pour infraction au Code criminel certaines personnes de la province de Québec au sujet de certaines activités auxquelles elles seraient mêlées.

M. l'Orateur: Le député d'York-Sud a la parole.

L'INDUSTRIE

L'ACCORD CANADO-AMÉRICAIN SUR L'AUTOMOBILE—LES PRESTATIONS D'ASSISTANCE DE TRANSITION

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au ministre du Travail. J'aimerais savoir s'il a reçu une lettre de M. George Burt, directeur canadien du Syndicat des travailleurs unis de l'automobile, protestant contre la proposition du ministre, que les prestations d'assistance de transition ne soient versées qu'après épuisement des prestations d'assurance-chômage de la part des employés, par suite de l'Accord canado-américain de l'automobile. S'il a reçu la lettre en question, voudra-t-il dire à la Chambre si cette ligne de conduite a été adoptée définitivement et si des règlements dans ce sens sont à l'étude ou ont été adoptés.

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, j'ai bien reçu la lettre en question. La politique du gouvernement à ce sujet a été annoncée à la Chambre il y a quelques semaines, à la suite d'entretiens avec M. Burt et quelques-uns de ses collègues, et après de longs pourparlers avec son adjoint exécutif, qui est demeuré ici et a pris part aux entretiens détaillés avant que la déclaration ne soit faite à la Chambre. Un avant-projet de règlement a été rédigé; il n'a

pas encore été soumis au cabinet, mais il le sera d'ici deux ou trois jours.

M. Lewis: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur l'Orateur? Je devrais peut-être être au courant et, dans ce cas, je m'excuse de ne pas l'être; le ministre dirait-il à la Chambre s'il est vrai que les employés en chômage devront épuiser leurs prestations supplémentaires d'assurance-chômage avant d'avoir droit aux prestations d'assistance de transition aux termes des règlements qui ont été rédigés?

L'hon. M. Nicholson: J'ose croire que les règlements modifiés seront publiés d'ici quelques jours. Il ne serait pas opportun, je pense, de donner maintenant une réponse de nature à susciter un long débat à l'appel de l'ordre du jour; il faudra attendre au moins la publication des règlements.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LA «MERCANTILE BANK»—L'INGÉRENCE DU DÉPARTEMENT D'ÉTAT DES ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Le gouvernement canadien a-t-il protesté auprès du département d'État des États-Unis contre l'ingérence dans les politiques canadiennes au sujet de la *Mercantile Bank*?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, il va sans dire que les deux gouvernements ont discuté la question à fond. Nous répondrons prochainement à la dernière note du département d'État, reçue le 11 novembre.

L'IMMIGRATION

LE CANADA ET LES CITOYENS DE L'EUROPE CENTRALE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Étant donné le rejet d'une grand nombre de demandes présentées par des citoyens de pays de l'Europe centrale, entre autres la Pologne, en vue d'obtenir le privilège de visiter le Canada, le ministre me dirait-il si cela résulte de la politique du gouvernement ou de la décision du ministre?

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, nous appliquons la politique qui n'a pas changé depuis bien des années.

LES FINANCES

LA MESURE RELATIVE À L'ASSURANCE-DÉPÔTS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. J. W. Monteith (Perth): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Finances. Il y a quelque temps, il a donné à entendre à la Chambre qu'il espérait pouvoir faire passer en première lecture avant le congé de Noël sa mesure législative sur l'assurance-dépôts. Il semble qu'il ait été impossible de le faire, mais je me demande si le ministre pourrait nous donner d'autres précisions à ce sujet.

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, j'ai reçu hier, en bonne et due forme, le projet de loi. Je puis donc donner à la Chambre l'assurance qu'il sera inscrit au *Feuilleton* dès la reprise de la session.

LA FONCTION PUBLIQUE

L'ÉTUDE DES PENSIONS DES FONCTIONNAIRES RETRAITÉS PAR LE COMITÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, le président du Conseil du Trésor ne verrait peut-être pas d'inconvénient à ce que je pose la question suivante au leader du gouvernement à la Chambre. Comme nous semblons tous d'accord sur la proposition de modifier le mandat du comité mixte de la fonction publique afin qu'il s'occupe des pensions des fonctionnaires retraités, le leader du gouvernement à la Chambre pourrait-il nous dire quand on y veillera?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Monsieur l'Orateur, je pourrais peut-être répondre à la question. Le gouvernement actuel, il va sans dire, s'est toujours beaucoup préoccupé du bien-être des fonctionnaires actifs et des fonctionnaires retraités. Comme je l'ai indiqué, nous avons l'intention de nous occuper de cette question dès que j'aurai la certitude que certaines autres personnes permettraient à la Chambre d'adopter la mesure sans débat.

M. Knowles: Le ministre ne sait-il pas que les intéressés sont disposés à l'adopter sans débat.

L'hon. M. Benson: Tout ce que je sais, c'est que mon ami parle pour lui.

LA SITUATION ÉCONOMIQUE

LA STIMULATION DE L'EMBAUCHE AU COURS DE L'ANNÉE DU CENTENAIRE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. George Hees (Northumberland): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au ministre des Finances. Étant donné les deux récentes prédictions faites hier par le ministre des Finances de la province d'Ontario et par M. Bryce, sous-ministre de notre propre ministre des Finances, le gouvernement songe-t-il à présenter une mesure visant à stimuler l'économie pour qu'on n'ait pas à célébrer notre année du centenaire par un chômage accru?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je puis confirmer l'article de journal sur ce que mon sous-ministre est censé avoir déclaré hier à la réunion des ministres provinciaux des Finances. Il a dit à ce moment-là que nous pouvions nous attendre l'an prochain à une augmentation d'environ 4 p. 100 du volume de la production au Canada. Cette augmentation est à peu près identique à celle que prévoient les autorités aux États-Unis.

Qu'on me permette de signaler à la Chambre et à mon honorable collègue la déclaration du Conseil économique dans son troisième exposé annuel:

> Au début de 1966, il était donc évident qu'il fallait revenir à un rythme de croissance plus modéré et plus conforme aux possibilités.

L'hon. M. Hees: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre ne se rend-il pas compte que son sous-ministre a prédit que notre rythme de croissance accuserait une diminution des deux tiers environ, soit de 6 p. 100 à 4 p. 100?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

VANCOUVER—ARRESTATIONS PAR DES POLICIERS DES ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, j'aimerais revenir à la question, posée le vendredi 2 décembre par le chef de l'opposition, à propos d'allégations selon lesquelles les autorités des États-Unis procédaient à Vancouver à la recherche de déserteurs de l'armée américaine. On m'a dit que les personnes qui avaient lancé ce bruit ont été interrogées par la GRC mais n'ont pas été en mesure de confirmer que les personnes soupçonnées agissaient au nom des autorités américaines.

[L'hon. M. Benson.]

On m'a avisé d'autre part que la GRC s'était informée auprès du FBI et que celui-ci avait déclaré n'avoir ordonné aucune opération de ce genre. La Gendarmerie a appris que le FBI n'avait pu, après enquête auprès du département américain de la Défense, déceler aucun rapport entre les actes des autorités militaires américaines et les allégations canadiennes.

QUESTION POSÉE AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Que se propose de faire le ministre en 1967 pour restaurer le prestige du Canada à l'étranger... (*Exclamations*)... vu les échecs successifs qu'a subis le ministre en 1966 dans toutes ses initiatives à propos de la Rhodésie, du Vietnam, des deux Chines et de la force du maintien de la paix des Nations Unies? (*Exclamations*)

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre pourrait, s'il le désire, répondre en invoquant la question de privilège, mais je ne crois pas que la question du député soit recevable.

LES RESSOURCES HYDRAULIQUES

LA CONFÉRENCE DES ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Monsieur l'Orateur, c'est une question dont j'aimerais saisir le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Vu que c'est la dernière occasion qui nous est offerte avant l'année prochaine d'obtenir ce renseignement, j'aimerais demander au ministre de dire à la Chambre ce qu'il en est de la conférence des ressources hydrauliques pour la paix proposée par le président Johnson, et surtout si le Canada a reçu ou accepté une invitation d'y assister. Donnera-t-on instruction aux représentants canadiens de se prononcer catégoriquement contre tout engagement visant à détourner les eaux canadiennes jusqu'à ce qu'on ait vérifié et assuré les besoins propres du Canada pour l'avenir?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur l'Orateur, le cabinet recevra demain un document sur cette question et nous ferons une annonce tôt l'année prochaine. Nous assisterons certainement à cette conférence, mais le cabinet déterminera plus tard le niveau et la forme de cette participation.

LES NATIONS UNIES

LA MISSION DE PAIX À CHYPRE—LE MAINTIEN DU CONTINGENT CANADIEN

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, je veux poser une question au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Le gouvernement du Canada a-t-il accepté, comme le Secrétaire général des Nations Unies lui a demandé, de maintenir son contingent de la paix à Chypre, étant donné que le Conseil de sécurité a prolongé de six mois le mandat?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, le Conseil de sécurité a renouvelé son engagement à Chypre pour six mois à compter du 26 décembre. J'espère que l'honorable représentant de Winnipeg-Sud-Centre n'y verra pas un nouveau signe de manquement à notre devoir, mais je tiens à dire que le gouvernement du Canada adhère fermement au concept d'une force de maintien de la paix dans le cadre des Nations Unies et a décidé de continuer à faire partie du contingent à Chypre du 26 décembre au 26 juin prochain, période de prolongation du mandat.

LA CORÉE—L'ÉVACUATION DES EFFECTIFS MILITAIRES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, le député d'Okanagan-Revelstoke a demandé hier pour la deuxième fois au premier ministre si le Canada s'était prononcé sur deux résolutions, proposées aux Nations Unies, au sujet de l'évacuation de la zone démilitarisée en Corée par les troupes des Nations Unies. Le premier ministre pourrait-il donner une réponse?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Deux résolutions ont été présentées à l'Assemblée générale des Nations Unies à ce sujet le 16 décembre. Une d'elles était présentée par certains délégués communistes et réclamait l'évacuation de la Corée par les Nations Unies. Cette résolution a été rejetée. L'autre résolution, dont le Canada était un des parrains, voulait que les troupes des Nations Unies restent en Corée jusqu'à ce que le gouvernement de Corée demande leur retrait ou que les circonstances le permettent. Le Canada, bien sûr, a voté en faveur de cette résolution.

[*Français*]

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

TRAITÉ ENTRE LE CANADA ET LA CORÉE DU SUD ET CONTINGENTEMENTS DE TEXTILE EN PROVENANCE DE LA CORÉE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Théogène Ricard (Saint-Hyacinthe-Bagot): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable secrétaire d'État aux Affaires extérieures.

Relativement au traité qui a été signé hier entre le Canada et la Corée du Sud, des quotas ont-ils été établis pour les contingentements de textile entrant au pays en provenance de la Corée?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): L'honorable ministre du Commerce déposera demain le texte du traité et j'invite mon collègue, l'honorable député, à en bien examiner le texte.

L'hon. M. Ricard: Monsieur l'Orateur, je désire poser une question supplémentaire. J'aimerais que l'honorable ministre inscrive la réponse au *Feuilleton*, étant donné que demain nous ne serons pas ici pour en prendre connaissance.

[*Traduction*]

LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

L'INSTITUTION D'UN COMITÉ DES PROPOSITIONS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Barry Mather (New Westminster): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Travaux publics en sa qualité de ministre comptable à la Chambre de l'activité de la Commission de la capitale nationale. Compte tenu de l'intérêt accru dont fait l'objet notre capitale nationale, le ministre songerait-il à établir un comité de la Chambre qui se réunirait annuellement pour étudier les propositions des Canadiens à l'égard de la capitale nationale?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Oui, monsieur l'Orateur.

L'hon. M. Starr: C'est une réponse concise.

M. Knowles: On croirait entendre Paul Martin.

[*Français*]

LES RELATIONS OUVRIÈRES

LA CSN—LE RAPPORT DU COMITÉ MINISTÉRIEL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au très honorable premier ministre.

Ma question a trait à la réponse préliminaire donnée en cette Chambre le 8 décembre dernier. Je lui demandais à ce moment-là si le gouvernement avait reçu un rapport du comité ministériel chargé d'étudier le statut des unités de négociations et le bien-fondé des griefs de la CSN, et si le Chambre pouvait s'attendre à une déclaration très prochainement sur le sujet. Le très honorable premier ministre, le 8 décembre, a répondu comme il suit:

La question est à l'étude et j'espère pouvoir faire une annonce sous peu à ce sujet.

Le très honorable premier ministre peut-il aujourd'hui, avant que nous ajournions pour le congé de Noël, faire cette annonce?

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je le regrette, mais je ne puis rien dire de plus, en ce moment, sauf que la question est encore à l'étude. Une réunion d'un comité du cabinet a été tenue hier et une autre réunion aura lieu la semaine prochaine. J'espère sincèrement que, lorsque nous nous rassemblerons de nouveau, je serai en mesure de faire une déclaration plus définitive.

LES RESSOURCES HYDRAULIQUES

LES INSTANCES DE L'ORGANISME «CANADIAN CITIZENS COMMITTEE ON POLLUTION»

A l'appel de l'ordre du jour.

M. G. H. Aiken (Parry-Sound-Muskoka): J'aimerais adresser une question au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Nous dirait-il si lui-même ou son ministère ont reçu un rapport, un mémoire ou des instances d'un groupe qui se désigne sous le nom de *Canadian Citizens Committee on Pollution*?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Pas que je sache, monsieur l'Orateur mais je m'en enquerrai. Qu'il me soit permis de signaler que le comité a d'abord fait des instances auprès du gouvernement de l'Ontario de qui relève, d'une manière générale, le problème de la pollution des eaux dans cette province.

M. Aiken: Une question supplémentaire. Le ministre a-t-il communiqué avec les autorités provinciales pour discuter de la possibilité d'une aide financière concernant la lutte contre la pollution des eaux?

L'hon. M. Pepin: Non, monsieur l'Orateur, pas depuis la conférence sur la pollution qui s'est tenue à Montréal. Comme je l'ai déjà dit, j'espère que les membres du Conseil canadien des ministres des Ressources se réuniront au début de l'année pour discuter de la question. On me permettra de rappeler que le gouvernement fédéral a déjà accordé une certaine aide pour l'application de mesures contre la pollution, par l'entremise de la Société centrale d'hypothèques et de logement ainsi que du Règlement de l'impôt sur le revenu.

RADIO-CANADA

RUMEURS D'INFILTRATION SÉCESSIONNISTE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. E. Régimbal (Argenteuil-Deux-Montagnes): J'ai une question à poser au secrétaire d'État. Il y a quelques jours, l'hebdomadaire *Dimanche Matin* de Montréal, a publié le nom d'employés de Radio-Canada qui sont des membres militants du mouvement séparatiste à Montréal. L'honorable représentante peut-elle nous dire d'abord si elle est au courant de la nouvelle et si l'on a ouvert une enquête pour en vérifier l'exactitude?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, je remercie le député de m'avoir envoyé un exemplaire de l'article d'après lequel un groupe de séparatistes se seraient infiltrés au sein de la Société Radio-Canada. On m'apprend que certains membres de la société cherchent, de fait, à entraver la liberté de parole et d'association. C'est nuisible à notre pays. Je rappelle aux députés qu'en vertu de l'article VIII, paragraphe 3, les employés à temps plein de la Société ne peuvent appuyer publiquement les candidats aux élections, ni se porter eux-mêmes candidats.

A mon avis, une personne employée par Radio-Canada est libre, comme tous les Canadiens, de ses opinions sur le pays. C'est notre droit à tous. Mais quelles que soient ses opinions, elles doivent rester à tout prix absolument objectives et ne pas les exprimer sur les ondes.

LES CÉRÉALES

L'ÉLÉVATEUR DE PRINCE RUPERT (C.-B.)

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre de l'Agriculture. Avant d'aller plus loin, je tiens à dire que son aspect maigre et svelte cache, je le sais, une nature très chaleureuse. (*Applaudissements*) J'aimerais qu'il le prouve en faisant une déclaration favorable au sujet du grenier-élévateur de Prince Rupert.

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, maintenant que le député m'a décrit comme le Cassius de la

Chambre des communes, j'aimerais rendre son Noël un peu plus joyeux en lui annonçant qu'une décision favorable a été prise et que les modalités en seront annoncées prochainement.

M. Howard: Monsieur l'Orateur, au nom de la population de Prince Rupert, je remercie le ministre de ce cadeau de Noël.

LES TRAVAUX D'HIVER

LA CONTINUATION DU PROGRAMME

A l'appel de l'ordre du jour.

M. G. L. Chatterton (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, je demanderais au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration s'il peut répondre à la question posée avant-hier au sujet du programme des travaux d'hiver dans les municipalités.

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, j'ignore le sort réservé à ce programme l'an prochain. Le cabinet devra prendre une décision. Je pense que le programme sera revisé ou abandonné.

[*Français*]

L'IMPÔT SUR LE REVENU

ON DEMANDE DE HAUSSER LES EXEMPTIONS PERSONNELLES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Gérald Laniel (Beauharnois-Salaberry): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question à l'honorable ministre des Finances et Receveur général.

Maintenant que le bill C-251 a consacré le principe du revenu minimum garanti, l'honorable ministre n'est-il pas d'avis que la loi de l'impôt sur le revenu des particuliers devrait être modifiée en vue d'augmenter les exemptions personnelles à $1260 au lieu de $1000, traitant ainsi tous les Canadiens sur un même pied?

M. l'Orateur: La question de l'honorable député est de nature très générale et je ne crois vraiment pas qu'elle puisse être posée maintenant.

QUESTION POSÉE AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur le président, je vais poser ma question aussi vite que possible, parce que mon collègue de Vancouver-Quadra (M. Deachman) a aussi une question très urgente.

Je désire poser ma question au très honorable premier ministre et, puisque c'est le dernier jour de la session, je voudrais lui présenter mes meilleurs vœux et le saluer, au seuil de 1967, comme le père d'un nouveau Canada.

M. l'Orateur: A l'ordre! Je rappelle à l'honorable député que, particulièrement le mercredi, nous n'avons que quelques minutes à notre disposition.

M. Choquette: Je serai très bref, monsieur le président.

[*Traduction*]

Voici ma question. Je demanderais au premier ministre si le gouvernement est disposé à donner suite à la recommandation du comité du crédit aux consommateurs en créant un ministère de la Consommation.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, nous examinons minutieusement les importantes recommandations de ce comité, y compris celle qu'a mentionnée mon honorable ami.

QUESTIONS OUVRIÈRES

L'ÎLE BELL (T.-N.)—DEMANDE D'AIDE POUR LES MINEURS EN CHÔMAGE

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je ne sais à qui poser ma question. Le ministre du Travail voudra peut-être y répondre. Il s'agit de l'île Bell, où 8,000 Canadiens sont dans une situation difficile, dont un bon nombre presque dans la misère, à l'approche de Noël. Cet état de choses dure depuis plusieurs mois déjà. Quelles mesures d'urgence le gouvernement entend-il prendre? Va-t-il offrir à ces gens du secours sous forme de subvention fédérale? Qu'entend-il faire pour que les centaines de personnes en chômage de la région soient traitées sur le même pied que les autres Canadiens?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, les mesures à prendre directement dans ce cas-là relèvent, je pense, du ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Mon collègue, qui est ici, est peut-être en mesure de répondre à la question aujourd'hui.

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, nous prenons à l'île Bell les mêmes mesures que partout ailleurs au pays; nous essayons d'aider ces travailleurs. Nous sommes prêts à leur accorder des allocations afin qu'ils puissent trouver du travail ailleurs.

Nous avons établi des services de conseillers à leur intention et nous faisons tout ce que nous pouvons, eu égard aux circonstances.

Le très hon. M. Diefenbaker: Y en a-t-il qui ont tiré parti de cette offre assez peu généreuse à ces gens qui pâtissent depuis longtemps et surtout à l'heure actuelle?

L'hon. M. Marchand: S'il y a des mesures spéciales à prendre, il appartiendra au cabinet d'en décider.

Le très hon. M. Diefenbaker: C'est sans espoir.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LA RHODÉSIE—DON D'UNE QUANTITÉ D'ESSENCE DE LA PART D'ORGANISMES CANADIENS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, l'honorable représentante de Vancouver-Kingsway a posé hier au secrétaire d'État aux Affaires extérieures une question au sujet d'un don de 1,500 gallons d'essence par des organismes canadiens appelés *Friends of Rhodesia*. L'article dont elle a parlé comprenait une photo et la légende suivante: «Ce cadeau est un témoignage de la sympathie et de l'appui des Canadiens.» Le ministre a promis de s'occuper de l'affaire et de lire l'article. Comme ma collègue est partie, elle m'a chargé de demander au ministre s'il a pu étudier la question et s'il a quelque chose a dire à ce sujet.

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, nous avons appris que 1,500 gallons d'essence avaient été remis au régime illégal Smith à la fin d'octobre par un M. Ronald Gostick, au nom des sociétés canadiennes *Friends of Rhodesia*. On signale dans l'article même sur lequel l'honorable représentante de Vancouver-Kingsway a attiré mon attention que l'essence a été livrée par voie de l'Afrique du Sud.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

REMISES DE PEINE À L'OCCASION DES FÊTES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Grant Deachman (Vancouver-Quadra): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au solliciteur général. Le ministre peut-il dire à la Chambre combien de remises de peine ont été accordées à l'occasion de Noël et du jour de l'an en plus de celles des chefs syndicaux de Vancouver dont il a été question hier?

[L'hon. M. Marchand.]

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, je ne suis pas en mesure de vous communiquer les chiffres exacts, mais un nombre considérable de cas signalés par diverses institutions d'un bout à l'autre du Canada ont été examinés. En vertu de la prérogative royale on a fait grâce à nombre de prisonniers; ils seront élargis avant Noël.

L'EXPO '67

EDMONTON—LE TRANSPORT DES ÉCOLIERS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre des Transports. Le ministre a-t-il reçu un télégramme du coordonnateur du centenaire de la Commission scolaire d'Edmonton protestant contre le fait qu'après deux mois, ils n'ont pas encore été en mesure de négocier une entente avec les Chemins de fer nationaux pour transporter 2,000 enfants d'Edmonton à l'Expo?

M. l'Orateur: A l'ordre. Le ministre ne peut répondre à cette question maintenant.

L'HYMNE NATIONAL

L'ADOPTION DE «Ô CANADA»

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert Stanbury (York-Scarborough): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au premier ministre. J'ai pris la précaution de ne pas lui en donner préavis. En raison de l'ajournement prévu de la Chambre ce soir, et vu la perspective de voir le Canada entrer dans l'année du centenaire sans hymne national, le premier ministre pourrait-il nous dire quand et comment le Parlement aura l'occasion d'adopter le chant «Ô Canada» à cette fin? (*Applaudissements*)

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, il faudrait, je pense, soumettre cette question à l'étude d'un comité parlementaire. J'espère qu'un projet de résolution à cet effet figurera au *Feuilleton* à la rentrée du Parlement et que nous aurons réglé cette question bien avant la fête du Canada, l'année du centenaire.

LA CONFÉDÉRATION

L'ANNIVERSAIRE DE SIR JOHN A. MACDONALD

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, le premier

ministre me dirait-il si, au cours de l'année du centenaire, le Canada fêtera, le 11 janvier, l'anniversaire de l'homme d'État reconnu par sir Wilfrid Laurier comme l'architecte de la Confédération, sir John A. Macdonald? Des écoles un peu partout au Canada ont, sans que la chose leur ait été prescrite ou dictée, proposé ce moyen de manifester la façon dont les Canadiens commémorent le souvenir des fondateurs de notre nation.

Permettez-moi de rappeler que toutes considérations d'ordre politique disparaissent après la mort—c'est là une des caractéristiques de notre pays. Le député de Lotbinière veut toujours abolir quelque chose ici; les considérations d'ordre politique sont oubliées après la mort.

Une voix: Elles ne le sont pas ici.

Le très hon. M. Diefenbaker: Les libéraux siégeant à la Chambre ne les oublient peut-être pas mais les libéraux partout au Canada, comme tout le monde, peu importe les affiliations politiques, les oublient. Le premier ministre ne signalerait-il pas cela à l'attention du cabinet?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je tiens à assurer à mon très honorable ami que personne ne cherche à faire oublier la mémoire de sir John A. Macdonald qui occupe une place prédominante dans notre histoire comme un des Pères de la Confédération. A mon avis, la proposition du très honorable représentant, qui est à l'étude depuis quelque temps, est excellente. J'estime que nous devrions y donner suite.

Le très hon. M. Diefenbaker: La Chambre me permettrait-elle de remercier le premier ministre de cette reconnaissance et de cette réponse.

M. Knowles: Monsieur l'Orateur, après ce qui a été dit ici, je propose que nous levions maintenant la séance.

• (3.50 p.m.)

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen, interrompu le mardi 20 décembre, du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

Sur l'article 1—*Politique nationale des transports.*

M. le président: Quand le comité a levé la séance hier soir, l'article 1 était en délibération.

[*Français*]

M. Mongrain: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de répéter ce que j'ai dit hier. Je me contenterai de parler de la nouvelle Commission canadienne des transports et d'insister de nouveau auprès du ministre pour que, dans le plus bref délai possible, les dispositions soient prises par l'organisme compétent pour obliger nos compagnies de chemins de fer à donner une allure plus présentable à leurs gares de chemins de fer, c'est-à-dire en nettoyer les abords et les peinturer, afin que les millions de visiteurs qui viendront au pays puissent voir autre chose que cette série de taudis que constituent actuellement la plupart de nos gares, qui semblent dater d'un autre âge et souffrir d'un manque d'entretien le plus élémentaire.

Je voudrais aussi, à la demande d'un correspondant qui m'a sollicité de le faire, consigner au compte rendu des *Débats* copie d'une plainte qu'il a adressée à la Commission des transports, relativement au National-Canadien. Je n'ai pas eu l'occasion de vérifier moi-même les allégués contenus dans cette plainte, mais je la dépose quand même au dossier, afin que les autorités compétentes puissent faire les investigations qui s'imposent et voir s'il y a lieu d'intervenir, parce que la plainte me semble sérieuse. Je répète que c'est une copie d'une plainte qui a été adressée à la Commission des transports du Canada, laquelle mon correspondant intitule:

«De graves dangers menacent les chemins de fer nationaux».

Je porte plainte contre le CNR qui, depuis deux ans ou même trois ans, ne donne plus la protection adéquate à ceux qui utilisent les trains et, il en est ainsi pour les employés.

Tout cela parce que le CNR a décidé de faire certains changements dans la direction des stations. Il a centralisé l'ouvrage dans certaines stations et a nommé des «terminal traffic managers», des «assistant terminal traffic managers», des «staff supervisors, freight sales» pour conduire et superviser ces stations. Ces messieurs ne sont pas qualifiés pour remplir ces positions. Ils ont droit sur les agents-opérateurs et les opérateurs et ne sont pas qualifiés pour cela, car ils nomment à ces positions des commis d'express et de freight qui ne connaissent pas les règlements de l'opération des trains.

En plus, ces hommes ont autorité sur les agents et les opérateurs. C'est une honte pour le CNR de faire des choses semblables, car vous, de la Commission des transports, avez émis un livre de règlements régissant la sécurité du chemin de fer, et les opérateurs et les agents doivent le connaître et le mettre en pratique. Souvent, ces hommes non qualifiés, qui ont autorité sur les agents et sur les opérateurs, donnent des ordres qui vont à l'encontre de la sécurité. Alors, je crois que vous, de la Commission, devez exiger du CNR qu'ils nomment des gens qualifiés pour occuper ces positions.

Ces «terminal traffic managers» et autres sont tellement ignorants de la sécurité du chemin de fer qu'ils prétendent que les opérateurs doivent s'occuper des ordres seulement en dernier lieu, et les obligent à faire des «décommis». Je dois

vous dire qu'avec ce nouveau changement, les stations sont plus clairsemées, et les stations qui restent ont beaucoup d'ordres à prendre, mais encore une fois, les «terminal traffic managers»...

Monsieur le président, je m'excuse si cette copie n'est pas très claire.

...et autres ne semblent pas s'apercevoir de cela et on les enterre d'ouvrage de commis, ce qui rend la position d'opérateur très dangereuse.

J'espère que vous prendrez ma lettre en considération et que vous exigez du CNR de nommer des gens qualifiés pour superviser les agents-opérateurs et les opérateurs.

Si vous n'obtenez pas cela du chemin de fer, nous pouvons nous attendre aux pires hécatombes.

C'est signé:

D'un ancien employé du CNR.

Monsieur le président, je serais heureux de donner le nom et l'adresse à qui de droit, si cela peut intéresser quelqu'un, mais je verse la lettre au dossier, parce qu'il me semble que cette accusation est fondée, qu'elle est sérieuse et qu'elle mériterait certainement d'être examinée, bref, d'être approfondie.

Monsieur le président, le reste des remarques que j'ai à faire et que j'avais commencées hier soir pourront paraître un peu disparates, mais l'ordre de la procédure ne me permettant pas d'appeler l'attention du gouvernement sur ces questions à d'autres moments, je profite de l'étude de ce bill pour le faire.

Ainsi, je voudrais faire une remarque au sujet des passages à niveau, et je crois que la nouvelle Commission canadienne des transports devra réviser la politique des passages à niveau. Je crois que l'on demande aux municipalités de payer une part beaucoup trop considérable, pour leurs moyens, du coût de construction des passages à niveau. Nos municipalités canadiennes, au point de vue financier, sont dans une espèce de camisole de force. Elles sont rendues à peu près à la limite de ce qu'elles peuvent investir, et il me semble que si les chemins de fer veulent traverser nos villes, il serait élémentaire qu'ils s'occupent eux-mêmes des déboursés encourus par ces passages à niveau qu'on essaie de supprimer. Je dis «passages à niveau», parce que c'est le nom de la loi mais, enfin, ce sont surtout des tunnels qu'on creuse pour supprimer les passages à niveau.

Monsieur le président, je crois qu'il n'est pas raisonnable de demander aux municipalités de défrayer la partie du coût qu'on réclame actuellement, quote-part qui est exagérée et exorbitante et qui ne devrait pas relever du payeur de taxes mais des compagnies de chemin de fer qui, elles, doivent prendre des précautions pour empêcher les accidents.

Je dirais aussi qu'en vertu de la loi actuelle, les démarches qui doivent être faites pour obtenir la construction de tunnels au lieu de passages à niveau prennent beaucoup trop de temps avant d'aboutir; sauf erreur, cela prend trois ans de négociations pour obtenir un tunnel à la place d'un passage à niveau. C'est un délai prohibitif, monsieur le président, et il faudrait recommander à cette nouvelle Commission canadienne des transports—j'espère qu'elle aura le pouvoir de le faire—de prendre les dispositions pour que les négociations soient plus courtes et que le coût de construction de ces tunnels—pour éviter les passages à niveau—soit moins considérable.

Monsieur le président, je voudrais m'associer à tous mes collègues qui ont souhaité que les passages à niveau disparaissent du pays dans le plus bref délai possible. J'ai eu l'occasion, à quelques reprises, d'assister des gens qui venaient d'être victimes d'accidents survenus à des passages à niveau, et il faudrait que tous les députés aient l'occasion de voir ces corps déchiquetés pour être bien convaincus qu'il est urgent de faire disparaître les passages à niveau, quel qu'en soit le coût. Le capital humain que nous sauverions, en éliminant ces passages à niveau, vaut infiniment plus que les millions de dollars que l'on devra investir pour les supprimer. Je crois que c'est une directive qui devrait être donnée à la nouvelle Commission canadienne des transports, c'est-à-dire s'occuper de prendre les dispositions qui s'imposent pour supprimer les passages à niveau.

Maintenant, monsieur le président, je présume que la nouvelle Commission des transports aura comme responsabilité de s'occuper un peu de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent. Je ne veux pas en parler sur le ton qu'on a entendu ici. Je voudrais me défendre d'être un semeur de haine ou un semeur de mythes; je voudrais aussi me défendre de vouloir obtenir des choses pour ma région ou pour ma province aux dépens des autres provinces. Je voudrais également me défendre de blâmer le gouvernement au sujet de la navigation d'hiver, parce que j'ai suivi la navigation d'hiver depuis qu'elle existe. Je dois dire que—et je le dis non seulement du gouvernement actuel mais aussi de celui qui l'a précédé—d'année en année, la situation de la navigation d'hiver s'est améliorée sur le Saint-Laurent. Je le sais pertinemment, parce que la ville que je représente, Trois-Rivières, est probablement celle qui bénéficie le plus, toute proportion gardée, de la navigation d'hiver.

Nous sommes heureux du progrès qui s'opère chaque année dans ce domaine. Je pense que mon collègue, qui a soulevé la question l'autre jour sur un ton qui a scandalisé toute la Chambre et tout le pays, n'était pas véritablement au courant du problème. S'il l'avait été il aurait su que pas un navire, actuellement, et même quand le Saint-Laurent sera ouvert encore plus qu'il ne l'est présente-

ment, n'ose se hasarder dans les glaces du Saint-Laurent à moins d'avoir une coque renforcée; ceux qui connaissent la navigation savent que cela est élémentaire. On appelle ces navires ainsi équipés des brise-glace, mais ils ne sont pas véritablement des brise-glace. Au fait, ce sont des navires comme ceux que tous les pays du Nord ont soin de construire pour naviguer dans les glaces. Ces navires ont une coque blindée pour résister, justement, aux glaces. C'est pour cette raison que la navigation d'hiver est moins considérable.

Mais, ce n'est pas précisément ce que je voulais soulever. Par courtoisie pour l'honorable ministre, et aussi pour m'habituer à parler la langue anglaise, je vais essayer de lui expliquer en anglais ce que je veux dire.

• (4.00 p.m.)

[*Traduction*]

Il se pose véritablement un problème, monsieur le président...

[*Français*]

L'hon. M. Pickersgill: Je comprends le français aussi bien que l'anglais.

[*Traduction*]

M. Mongrain: Je sais que le ministre se montre très souvent courtois envers nous en s'exprimant en français et je ferai de mon mieux pour lui rendre la pareille.

Cette question de la navigation d'hiver constitue un véritable problème et suscite bien des malentendus entre les gens des Maritimes et les habitants des rives du Saint-Laurent. J'ai visité les Maritimes et je me suis entretenu avec toutes sortes d'organismes. J'ai même dirigé, il y a quelques années, une discussion télédiffusée à Halifax et à Saint-Jean.

A mon sens, le ministre devrait demander à son ministère ou à la nouvelle Commission des transports de convoquer le plus tôt possible une réunion des responsables d'Halifax, de Saint-Jean ou d'autres ports des Maritimes, que cette question intéresse, aussi bien que des responsables dans les villes situées sur les bords du Saint-Laurent, comme Québec, Trois-Rivières, Montréal et peut-être d'autres villes, pour traiter de ce problème.

Pour ma part, monsieur le président, je ne crois pas qu'il y ait conflit entre les parties en cause dans ces deux régions du Canada. Si je me trompe, on pourrait sans difficulté trouver des solutions qui ne nuiront ni à l'économie des Maritimes ni au progrès de la navigation sur le Saint-Laurent, progrès qui est nécessaire dans les circonstances actuelles. Rien, à mon avis, ne vous justifierait de retarder le progrès économique normal de notre pays et la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent ne nuirait aucunement aux Maritimes si tous les intéressés se réunissaient pour discuter du problème avec les fonctionnaires compétents du ministère des Transports. Je le répète, ces problèmes, s'il en est, sont mineurs et peuvent facilement être réglés.

[*Français*]

Monsieur le président, j'espère que dans le plus bref délai possible cette commission, quand elle sera formée, voudra s'occuper de ce problème qui n'est peut-être pas si aigu qu'on a voulu le faire croire, mais qui mérite quand même qu'on s'en préoccupe puisqu'il y a encore des développements normaux possibles dans ce domaine-là.

Je pense que la Commission des transports devrait aussi s'occuper du transport par avion. A ce sujet, je voudrais suggérer que cette commission, ou ces sous-commissions, s'occupe d'établir une politique globale en ce qui a trait aux champs d'aviation. Actuellement, on procède de façon peu satisfaisante. Étant donné les développements considérables que connaît l'aviation actuellement, il y a des choses, je crois, que le gouvernement devrait faire pour stimuler non seulement de développement des aéroports commerciaux, mais aussi l'établissement de certaines pistes, qu'on pourrait appeler pistes d'urgence, dans des villes secondaires, ce qui serait utile pour l'aviation privée qui, de plus en plus, se développe. Un nombre toujours croissant de personnes ou d'hommes d'affaires voyagent par avion et il y aurait, je crois, urgence de provoquer une espèce de prolifération de ces pistes secondaires qui n'ont pas besoin d'être aménagées comme les aéroports de Montréal, de Sherbrooke, de Trois-Rivières et de Québec. Peut-être, qu'elles ne nécessiteraient pas de pavage, dans certains cas, mais quand même, elles devraient être multipliées dans les villes d'importance secondaire. Je ne veux pas mentionner de noms afin de ne pas blesser mes collègues qui représentent ces villes. Mais, enfin, je crois que ce devrait être l'une des missions qui pourraient être assignées à cette nouvelle Commission des transports.

De toute façon, monsieur le président, je termine mes remarques en disant que le bill que nous allons étudier est très volumineux et suscitera certainement des amendements, ce qui est normal mais que dans l'ensemble il répond à un besoin d'uniformisation et même de modernisation et d'unification des services. Et, c'est donc dans cet ordre d'idées que je me propose de l'appuyer, même si, à l'occasion, j'aurai certaines autres suggestions à faire sur des points de détail.

[*Traduction*]

M. Sherman: Monsieur le président, je tiens à dire dès maintenant que le projet de loi sur les transports renferme nombre de questions

de principe auxquelles je souscris. Je reconnais que la mesure est une tentative pour permettre aux chemins de fer de soutenir la concurrence en toute liberté sans que ces règlements inutiles et le contrôle des hautes autorités entravent leur liberté. A mon avis, on a raison d'insister dans la mesure—comme le ministre l'a fait dans diverses parties du pays—sur l'élaboration d'une politique nationale des transports, sur la nécessité d'une planification intégrée quant aux divers aspects et moyens de notre réseau national de transport, sur l'importance de la recherche dans le domaine des transports, et sur l'encouragement donné aux transporteurs aériens régionaux.

Cependant, monsieur le président, je m'oppose fortement à ce qu'on adopte la mesure sur les transports en toute hâte au comité permanent et à la Chambre. Comme on l'a signalé au comité, il y a eu une surabondance de mémoires et d'instances au comité permanent des transports et des communications au sujet de cette mesure législative. Mon collègue d'Acadia a signalé hier qu'on a recueilli 3,000 pages de témoignages au comité permanent.

Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'il a été difficile d'assimiler ces renseignements très techniques et parfois hautement spécialisés. Cela va de soi, lorsqu'il s'agit d'une mesure législative aussi révolutionnaire, comme le ministre l'a soutenu en diverses occasions.

• (4.10 p.m.)

Lorsqu'on ne dispose que d'un temps limité pour parcourir quelque 3,000 pages de témoignages et de renseignements techniques, les membres du comité reconnaîtront sûrement qu'il est difficile d'en saisir tous les détails et toutes les nuances. Comme membre du comité en cause et comme membre du comité plénier saisi de la mesure, je demande plus de temps pour me familiariser avec le sujet extrêmement complexe sur lequel porte cette mesure.

J'ai dit que je m'opposais, à ce stade-ci, à la façon hâtive avec laquelle on entendait adopter la mesure à la Chambre et, je le souligne de nouveau, je crains surtout les effets que la mesure aura sur les expéditeurs et les consommateurs de l'Ouest canadien. J'ai demandé au ministre dans quelle mesure il croyait de tout repos, sur le plan économique, pratique ou réaliste, d'accorder aux compagnies de chemins de fer leurs coudées franches, ou peu s'en faut, au sujet de la concurrence relative au tarif-marchandises. Voilà, à mon avis, l'effet qu'aura la mesure proposée. On libérera ainsi les chemins de fer de leurs entraves. Au comité, au cours des audiences, nombre de députés ont demandé en quoi consistaient ces entraves. Nous n'avons pu rien tirer à ce sujet des administrateurs de chemin de fer. Mais lorsque, aux termes de la mesure à l'étude, on libérera les compagnies ferroviaires de leurs présumées chaînes, elles pourront, à leur gré, saigner l'expéditeur, lutter pour leur propre survivance dans un milieu de libre-concurrence, et dans un marché économique national présumé libre et concurrentiel.

A titre de membre du parti conservateur, je crois aux principes de la libre entreprise et je la défends. D'après moi, chaque fois que c'est possible il faut encourager, stimuler et protéger la libre entreprise dans notre pays. Mais, vu l'étape actuelle de notre expansion nationale, la crise économique que traverse en ce moment notre pays, le cycle particulier de l'évolution des chemins de fer et de leur rôle dans l'édification de notre pays, est-il souhaitable ou conforme aux meilleurs principes du régime de la libre entreprise de donner carte blanche à ces compagnies de chemins de fer pour leur permettre d'affronter la concurrence.

Le bill nº C-231, comme son précurseur le bill raté nº C-120 découle des recommandations de la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports. Cette commission a effectué le travail et la recherche de base quant aux problèmes qui se rattachent aux transports de notre pays et elle a engendré le bill nº C-120 et, par la suite, le bill nº C-231. Les conditions qui règnent dans les chemins de fer et à tous les échelons de la société ont changé radicalement depuis les enquêtes de la Commission MacPherson. Lorsqu'elle a examiné le problème des transports, des chemins de fer en particulier, l'industrie ferroviaire était dans de mauvais draps. Ce n'est pas le cas à l'heure actuelle. Pas un membre du comité ne peut prétendre que l'industrie ferroviaire se trouve aujourd'hui dans une situation précaire. Son potentiel de bénéfices, de progrès et de réussite est illimité. Témoin les récoltes magnifiques qui ont été le lot heureux du Canada au cours des cinq ou sept dernières années; témoin les contrats de blé faramineux signés avec d'autres pays du monde; témoin, par exemple, l'avènement de l'industrie de la potasse en Saskatchewan, rêve inconcevable il y a sept ans, à l'époque où la Commission MacPherson commençait son enquête.

Lorsque l'économie canadienne se développe ainsi, que les effets de ce progrès et de cet essor se font ressentir avec toute la force que laissent deviner les trois exemples que je viens de citer, lorsque d'autres secteurs de l'économie ont pris un essor semblable au cours des sept dernieres années, ces progrès, globalement et séparément, ont naturellement exercé un effet profond sur le pays et sur le système nerveux de son économie, comme les sociétés de chemins de fer.

Les perspectives économiques des chemins de fer se sont fort améliorées au Canada depuis sept ans, depuis que la Commission MacPherson a commencé ses délibérations et ses études. Personne n'aurait osé envisager, il y a sept ans, les profits et l'extraordinaire succès financier que peuvent connaître aujourd'hui les chemins de fer canadiens.

Peu importe la raison, peu importe ce qui a amené nos récoltes abondantes et nos découvertes de potasse, pour ne citer que deux exemples—la Providence ou ce que vous voudrez—les faits sont indiscutables. Toute la situation est changée et les chemins de fer peuvent envisager aujourd'hui un succès économique—autrement dit, des profits,—sans précédent dans les années à venir. Il en résulte que certains des concepts fondamentaux que l'on retrouve dans le bill nº C-231 sont maintenant démodés. La pensée qui a présidé à l'élaboration de ce projet de loi est aussi dépassée, car elle ne s'applique plus à la situation économique du Canada actuel. Des chemins de fer sont incontestablement rentables maintenant, nous ne saurons jamais assez le souligner dans nos délibérations sur le projet de loi. J'affirme qu'on a tort de considérer l'industrie dans le contexte de l'économie et de la société canadienne des années où la Commission MacPherson a entrepris son enquête.

Nous, les gens de l'Ouest, craignons que le bill nº C-231 ne laisse les chemins de fer libres d'exiger le tarif-marchandises que le trafic pourra supporter. Cette inquiétude a toujours existé dans les localités de l'Ouest canadien et elle n'est ni moins importante ni moins vive dans l'Ouest prospère d'aujourd'hui qu'elle l'était dans l'Ouest de colonisation d'il y a 40 ou 50 ans. Devant le comité permanent des transports et des communications, où nous avons été exposés aux nombreux témoignages que j'ai mentionnés—le ministre s'est montré assidu aux délibérations—nous avons discuté de l'anxiété qu'éprouvent les députés de l'Ouest. Les craintes de l'Ouest, monsieur le président, n'ont pas encore été dissipées.

• (4.20 p.m.)

Le formule des tarifs maximums prescrite par la nouvelle mesure nous déplaît particulièrement, tout comme ses modalités d'application. Si l'on veut bien me le permettre, monsieur le président, je voudrais insister sur la crainte et l'inquiétude que nous de l'Ouest ressentons à propos de la formule du tarif maximum et de son application, en citant un document.

Comme les membres du comité des transports le savent, les avocats des trois provinces des Prairies—l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba—tentent depuis plus d'un an d'obtenir des chemins de fer, par l'entremise du ministère des Transports, de la documentation sur les prix de revient par rapport à la formule des tarifs maximums. Mais on n'a pas encore reçu de données précises à ce sujet. Par conséquent, le 14 septembre de cette année, les avocats qui représentent ces trois provinces ont écrit au sous-ministre des Transports, en ce qui concerne le bill C-231, un mémoire que je vais, non pas paraphraser, mais abréger.

A titre d'avocats des provinces du Manitoba, d'Alberta et de Saskatchewan, nous désirons vous informer des vues bien arrêtées de nos gouvernements en ce qui concerne la formule des tarifs maximums énoncée dans l'article 336 proposé de ce projet de loi.

Nous participons à des discussions avec vos fonctionnaires et vous-même depuis le début de 1965. Dès le début, il était évident qu'aucune étude utile de la formule des tarifs maximums proposée antérieurement dans le bill nº C-120 ne serait possible à moins que les provinces ne possèdent sur les frais des chemins de fer canadiens des données assez complètes pour leur permettre d'évaluer l'effet pratique de la formule.

Vous vous rappellerez que les discussions en 1965 ont abouti à une conférence des premiers ministres des provinces des Prairies et des provinces atlantiques avec le premier ministre, le ministre des Transports et le ministre associé des Transports le 19 juillet 1965. On a décidé à l'époque que la formule des tarifs maximums serait revisée lors de discussions conjointes entre les représentants du gouvernement du Canada et les représentants des provinces. Il était entendu que les discussions se feraient sur un plan spécialisé ou technique et porteraient surtout sur l'effet pratique de la formule sur nos tarifs-marchandises présents et futurs.

A la suite de cette réunion les provinces de l'Atlantique et des Prairies ont retenu les services de deux spécialistes américains éminents, le professeur Ernest Williams, de l'Université de Columbia, et le professeur George Borts, de l'Université Brown. Tous les deux ont effectué des travaux extensifs au Canada et ont contribué à la présentation des instances à la Commission royale d'enquête MacPherson.

Les experts-conseils des provinces les ont informées qu'il n'y aurait pas de discussions ou de commentaires valables sur la formule des tarifs maximums tant qu'elles n'auraient pas obtenu certaines données sur les frais, afin de les étudier...

Les provinces ne peuvent donc faire une soumission valable au sujet de la formule des tarifs maximums au comité parlementaire. Tout ce qu'elles pourront déclarer au comité parlementaire c'est que ces renseignements essentiels dont elles ont besoin sur les frais, de l'avis d'experts-conseils, leur ont été refusés. Il s'ensuivrait que les provinces seraient forcées de signaler au comité qu'en l'absence de ces renseignements, il n'est pas lui-même en mesure d'évaluer validement l'effet pratique et les conséquences à long terme de la formule des tarifs maximums...Il est impossible de déterminer si la formule des tarifs maximums fournira une protection à ces expéditeurs captifs. Nous sommes persuadés que non. Peu importe ses effets, on demande au Parlement de la sanctionner sans la moindre assurance qu'elle permettra de supprimer la discrimination et les distorsions dans la structure des tarifs-marchandises, ce pour quoi la Commission a été créée.

Cette communication en dit encore beaucoup plus long que les seuls alinéas que j'ai cités, mais ils renferment l'essentiel du message, des plaintes et de la préoccupation de l'Ouest canadien au sujet de la formule du tarif maximum. Si nous pouvions obtenir les renseignements voulus sur l'établissement des prix de revient, nous pourrions alors avoir une idée des répercussions de la formule. Le manque de ces renseignements a été un sujet continuel d'irritation pour les membres du comité depuis qu'ils ont entamé l'étude de ce projet de loi au début de l'année.

Ce manque de renseignements nous a empêchés de porter un jugement motivé sur la valeur de la mesure et apparemment, ni les compagnies de chemin de fer ni le gouvernement lui-même n'étaient disposés à nous les fournir. Au contraire, on nous a fait comprendre sans équivoque que ces renseignements sur l'établissement des prix de revient ne nous seraient pas fournis. Nous soutenons donc que pour les membres du comité permanent ou du comité plénier, c'est pure perte de temps que d'essayer d'évaluer convenablement tous les points saillants et toutes les dispositions essentielles de cette mesure révolutionnaire.

Que signifie la formule du tarif maximum? Quelle sera sa répercussion sur les expéditeurs? Comment pouvons-nous répondre si nous ne possédons pas les données mathématiques voulues afin d'effectuer une étude motivée et intelligente sur ce point?

Un autre aspect de la mesure que nous trouvons vraiment regrettable est la définition de l'expression «expéditeur captif». Nous nous sommes élevés énergiquement et longuement contre cette définition au cours des délibérations du comité permanent, mais nous n'avons pas encore dégagé les principes qui nous permettraient d'évaluer la mesure.

Il s'agit probablement d'une question de sémantique. Le ministre a déjà déclaré en différentes occasions qu'à la suite d'instances adressées à certaines provinces de l'Ouest, afin qu'elles signalent au gouvernement ou au comité permanent certains expéditeurs qui, selon elles, tomberaient dans la catégorie des expéditeurs captifs, ces provinces ne s'étaient guère empressées de fournir une liste de ce genre. J'espère que j'interprète correctement les observations du ministre, mais je crois que c'est essentiellement ce qu'il a dit à ce sujet au comité. Une des raisons probablement pour laquelle les provinces ou les expéditeurs eux-mêmes n'ont pas tenté de se classer parmi les expéditeurs captifs à cette étape des délibérations est qu'ils hésitent à se déclarer au sujet de cette mesure qui n'a pas encore été adoptée.

[M. Sherman.]

Un autre point qui me préoccupe vraiment...

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettrait-il de lui poser une question à ce sujet?

M. Sherman: Bien sûr.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne conteste pas ce qu'il a dit au sujet des expéditeurs, mais une demande formelle a été faite. Sauf erreur, le député a sans doute le document avec lui et je dois également l'avoir ici. On a demandé formellement aux gouvernements provinciaux de donner des exemples de ces personnes qui paient actuellement des tarifs par catégorie et qui, selon eux, seraient probablement des expéditeurs captifs. Le député a très bien paraphrasé ce que j'ai dit, à mon sens, mais je préférerais voir l'expression exacte consignée au compte rendu.

M. Sherman: Je sais gré au ministre de son explication de ce point. Il est juste que la déclaration exacte du ministre devrait être consignée au compte rendu dans ce contexte et je le remercie de l'avoir intercalée dans le débat à cette étape-ci.

Nous, de l'Ouest, nous préoccupons beaucoup aussi du barême des taux et de la mesure où ils monteront pour un expéditeur captif. Aux termes de la mesure telle qu'elle est présentement libellée, le taux maximum imposé à un expéditeur captif serait le coût variable, plus 150 p. 100 pour des wagonnées de 30,000 livres. Les témoignages présentés par des experts dans ce domaine, y compris les deux spécialistes des États-Unis dont j'ai parlé il y a quelques instants, ajoutés à la thèse de l'avocat représentant les provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, nous ont démontré que ce taux spécial que les chemins de fer peuvent exiger montera d'une façon vertigineuse, d'une façon explosive, pour les chargements dépassant 30,000 livres par wagon.

• (4.30 p.m.)

Par exemple, pour des wagonnées de 140,000 livres, le tarif maximum imposé à un expéditeur captif comporterait le coût variable de l'expédition elle-même plus une surtaxe de plus de 600 p. 100 et non 150 p. 100 comme dans le cas des wagonnées de 30,000 livres. Telle est la formule, fondée sur les différences dans les coûts de base des chemins de fer eux-mêmes pour les wagonnées de certains poids.

L'hon. M. Pickersgill: Le député ne voudrait sûrement pas créer une fausse impression. Il a laissé entendre que le tarif monterait pour les expéditions de poids supérieurs. Bien entendu, et je suis sûr qu'il s'en rend compte, le tarif réel baisserait, mais la proportion mathématique qu'il a donnée est très exacte.

M. Sherman: Les profits pour les chemins de fer eux-mêmes.

L'hon. M. Pickersgill: C'est juste.

M. Sherman: Le chiffre des profits des chemins de fer augmenterait dans cette mesure. Nous nous préoccupons aussi beaucoup dans l'Ouest de la façon dont un expéditeur peut en appeler de ce tarif, aux termes du projet de loi, et de la difficulté qu'il y aurait à prouver qu'il s'agit de l'intérêt public. Dans une disposition de ce bill, que je cherche en ce moment et que j'ai au bout des doigts—

L'hon. M. Pickersgill: L'article 16?

M. Sherman: Non. L'article 55, page 56 du bill, où il est question des modifications à la loi sur les chemins de fer. On peut lire ce qui suit:

«338A. (1) Toute personne, si elle a des raisons de croire qu'un tarif de taxes s'appliquant au transport de voyageurs par une compagnie ou que les conditions du transport des voyageurs que comporte un tel tarif nuisent à l'intérêt public, peut demander à la Commission l'autorisation d'en appeler de ce tarif ou de ces conditions et la Commission, si elle est convaincue qu'une preuve *prima facie* a été fournie, peut accorder l'autorisation d'en appeler et faire l'enquête qu'elle estime justifiée sur ce tarif ou ces conditions.

Or, nous estimons que qu'il est très difficile, sinon presque impossible, pour une société privée ou un particulier ayant des intérêts privés dans le marché, de prouver qu'il s'agit de l'intérêt public. Comment y arriver à la satisfaction de la commission? L'intérêt public signifie-t-il, par exemple, que seule la province de l'Alberta, la province de la Saskatchewan, la province du Manitoba ou une entité comparable peut faire un appel? Une société privée aurait beaucoup de peine à prouver qu'il s'agit de l'intérêt public par opposition à l'intérêt privé. Il est difficile de trouver un concept juridique de ce que serait l'intérêt public. Il y a des cas où dit-on, l'intérêt privé ne concorde décidément pas avec l'intérêt public.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettrait-il de lui signaler que l'article qu'il a cité se rapporte au transport des voyageurs. A mon avis, il veut effectivement se reporter à l'article 16 du bill, dont le sens est quelque peu différent et qui porte sur le transport des marchandises.

M. Sherman: Je sais gré au ministre de la distinction qu'il a faite, mais en ce qui concerne l'inquiétude ressentie dans l'Ouest à l'égard des diverses parties de cette mesure, je ne crois pas que cela fasse beaucoup de différence que nous nous reportions à l'article 16 ou à l'article 55.

L'hon. M. Pickersgill: J'espère que le député ne se formalise pas de mes interruptions. Je ne recherche pas la controverse. Je crois que cette distinction s'impose, car si on examine le paragraphe 3 de l'article 16, on constate que nous avons utilisé dans cet article à peu près le même vocabulaire que dans le mémoire du Manitoba. Il ne s'agit pas de l'article qui a trait aux passagers, car en réalité il ne s'applique pas aux passagers, mais simplement aux marchandises. Je crois donc qu'en ce qui concerne la question soulevée, le député préférerait se reporter à l'article 16.

M. Sherman: Ma foi, j'ai examiné l'article 16 en même temps que l'article 55. Compte tenu des études effectuées au Manitoba au sujet de la mesure proposée, nous ne sommes pas encore satisfaits à ce sujet.

Toutefois, je suis disposé à discuter cette question à part avec le ministre une autre fois. Je peux vous assurer que d'après les expéditeurs de l'Ouest et l'avocat représentant les trois provinces des Prairies et que j'ai mentionné, nous ne sommes pas encore convaincues que l'article en question élimine le danger et la menace de certains aspects de la situation économique dans l'Ouest canadien qui, estimons-nous, subira des effets défavorables par suite de l'adoption de la mesure proposée.

Je voudrais ajouter que je partage l'inquiétude manifestée par le député d'Acadia hier au sujet de l'abandon des embranchements. C'est une question sur laquelle je voudrais revenir au cours des délibérations. Je ne m'y attarderai pas pour le moment. Je crois que le

député d'Acadia a présenté un plaidoyer éloquent hier. Je suis certain que durant nos délibérations subséquentes au sujet de ce projet de loi, nous pourrons renforcer le point de vue de l'Ouest et insister sur sa préoccupation concernant l'abandon des embranchements.

J'ajouterai que les trois provinces des Prairies ont mené une campagne acharnée pour obtenir justice et satisfaction sur la question de l'abandon des embranchements et sur beaucoup d'autres questions qu'on a mentionnées tout à l'heure. Mais cette anxiété et cette appréhension dont j'ai déjà parlé persistent toujours, dans l'Ouest. On craint là-bas que cette nouvelle mesure donne une telle liberté d'action aux chemins de fer qu'il s'ensuive des injustices pour les expéditeurs et les consommateurs de l'Ouest.

Lorsqu'on imposera les nouveaux tarifs maximums, qui en fera les frais? Chaque fois qu'on fixe de nouveaux tarifs-marchandises dans une région quelconque, il faut se demander qui va les payer et comment. Nous croyons notamment que l'augmentation prévue de ces tarifs soit absorbée par l'économie de l'Ouest canadien; si certains expéditeurs de l'Ouest sont classés comme expéditeurs captifs, à leur demande ou par suite d'une décision de l'extérieur, ils paieront des tarifs qu'ils ne peuvent se permettre et les répercussions des tarifs seront absorbées par notre économie. Nous craignons que ce régime soit au désavantage de l'Ouest. Ces tarifs, pensons-nous seront répercutés dans des prix plus élevés, imposés par les fabricants et les expéditeurs eux-mêmes, et que cette situation sera reflétée par une baisse des salaires dans les Prairies.

Nous estimons que ces problèmes économiques sont aigus et importants présentement dans l'Ouest canadien qui essaie d'obtenir une juste part de la prospérité nationale. L'augmentation des tarifs-marchandises provoquera sûrement une hausse du coût de la vie. Qu'on me permette de signaler aussi, pendant les quelques minutes qui me restent, l'importance des nouveaux salaires qui viennent d'être accordés par les chemins de fer et leurs répercussions dans l'Ouest sur les consommateurs et sur ceux qui devront payer les tarifs-marchandises.

• (4.40 p.m.)

Si je comprends bien, le nouvel accord concernant les 70,000 membres de la Fraternité des agents de trains et les 55,000 autres employés sédentaires prévoit des augmentations de salaire de 24 p. 100 pour les travailleurs non spécialisés et de 28 p. 100 pour les travailleurs spécialisés échelonnées sur une période de trois ans. Par suite des efforts du médiateur fédéral, M. Karl Goldenberg, des accords semblables sur les salaires et les sursalaires des 25,000 membres du syndicat des travailleurs d'atelier ont été négociés vers le début du mois. Il reste à négocier un accord visant les 20,000 membres de la fraternité canadienne des cheminots et employés des transports et autres ouvriers.

Les groupes sédentaires, comprenant au total 100,000 employés, recevaient en moyenne $2.22 l'heure avant d'obtenir cette augmentation. Les 20,000 agents de trains recevaient en moyenne $3 l'heure pour une période de trois ans. Un simple calcul montre qu'en vertu de ces nouveaux contrats, les chemins de fer doivent payer en salaires au cours des trois prochaines années un montant qui dépasse de quelques dizaines de millions de dollars le montant prévu. On sait par expérience où ils trouveront l'argent nécessaire pour subvenir à ces dépenses supplémentaires. Ils frapperont l'expéditeur de marchandises, ce qui relèvera les tarifs-marchandises.

L'Ouest du Canada, où prédominent les expéditions à longue distance, sera le plus atteint. L'expéditeur à longues distances en souffrira également, car il dépend essentiellement des chemins de fer pour la plus grande partie de ses produits. Il sera la première victime de cette augmentation de salaire. C'est un cas classique de discrimination contre les expéditeurs et les consommateurs de l'Ouest. L'objectif de la Commission MacPherson était, entre autres, de remédier à ce déséquilibre traditionnel. On voulait supprimer cette distinction injuste qui relevait les prix à la consommation.

M. le président suppléant: A l'ordre, s'il vous plaît. Je regrette d'interrompre l'honorable député, mais je dois l'avertir que son temps de parole est écoulé.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je crois que l'honorable représentant a presque terminé. Les membres du comité lui permettront peut-être de conclure.

M. le président suppléant: La Chambre consent-elle à ce que le député continue?

Des voix: D'accord.

M. Sherman: Je remercie le ministre et les membres du comité de leur indulgence: je vais conclure.

La Commission royale d'enquête MacPherson devait avant tout abolir la discrimination contre les expéditeurs de certaines

régions, telles que l'Ouest canadien. On avait entrepris dans cette perspective certaines de ses études les plus dynamiques. Toutefois, bien que la Commission ait recommandé l'établissement d'une économie nationale équitable et voulu créer un système équilibré de transports, l'Ouest doit aujourd'hui faire face aux difficultés que suscite une mesure législative ancienne et injuste concernant les frais de transport au pays.

A l'étape actuelle du débat, j'exhorterais donc les députés à aborder raisonnablement l'étude du projet de loi, au nom des expéditeurs de l'Ouest. Je comprends à quel point elle importe aux yeux du ministre et peut-être du peuple canadien, mais pour en venir à certaines conclusions définitives quant à cette mesure importante qu'on a pris des années à formuler, il faut également évaluer avec grand soin les vastes changements révolutionnaires en question. Nous devrions le faire avec logique et compétence. Au nom de chaque consommateur, de chaque maîtresse de maison et de chaque expéditeur de l'Ouest canadien, je demande donc qu'on étudie à fond la situation dans son emsemble et sous tous les angles avant de prendre une décision définitive sur la mesure.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je pourrais peut-être poser une question au préopinant avant que vous accordiez la parole au député d'Halifax. Je ne m'attends pas qu'il y réponde dès maintenant, mais j'aimerais qu'il y réfléchisse pendant les vacances, d'ici au 9 janvier lorsque nous reprendrons l'étude du projet de loi. Est-il d'avis qu'il vaudrait mieux, pour l'Ouest canadien, que nous maintenions les lois actuelles au lieu d'effectuer les modifications proposées? Je le lui demande en songeant au fait que les taux présentement gelés ne sauraient évidemment être maintenus, vu la pression que le député a mentionnée et qui résulte de hausse dans des secteurs particuliers de salaires qui engendrerait une hausse horizontale d'ensemble.

M. Sherman: Je répondrai à cela que mes pensées subissent l'influence du milieu d'où je viens. Je ne parle pas exclusivement en mon nom personnel, mais pour les commettants et les régions que je représente. Nombre de personnes plus averties que moi se préoccupent très vivement chez nous de toutes les conséquences du projet de loi à l'étude pour l'Ouest canadien. Nous avons sûrement besoin de beaucoup de temps pour en étudier tous les aspects. Franchement, je ne suis pas encore suffisamment préparé et il me faut du temps pour y parvenir. Cependant, je donne au ministre l'assurance que, pendant les vacances de Noël, j'étudierai sa question et le projet de loi, lorsque mes obligations domestiques me le permettront. A mon retour, début 1967, j'aurai peut-être acquis l'esprit de conciliation et de collaboration. Le ministre lui-même s'étonnera peut-être de ce changement.

M. Forrestall: Monsieur le président, cet après-midi, mes remarques seront celles d'un provincial, animé par l'esprit de clocher. J'entends traiter, comme le ministre s'y attend sans doute, des problèmes d'une vaste portée mais concernant directement les ports d'Halifax et de Saint-Jean. Je parlerai des conséquences de ce projet de loi sur le transport ferroviaire, et aussi de son effet général sur l'ensemble du domaine de la navigation hivernale sur le Saint-Laurent. Je compte ensuite parler de la suffisance ou de l'insuffisance des installations portuaires, des installations de manutention des céréales, des jetées et le reste.

Dans le contexte du projet de loi que nous avons sous les yeux, des orateurs plus éloquents que moi-même ont souvent déclaré, au sujet des conséquences économiques de cette situation sur la ville d'Halifax, que les conditions locales ont beaucoup d'influence sur l'efficacité du transport ferroviaire. Je voudrais, à nouveau, signaler brièvement l'importance économique des conditions de transport pour ces régions.

En hiver, le domaine général des transports emploie des milliers de gens, y compris environ 1,200 débardeurs, entre 900 et 1,000 manutentionnaires, le personnel de la Commission des ports nationaux, les employés d'agence maritime, les pilotes de remorqueurs, le personnel des douanes et de l'immigration, les employés et les contrôleurs des chemins de fer, les manutentionnaires, les camionneurs, le personnel de radoub et les chantiers d'entretien, les expéditeurs, et une vaste gamme d'employés comprenant les fournisseurs de la marine et des chantiers de bois qui dépendent partiellement du trafic maritime. On a estimé, dans deux ou trois études, que si l'on groupe tous ces gens, les normes visant le port d'Halifax nuiront indirectement à 8,000 ou 10,000 personnes. Pour les personnes directement visées, soit qu'elles touchent un salaire ou reçoivent un avantage direct du port, on estime qu'au cœur de la saison d'hiver 3,000 emplois seront en cause et 1,000 environ pendant les mois d'activité intense en été.

• (4.50 p.m.)

Du point de vue pécuniaire, avec un volume général de marchandises d'environ un million et quart de tonnes par an, comme c'était le cas l'année dernière, on peut estimer avec certitude que les recettes afférentes à l'économie locale dans le premier cas—il s'agit de l'avantage direct—atteignent environ 16¼ millions de dollars. Les cargaisons en vrac d'environ 7¾ millions de tonnes, procureront encore 2 ou 2¼ millions de dollars. Donc, la valeur directe, qu'en retirent le port et l'économie locale atteint 18 millions de dollars par an. C'est de l'argent versé directement et qui se répand dans l'économie. Ce chiffre de 18 millions n'est pas exagéré; il pourrait être plus élevé, et nous aimerions qu'il le soit.

La Commission du port d'Halifax et d'autres organismes qui ont procédé à des études, comme l'Office d'expansion économique de la région atlantique il y a deux ans, ont estimé que si l'on encourageait la navigation ininterrompue sur le Saint-Laurent, ce volume baisserait de 30 à 40 p. 100, chiffre très raisonnable, car certains ont parlé de 60 à 70 p. 100. Mais, étant donné le blocage des tarifs applicables au trafic qui se fait actuellement dans notre port, le dernier chiffre que j'ai cité sera vraisemblablement le bon.

Quant au tonnage, on parle prudemment de 30 ou 40 p. 100; autrement dit, le trafic-marchandises passera d'un million et quart de tonnes par an à moins de 750,000 tonnes, et cette baisse aura pour le port des conséquences économiques très graves. Il est facile de voir que pour le port d'Halifax c'est une question grave. Ce port est en réalité, l'un des principaux secteurs économiques de la région. S'il tombe dans un état déficitaire de cet ordre, ou même pire, nous ne pourrons pas, à moins d'une planification de l'État, reprendre notre position et récupérer nos pertes.

La perte d'environ 500,000 tonnes de marchandises générales représenterait, aux taux approximatifs des salaires courants, 400,000 heures-débardeur à $3 environ l'heure, soit 1.2 million en salaires directs et prestations. Mais, dans l'ensemble, les ports pourraient perdre des recettes d'environ 6 millions et demi de dollars. Ces chiffres sont basés sur le tarif courant de $13 environ la tonne, exigé pour la manutention des marchandises à Halifax.

On peut vérifier ces données en consultant l'étude de *J. Cates and Associates*, une société d'experts-conseils qui, en 1964, a entrepris une étude pour le compte de l'Office d'expansion économique de la région atlantique. Le rapport que la société a présenté à l'Office donnait à entendre que les ports de Saint-Jean et d'Halifax ont tous les deux subi des pertes s'établissant entre 150,000 et 250,000 tonnes courtes par saison de transbordement ou d'expédition directe à cause des effets directs et indirects de la navigation en hiver sur le fleuve Saint-Laurent et dans le golfe. Étant donné la difficulté d'estimer ce qu'aurait été l'orientation du trafic dans les ports de l'Atlantique et du Bas Saint-Laurent, surtout Québec, Trois-Rivières et Montréal privés de navigation en hiver, il faut considérer l'évaluation des pertes à l'égard du trafic uniquement comme une estimation générale, mais relativement précise quand même.

Les experts-conseils sont d'avis que, quel que soit le point de vue où l'on se place, la perte d'environ 200,000 tonnes courtes constitue une évaluation raisonnable du trafic annuel que nous avons perdu depuis l'expansion du programme de navigation en hiver sur le fleuve Saint-Laurent. En dollars et en cents, les mêmes experts-conseils ont dit à l'Office d'expansion économique de la région atlantique que, sur une base saisonnière, cela équivaudrait à une perte annuelle d'environ trois millions de dollars en revenus directs pour l'économie des ports et de quelque 3,600 mois-homme d'emploi saisonnier. C'est un domaine que le ministre chérit depuis longtemps, j'en suis sûr. Sa réputation, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Chambre, est proportionnée à l'importance de la question.

Il est donc évident qu'encourager ou favoriser à l'heure actuelle la prolongation de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, ne pas y faire obstacle avant d'avoir tout d'abord chargé une autorité publique, une autorité fédérale, en l'occurrence, de faire une planification avisée pour Halifax et Saint-Jean, c'est courir au désastre. Le ministre sait, je crois, quels sont mes sentiments envers Halifax et Saint-Jean. Nous admettons—beaucoup plus en privé qu'en public—que nous ne pouvons beaucoup plus longtemps continuer de lutter contre les ports de Montréal, de Québec, de Trois-Rivières et autres. Il nous incombe, cependant, de lutter aussi longtemps que le gouvernement n'aura pas donné de précisions sur ce qu'il projette pour les ports d'Halifax et de question plus tard.

Dans son mémoire au comité des transports, la Commission du port d'Halifax a traité de cette question. Peut-être pourrais-je ajouter ici que ce comité siège depuis quelques mois, avec beaucoup de succès, et qu'il mérite les félicitations des députés comme de tous les Canadiens. Le comité a travaillé longtemps et ardûment; il a pris connaissance de nombreux et savants mémoires, entendu de nombreux témoignages sur le nouveau et complexe projet de loi dont nous sommes saisis. N'ayant pas siégé au comité, je tiens à lui exprimer

mon appréciation et mes remerciements pour le travail qu'il a accompli. Entre autres mémoires, le comité des transports en a reçu un de la Commission du port d'Halifax. On s'y prononçait, en termes très forts, contre le nouveau bill du gouvernement fédéral en prétendant qu'il est diamétralement opposé aux objectifs et intentions d'une politique nationale visant à surmonter les désavantages géographiques de cette région. Un préopinant y a déjà fait allusion. De fait, les gens de l'Ouest ne sont pas les seuls à souffrir de ce genre de désavantage. Les Maritimes en souffrent depuis même avant la Confédération. Il est inutile que je répète les belles promesses qu'on nous a faites avant que nous entrions dans la Confédération il y a presque 101 ans.

• (5.00 p.m.)

La Commission du port d'Halifax a signalé au comité que le bill tend nettement à hausser le niveau général des tarifs du transport ferroviaire dans les provinces atlantiques, en comparaison des autres parties du Canada. Le ministre sait, du reste, que par suite de ce bill, l'industrie, les fabricants et les marchands de ces provinces auraient beaucoup plus de difficulté à bénéficier du grand débouché que constitue cette région du pays. Ils allèguent que l'application du bill engendrerait une situation qui permettrait aux chemins de fer d'établir ce qu'ils qualifient de taux maximums scandaleusement élevés, sans assurer une protection convenable aux expéditeurs captifs de la région atlantique. Ils ont exprimé des craintes en ce qui touche particulièrement ceux qui pratiquent l'expédition de grosses wagonnées. Nos examens du bill nº C120 et les audiences antérieures du comité nous ont que trop appris jusqu'à quel point on peut qualifier de captifs les expéditeurs des Maritimes. Ces gens se trouvent isolés à l'extrémité froide, abandonnée du réseau de transport. Ils ne bénéficient pas du degré de concurrence, de la part de l'industrie du camionnage, qui a freiné avec tant d'efficacité les sociétés ferroviaires dans les autres régions du Canada.

Par suite du manque de concurrence de la part de l'industrie du camionnage et d'autres moyens de transport dans les Maritimes, nous craignons que les chemins de fer n'abusent de l'immense champ d'action dont ils y disposent; d'ailleurs, leur but normal est de réaliser des bénéfices, et les hommes d'affaires qui les exploitent ne sauraient jouer aux philanthropes. Toutefois, en l'absence de la protection assurée par la concurrence du camionnage dans les autres provinces, et vu qu'aucune autre protection particulière n'est prévue dans le bill, la population des Maritimes s'inquiète.

La Commission a également exprimé la crainte que ce qui reste des tendances du gouvernement fédéral à garantir la parité des ports risque non seulement de s'affaiblir, mais de disparaître totalement. C'est avec joie que j'ai entendu le ministre parler, dans ses remarques introductoires, de l'inquiétude exprimée par le député senior d'Halifax. Je regrette cependant que le ministre n'ait pas explicité davantage sa pensée à ce sujet. Tandis qu'il m'écoute, peut-être me permettra-t-il de lui rappeler l'article 42 de l'entente conclue avec le *Grand Trunk Pacific Railway Company* en 1903, dont l'une des dispositions se lit ainsi:

...le taux d'entier parcours pour le trafic d'exportation, du point de départ à sa destination, ne dépassera en aucun temps, par voie des ports canadiens, le taux exigé par voie des ports américains.

Cela demeure l'un des quelques textes légaux sur lesquels se fonde notre attitude. De fait, l'article 13 du chapitre 6 des lois de 1911, concernant la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* stipule:

...le taux d'entier parcours pour le trafic d'exportation, du point de départ à sa destination, ne dépassera en aucun temps par voie des ports canadiens, le taux exigé par voie des ports américains.

C'est la reproduction textuelle du passage précédent. Le chapitre 20 des lois de 1914, concernant la *Canadian Northern Railway System,* stipule:

...le taux d'entier parcours sur le trafic d'exportation, du point de départ à destination, ne devrait pas être plus élevé en passant par les ports canadiens qu'en passant par les ports des États-Unis... et la *Canadian Northern* et chacune des compagnies constituantes et subsidiaires ne devront, en aucune manière que ce soit relevant de leur pouvoir ou de leur contrôle, conseiller ni encourager, directement ou indirectement, le transport de ces marchandises par d'autres routes que celles stipulées plus haut.

En outre, l'article 14(2) de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, première édition, volume VIII, chapitre 25, stipule:

Le conseil d'administration doit ordonner, décréter et faire en sorte que toutes les marchandises destinées à l'exportation par mer, qui sont consignées en territoire canadien pour être transportées aux chemins de fer nationaux au point d'origine, ou entre le point d'origine et la mer, à moins que les expéditeurs de ces marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par voie de ports maritimes canadiens.

Comme le signalait le député senior d'Halifax—et je suis sûr qu'il le signalera de nouveau au ministre au début de l'an prochain —nous aimerions savoir si l'on va maintenir cette ligne de conduite et quelle garantie

pourrait contenir le bill pour nous assurer qu'il en sera ainsi.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettra-t-il de répéter ce que j'ai dit hier à ce sujet? J'ai l'intention de proposer un amendement, lorsque nous en serons rendus à l'endroit approprié dans le bill, stipulant que tous les avantages relatifs aux taux ou aux routes, dont bénéficient maintenant les ports de l'Atlantique en vertu d'une loi quelconque en vigueur actuellement, demeureront en vigueur, en dépit de quoi que ce soit dans le bill actuel. Naturellement, ce ne sont pas exactement les mots qui figureront dans l'amendement, mais le sens est là.

M. Forrestall: Je remercie le ministre de sa déclaration. Je l'avais acceptée hier, dans l'espoir que le ministre irait peut-être un peu plus loin et préciserait surtout la politique relative à la parité des taux portuaires.

L'hon. M. Pickersgill: Le député ne croit-il pas que nous devons permettre aux spécialistes, généreusement rémunérés, de nous faire des propositions en mars prochain au sujet des améliorations d'ordre générale dans la région atlantique? Nous leur permettrions de la sorte de gagner leur traitement au lieu d'anticiper sur leurs conclusions.

M. Forrestall: Du tout, monsieur le président. Je ne suis pas du tout sûr de ce qu'ils vont faire et, comme habitant d'une circonscription des provinces Maritimes où se trouve le port d'Halifax, je n'ai pas du tout l'intention d'accepter chat en poche. J'ai bien plus confiance dans ce que le ministre sera en mesure de nous dire à la Chambre des communes au cours des deux ou trois prochaines semaines. Je serais plutôt porté à accepter cela, tout en espérant que l'étude spéciale en cours tiendra compte des directives responsables du ministre. Somme toute, ce sera bientôt Noël et le ministre pourrait peut-être nous dire que la question lui tient à cœur et qu'il y accorde sa meilleure, sa plus sincère et sa plus charitable attention.

Monsieur le président, en majeure partie, le bill vise le transport ferroviaire. Je ferai, à une étape ultérieure, quelques commentaires au sujet des aménagements du port d'Halifax mais, en ce moment, je voudrais dire quelque mots des témoignages déposés au comité ayant trait à la vaste portée du bill.

Je dis au ministre qu'il est regrettable, non seulement pour moi, mais j'en suis sûr, pour nombre de députés, qu'on n'ait pas encouragé, ou au moins invité—peut-être faute de temps—les divers secteurs de notre industrie des transports aériens à présenter des mémoires et des documents lors des audiences du comité. Je veux parler de nos principales lignes aériennes qui assurent le service intérieur et international, de nos lignes aériennes régionales, mais surtout je veux parler du domaine de l'aviation en général—des compagnies d'avions-taxis.

• (5.10 p.m.)

Si vous voulez examiner, monsieur le président, certaines données statistiques nationales portant sur les transporteurs aériens de la classe 4, vous constateriez qu'ils jouent un rôle important au Canada et que leur absence imposerait des privations terribles aux habitants de vastes secteurs de notre territoire, surtout dans les régions rurales et septentrionales.

Il me semble que pour un bill de cette envergure, qui tend à remanier les structures administratives quant à tous les moyens de transport au pays, non seulement le comité aurait-il pu, mais il aurait dû consacrer deux ou trois audiences aux fins d'explorer les points de vue de nos principales entreprises de transport et aussi de nos plus petites entreprises régionales et de nos compagnies d'avions-taxis.

Par exemple, monsieur le président, la politique interne qui appartient encore à la Commission des transports aériens, souffre depuis longtemps des changements, des innovations, des amendements et Dieu sait quoi encore, qui sont apportés sans exposé public de la politique suivie, qu'il est non seulement regrettable, mais déplorable, qu'on n'ait pas, ces dernières semaines, donné à l'industrie des transports aériens l'occasion de faire connaître sa position. Le gouvernement aurait dû, à mon avis, en prendre l'initiative et aurait dû inviter, voire encourager, les représentants de cette industrie à témoigner devant le comité. Que cette omission n'empêche pas toutefois le ministre de poursuivre l'étude de la question au débat de la nouvelle année.

La plupart d'entre nous ont accueilli favorablement le mémoire du ministre sur la politique aérienne régionale. Ce mémoire nous a été très utile pour nous orienter. Mais tout cela n'est qu'un des aspects de la politique aérienne; il y en a encore deux, peut-être même trois, qui méritent qu'on leur consacre la même attention. Il me semble que c'était le moment où jamais.

Ainsi, par exemple, nous devrions examiner si nos aérogares, nos pistes, nos installations pour le ravitaillement en essence des avions, le nombre de places pour les passagers et les distances des aéroports aux centres urbains sont satisfaisants. Les difficultés persistent dans le domaine de la circulation aérienne. Ce sont tous les aspects du vol proprement dit qui ont été oubliés, en ce sens qu'aucun représentant de ces secteurs de l'industrie ne participait aux audiences du comité dont les travaux

nous ont conduits à l'étape actuelle. Je prétends une fois de plus que c'est regrettable.

Je voudrais encore parler d'un ou deux domaines touchant principalement les installations du port d'Halifax. Le ministre ne connaît que trop les problèmes que le port d'Halifax connus au cours de la saison de navigation de 1964-1965 à la suite de l'exiguïté des installations, de l'encombrement, de l'impossibilité pour le port de recevoir comme il faut tous les navires. C'est incidemment qu'on s'en est aperçu; nous ne nous attendions pas aux grèves et aux mauvaises conditions atmosphériques qui ont détourné les navires de notre côté. Il est vrai que les choses se sont arrangées pendant la denière saison de navigation et que la nomination d'un coordinateur au Conseil des ports nationaux s'est révélée très efficace. J'espère que l'aide opportée par le projet de loi au fonctionnement interne du Conseil des ports nationaux pourra être étendue directement aux ports proprement dits.

Cette année, le port d'Halifax ne semble pas trop encombré; mais l'expérience de la saison 1964-1965 a fait ressortir la nécessité, comme je l'ai signalé plus tôt, d'études d'ensemble du port en vue d'établir une formule efficace d'utilisation du terrain et des quais, non seulement pour Halifax, mais encore pour Dartmouth et le bassin même. Les avantages économiques manifestes nous rendent conscients de la nécessité de maintenir dans un même bloc bien intégré les édifices de la douane, les pilotes, les courtiers maritimes et ceux qui s'occupent du mouvement d'arrivée et de départ des navires. Il est temps que le ministre et son ministre envisagent sérieusement un programme général d'expansion et d'utilisation des aménagements que nous avons à Halifax.

Autrefois, nos saisons de navigation suivaient un modèle traditionnel. Notre port a reçu des navires de 7,000, 8,000, 10,000, 15,000 et 16,000 tonnes de port en lourd, types classiques que l'on voit, dans mille tableaux, amarrés dans les ports du monde entier. Mais, monsieur le président, ce temps-là est révolu. L'utilisation traditionnelle de petits bâtiments économiques de 8,000 et de 10,000 tonnes servant au transbordement de cargaisons de marchandises en vrac et de grandes cargaisons de marchandises diverses est en voie rapide de disparition.

Au commencement du mois, à Halifax où il prenait la parole à l'occasion de la journée des ports de l'Atlantique, le ministre a exposé—en la gazant quelque peu—une politique, qui, sans les enchanter, a néanmoins rallié les habitants d'Halifax et de Saint-Jean. Nous savons—et l'admonition du ministre était bien acceptable—qu'Halifax devra, pour survivre, faire des innovations et des changements, accepter de nouvelles formes de manutention des marchandises et adopter l'emploi de containers et de wagons spéciaux, faire du transport en vrac et employer des trains «intégraux». Toutes ces choses...

M. le président: A l'ordre. Je dois informer le député que son temps de parole est écoulé. Le comité...

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je pense qu'il ne reste plus qu'un paragraphe au représentant et que nous devrions l'entendre.

M. Forrestall: Je terminerai en disant que nous en serons bientôt à l'ère des navires de 100,000 tonnes, voire de 300,000 tonnes. On ne peut nier les avantages de ce genre de navires. A ma connaissance, aucun port, à l'exception peut-être de Portland (Maine), qui s'occupe d'opérations en eau profonde et qui est aménagé, en tout ou en partie, entre la bonne province du ministre et la Floride, n'a les aménagements et les avantages naturels que nous avons pour ce qui est de l'eau profonde dans le port d'Halifax.

• (5.20 p.m.)

Si le projet de loi dont nous sommes saisis et la politique générale qu'il comporte ne préconisent pas ce concept de façon pratique, nous perdrons les avantages que ce port pourrait nous donner sur les ports américains. Les États-Unis s'empareront de ce domaine et construiront des ports répondant aux besoins du genre de navigation dont j'ai parlé. Nous savons qu'il faudra des capitaux considérables et même énormes. Il faudra modifier les quais, et entasser la terre acquise et la terre prise sur l'eau afin d'aménager de grandes installations portuaires. Si nous ne le faisons pas, un autre port, probablement dans un autre pays, entreprendra ces travaux et en récoltera les bénéfices. Le ministre, j'espère, fera tout son possible pour encourager les programmes ou les politiques visant à aménager le port d'Halifax de façon à répondre au besoins du genre de navigation dont j'ai parlé. Si le ministre s'y engage, nous lui permettrons de faire déblayer régulièrement les chenaux maritimes jusqu'à Montréal. Au lieu d'aller ailleurs lorsqu'il nous quittera, le ministre pourrait peut-être songer à diriger la commission en question. Nous serions très heureux qu'un de ses membres soit originaire des provinces Maritimes.

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, premièrement, j'aimerais dire que je suis heureux de voir le ministre à son siège. Mes remarques s'adressent presque exclusivement à lui, parce que, d'après moi, il représente

notre dernière chance à la Chambre d'apporter au projet de loi des modifications qui s'imposent absolument. Je dois commencer mes remarques par quelques observations plutôt sévères au sujet de l'engagement définitif pris par le ministre, selon lequel on ne donnerait pas suite aux demandes d'abandon d'embranchements dans l'Ouest canadien avant l'adoption définitive du projet de loi. Bien qu'on ait soulevé la question...

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant pourrait-il citer mes paroles exactes?

L'hon. M. Hamilton: Qu'est ce que le ministre me demande de citer?

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant pourrait-il citer mes paroles exactes?

L'hon. M. Hamilton: Dans un instant. Ces observations ne visent pas le ministre, comme vous allez le voir. Il a été convenu, je le signale, qu'on s'abstiendrait de faire certaines choses pendant la discussion du projet de loi. Nous avions espéré que de nouveaux principes seraient établis et qu'une nouvelle pensée, inscrite dans le bill, inspirerait l'étude de ces abandons de lignes. Ce qui s'est passé ces dernières semaines n'est rien d'autre qu'un manquement à la parole donnée.

Je vais donner lecture de quelques lettres. La première dont j'ai eu connaissance est datée du 6 décembre 1966 et a été adressée par le secrétaire-trésorier d'une municipalité rurale de la Saskatchewan au secrétaire de la Commission des transports, M. C. W. Rump. La lettre dit et je cite:

Monsieur,

Demande d'autorisation pour l'abandon du tronçon de Hatton, Pacifique-Canadien.

Nous avons reçu une lettre de la compagnie de chemins de fer du Pacifique-Canadien, datée du 21 novembre 1966, dont l'objet est une demande d'abandon du tronçon de Hatton adressée à la Commission des transports.

Je vous fais grâce du reste car il ne présente pas d'intérêt pour mon argument.

Le 14 décembre 1966, le représentant de Swift-Current-Maple-Creek a reçu une lettre de M. C. W. Rump, secrétaire de la Commission, au sujet de l'embranchement de Hatton. Voici un passage de cette lettre:

La demande précitée a été reçue par la Commission. La Compagnie nous a informés qu'une copie de la demande et des pièces justificatives a été envoyée aux parties intéressées. Les pièces justificatives ont été mises à jour jusqu'en 1965.

Je demanderais aux membres du comité d'accorder plus d'attention au paragraphe suivant:

L'embranchement entre dans la catégorie de ceux qui peuvent être abandonnées sans attendre l'adoption du bill nº C-231, et la Commission est prête à étudier la demande en question.

[L'hon. M. Hamilton.]

C'est cette déclaration du secrétaire de la Commission qui a fait croire à certains de nos députés qu'on s'était fait rouler au sujet de l'engagement qu'on avait cru conclure avec le ministre. Je veux citer ses paroles exactes à ce sujet. Je vais donc donner lecture d'un extrait du compte rendu du comité permanent du vendredi 19 juin 1964, à la page 283.

L'hon. M. Pickersgill: 1964?

L'hon. M. Hamilton: Je ne vais pas lire toute la déclaration, seulement le passage pertinent:

Je me suis engagé au nom de l'État, tant que le gouvernement actuel sera au pouvoir, à ne permettre aucun abandon d'embranchements dans les Prairies jusqu'à ce que l'étude de la mesure dont la Chambre est saisie soit terminée.

Il parlait du bill nº C-120. A propos de cette mesure, on peut soutenir, d'après la lettre de la loi, qu'une fois qu'elle a été rejetée, son étude était terminée. J'ai les paroles exactes que le ministre a prononcées le 2 septembre 1966. Je fais allusion au compte rendu non revisé de cette date à la page 8034. Je peux laisser tomber une partie de cette déclaration sans altérer l'intention du ministre.

L'hon. M. Pickersgill: Ne serait-il pas préférable de la citer en entier?

L'hon. M. Hamilton: Très bien. Je vais citer un passage plus long que j'avais pensé. Je ne voulais pas blâmer le ministre.

L'hon. M. Pickersgill: Je comprends.

L'hon. M. Hamilton: J'allais passer à autre chose. Je cite:

Monsieur l'Orateur, le député est bien bon de me permettre d'intervenir actuellement pour répondre à sa question,...

C'est lorsque j'avais indiqué à quelles conditions nous pourrions envisager d'adopter le bill en deuxième lecture. Je continue:

...et je lui en sais gré. J'ai rencontré ce matin, pour une autre raison, les présidents des chemins de fer. J'ai profité de la réunion pour leur demander s'ils me permettaient de dire que le jour même de l'adoption de cette mesure législative, ils retireraient toutes les demandes d'abandon faites dans les provinces des Prairies et ils les reviseraient toutes à la lumière des décisions prises par le Parlement et énoncées dans la mesure législative, non pas nécessairement sous sa forme actuelle, mais dans la forme que le comité et le Parlement lui donneront. Les présidents des chemins de fer m'ont autorisé à dire que cela serait fait.

Il s'agit d'un passage, tiré du compte rendu, d'une déclaration du ministre. Il a poursuivi ainsi:

En d'autres termes, toutes ces demandes en suspens et dont aucune n'a fait l'objet d'une étude, seront annulées lors de l'adoption de la mesure à

l'étude. Il n'est que juste, je pense, que ces gens attendent jusqu'à ce moment-là, car ils en subiraient un préjudice s'ils allaient de l'avant et que nous ne poursuivions pas l'étude de cette loi.

Il est donc clair que le ministre cherchait à dire que ces nouvelles demandes, ou les demandes en question, serviraient d'assise à la nouvelle mesure qu'aurait adoptée la Chambre.

Puis le 20 décembre, c'est-à-dire hier, le ministre a fait une autre remarque à la suite de son introduction comme en fait foi un extrait de la page 11373 du compte rendu:

Il y a ensuite l'engagement pris par les chemins de fer de renoncer à toutes les demandes d'abandon d'embranchements sur les lignes dites protégées. Ils se sont engagés à retirer leurs demandes dès que ce projet de loi aura reçu la sanction royale, et ont fait connaître cette intention à la Commission des transports.

Il s'agit des lignes protégées. Je cite un extrait de la déclaration du ministre du 2 septembre.

Cet engagement dépend, bien entendu, de l'adoption de la mesure législative. Je suis heureux de dire que la Commission des transports du Canada, par suite de mon intervention lors de la présentation de la mesure ici à la Chambre, a consenti à ne pas examiner de demande d'abandon dans les provinces des Prairies tant que le Parlement sera saisi de ce projet de loi.

• (5.30 p.m.)

Quand le ministre a dit qu'il en avait saisi la Commission et que cette dernière avait promis d'en examiner aucune demande, le ministre parlait de sa déclaration du 2 septembre. J'en déduis donc que quelques-uns des députés, dont je suis, avaient le droit de penser que le mode d'action indiquée par la Commission des transports du Canada ne nous inspirait pas beaucoup de confiance dans les promesses, réitérées à maintes reprises, selon lesquelles le projet de loi actuel établirait une nouvelle façon de voir les choses et que la nouvelle Commission pourrait étudier ces demandes, selon le nouvel esprit dont nous sommes redevables et au comité et à la Chambre.

Le ministre doit se rendre compte que nous avions raison de nourrir certains soupçons, et je le dis sans trop de méchanceté, car que cela lui plaise ou non, il s'est acquis, avec les années, la réputation d'être incapable de résister à une occasion de faire vite et de prendre des raccourcis. Comme ce bill revêt une telle importance non seulement pour les habitants des provinces maritimes et de l'Ouest canadien, mais pour tous les Canadiens, nous devrions essayer de nous mettre à l'œuvre en nous disant que si nous travaillons de concert de façon à assurer le meilleur projet de loi possible, la réputation du ministre et celle de la Chambre y gagneront bien plus que si le ministre s'efforce de nous faire adopter ce bill et que nous nous trouvons ensuite pris dans un piège.

Il n'y a pas de doute que le projet de loi à l'étude est le premier du genre depuis l'adoption de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui traite de questions aussi fondamentales concernant les chemins de fer et tous les autres modes de transport. Je sais que le ministre tient à ce que le bill soit excellent, qu'il a travaillé d'arrache-pied pour essayer de comprendre tous les moyens de transport, mais en disant que les demandes étaient examinées, le secrétaire de la Commission des transports, nous a tous inquiétés. J'espère du moins que toutes les lettres envoyées, qui ont soulevé les craintes dont j'ai parlé dans mon discours à l'étape de la deuxième lecture, seront reprises.

Nous serons raisonnables, soyez-en sûrs; mais nous ne voulons pas adopter un bill et en devenir les victimes. J'ai entendu ici à la Chambre que le député de Saint-Jean-Albert et les députés d'Halifax faire part de leurs appréhensions. Elles sont également partagées dans l'Ouest canadien.

Nous allons apporter notre concours à la rédaction et l'adoption d'un excellent bill, mais nous tenons à être sincèrement persuadés qu'en conférant tout ce pouvoir à la Commission nationale des transports, nous ne nous verrons pas acculés au point où le ministre viendra nous dire que ladite Commission ne tiendra nul compte des demandes actuelles et qu'ensuite un employé de la Commission envoie des lettres du genre de celles que j'ai signalées. Une telle méthode sape toute confiance.

La Commission des transports ne devait pas être au courant de la déclaration du 2 septembre du ministre, ou bien elle agit sans hésiter dans le sens voulu par le Pacifique-Canadien. Ce qui a diminué l'estime dont jouissait la Commission des transports, c'est que les premières directives données par le Parlement concernant les décisions de la Commission servaient à inspirer les décisions judiciaires; mais l'ennui est, qu'avec les années, les précédents établis par les décisions mêmes de la Commission ont été appliqués comme une loi non édictée par le Parlement. De fait, la Commission faisait ses propres lois et il arrivait souvent qu'elles devenaient celles des chemins de fer. Les données statistiques et les avis soumis par les chemins de fer ont toujours été acceptés sans vérification.

Nous n'avions pas la compétence d'experts pouvant égaler la compétence des spécialistes des chemins de fer. Personne n'est blâmé à ce sujet, mais d'un bout à l'autre du pays, des personnes bien informées sur les questions soumises à la Commission des transports du Canada ont toujours cru dur comme fer que la Commission obéissait aux moindres volontés des chemins de fer.

Cette lettre qui a été envoyée, tout simplement parce que le Pacifique-Canadien a pris une initiative, était, à mon avis, un véritable affront fait au ministre, et si j'étais à sa place, la Commission des transports serait sévèrement réprimandée pour avoir rendu le ministre si ridicule. Je dois dire ces choses, monsieur le président, parce que si nous devons continuer l'examen de ce bill avec confiance, nous devons nous rendre compte que nous rédigeons une mesure non seulement pour le transport ferroviaire, mais par toutes les modes de transport, touchant d'importants secteurs de l'économie nationale.

Nous avons essayé d'être utiles et le ministre peut continuer de bénéficier de notre aide. Quarante-huit amendements ont été formulés au comité permanent, la plupart venant des députés ministériels, car ils ont le personnel voulu pour rédiger les amendements. Le ministre a dit que le gouvernement en aura cinq autres et, sauf erreur, notre groupe seulement en présentera 14. C'est dire que le parti d'opposition s'efforce d'être utile d'une façon constructive. En échange, nous ne voulons plus de ces manœuvres qui ramènent à la surface tous ces soupçons qui remontent à plus de 60 ans, car nous savons que nous confions notre avenir à cette Commission nationale des transports, et j'espère que, dès sa naissance, elle fera montre de bonne volonté.

Dans mes observations à la deuxième lecture, j'ai tenté d'exprimer une attitude générale sur laquelle j'aimerais maintenant revenir en y insistant, dans mes principales remarques cet près-midi. J'ai signalé que le pessimisme régnant depuis 40 ans en ce qui touche l'exploitation ferroviaire au Canada, n'est plus justifié. J'ai signalé qu'il est de tradition pour la direction même des entreprises ferroviaires, les économistes canadiens, et les fonctionnaires de voir dans les chemins de fer le cousin pauvre de la famille des transports, et d'avoir bien des preuves à l'appui de ce pessimisme. Nombreux sont ceux qui parmi nous s'inquiètent de retrouver dans le présent projet de loi cette attitude pessimiste, et non celle que justifient maintenant les faits.

[L'hon. M. Hamilton.]

Les faits permettent à ceux qui établissent le projet de loi, c'est-à-dire à nous-mêmes, d'assumer que tous nos moyens de transports, dont nos chemins de fer ne sont pas les moindres, se développeront prodigieusement. Qu'on me permette de rappeler au comité deux faits saillants, sans pour autant répéter en détail les preuves à l'appui.

Il y a une énorme différence, au point de vue de la rentabilité d'un chemin de fer, entre le transport de 400 millions de boisseaux de céréales par année et le transport de 800 millions de boisseaux, car l'industrie des chemins de fer a des frais fixes, pour une bonne part. Ainsi, si l'on parvient à doubler le volume, on accroît considérablement la rentabilité du transport. Par suite du flot considérable d'argent déversé dans les Prairies depuis cinq ans, on y ramène, lors des voyages de retour, beaucoup plus de machines, d'engrais et de toutes sortes de choses qui rendent rentable le transport ferroviaire au voyage de retour.

A l'étape de la deuxième lecture, j'ai parlé de l'exploitation considérable des minéraux au Canada, de l'immense demande de ces minéraux dans le monde entier et de tout le transport en vrac très lucratif dont ils peuvent faire l'objet sur les chemins de fer. J'ai parlé du besoin urgent de papier et de bois canadiens dans le monde, besoin qui s'accroîtra considérablement au cours des quelques prochaines années. Par conséquent, les chemins de fer ne devraient pas songer uniquement à consolider ou à maintenir les lignes, mais plutôt à faire des immobilisations afin de fournir les services nécessaires pour relever cet immense défi.

Le rapport de la Commission MacPherson était fondé sur l'hypothèse que l'époque des chemins de fer était révolue et que ceux-ci essayaient de s'adapter à un volume réduit de transports. Toutes ces prévisions pessimistes de la Commission MacPherson doivent maintenant être oubliées, non seulement par les sociétés de chemins de fer mais aussi par les économistes canadiens et plus particulièrement des fonctionnaires du gouvernement et de cette nouvelle Commission des transports.

Nous les députés, profanes que nous sommes, reconnaissons que parfois nous pouvons parler avec plus de bon sens et un sens plus loin de l'avenir que les gens tournés vers le passé. Pour devenir une loi fructueuse, ce bill doit refléter la conviction que nous sommes engagés dans une période de prospérité à long terme qui ne dépendra pas d'un seul produit mais touchera toute l'économie.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permet-il de lui poser une question?

L'hon. M. Hamilton: Certes.

L'hon. M. Pickersgill: Je partage son point de vue, mais il diffère essentiellement d'opinion avec le député de Northumberland qui nous disait qu'une autre récession était imminente.

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, je ne puis que dire que le ministre emploie ce procédé pour interrompre mon discours avec des questions sans importance et sans aucun rapport à mes propos.

• (5.40 p.m.)

Je ne parle pas de 1967. Je parle des prochaines dix, vingt ou trente années, alors que la mesure touchera l'économie du Canada. Je ne crois pas pouvoir accepter cela du ministre s'il adopte cette attitude. Je prétends, en ce qui concerne ce projet de loi, que nous n'avons pas appris la leçon que nous aurions dû apprendre de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Dans cette loi, inspirée par la Commission Duff, le Parlement a formulé certaines recommandations. Le Parlement a invité les chemins de fer à corriger toutes les erreurs de 40 années dans le domaine de leur exploitation. Dans cette loi il est dit à plusieurs reprises que les chemins de fer devraient adopter ces propositions au nom de l'efficacité de leur exploitation et de la réduction des tarifs-marchandises. Depuis l'adoption de cette loi, qui remonte au milieu des années 30, les chemins de fer ont montré qu'ils ne se préoccupaient guère de cette expression «peut faire des recommandations». Pourtant, ce projet de loi est truffé des termes: «peut faire des recommandations».

A mon avis, lors de la rédaction de ce projet de loi, le gouvernement a fait fi de l'attitude que nous avons adoptée à l'étape de la deuxième lecture, et demandant une direction. Je ne suis pas en mesure de rédiger le règlement. Je ne peux pas rédiger les amendements cet après-midi, puisque le projet de loi renferme un si grand nombre d'articles interdépendants. Je conseillerais aux responsables et la préparation de ce projet de loi, au cours des prochaines semaines, de prendre le temps de refaire ces articles pour permettre au ministre de les comparer au bill actuel. Si nous ne voulons pas que cette nouvelle Commission des transports répète les erreurs commises il y a 30 ans, le projet de loi doit préciser que la Commission peut donner des directives. Nous disposerions alors d'un élément puissant nous permettant d'appliquer les directives. L'avantage dont nous disposons, c'est que nous commençons avec des subventions importantes. Alors, si on emploie les mots «peut émettre des directives» on peut insérer un article stipulant que si les intéressés ne se conforment pas aux directives de la Commission, celle-ci aura le pouvoir de réduire les subventions statutaires.

Je dis cela aussi sérieusement que possible, car, bien que nous ne voulions pas jouer aux dictateurs par le truchement de la Commission nationale des transports, tout profane qui se reporte à l'époque de la Commission royale d'enquête Duff pour citer comme moi nombre d'exemples d'inefficacité quant à l'exploitation de mon chemin de fer dans l'Ouest canadien. J'ai soulevé ces questions devant le comité. Je me suis renseigné auprès des hommes qui en connaissent plus au sujet de l'expédition de céréales dans l'Ouest canadien que toute autre personne au monde, soit les dirigeants des sociétés coopératives d'élévateurs; je leur ai demandé s'ils se rendaient compte de l'économie que permettrait une meilleure exploitation de nos chemins de fer dans les Prairies; ils m'ont tous dit que oui. On aurait pu faire toutes ces économies il y a 30 ans, si la Commission des transports avait été investie du pouvoir de donner des directives. A présent, avec la subvention contenue dans ce projet de loi, on peut donner à la Commission le pouvoir de gouverner et, au besoin, de réduire la subvention des récalcitrants.

Si je dis cela, monsieur le président, c'est que seul le ministre peut user de son influence à ce sujet. Il est inutile de tenter de dire au comité que les chemins de fer en ont tiré une leçon et qu'ils exploiteront un système ferroviaire rationnel dans l'Ouest canadien en se basant sur des recommandations. J'ai signalé au comité que nous connaissons, d'après les chiffres recueillis depuis une trentaine d'années, le nombre de boisseaux de céréales transportés pour chaque mille de cet embranchement. Nous savons que l'embranchement venant en deuxième place dans l'Ouest canadien quant au volume de céréales transporté par mille avait fait l'objet d'une demande d'abandon. Quand une compagnie soumet une demande d'abandon, elle doit ajouter qu'elle consent à vendre l'embranchement pour sa valeur de récupération. La seule raison pour laquelle on demanderait à abandonner l'embranchement qui vient en deuxième place quant à l'utilisation, c'est que celui-ci doit transporter les céréales sur une distance de plus de 250 milles jusqu'à Saskatoon et ensuite les ramener par l'embranchement sud. Ce transport à rebours rendait peut-être l'opération moins profitable. Quand on examine une carte, toutefois, et qu'on voit que le parcours à rebours de 200 milles pourrait être évité en envoyant les céréales directement de

l'autre côté de la rivière par le pont appartenant à une autre compagnie de chemins de fer, on se rend compte de l'économie possible.

Je pourrais peut-être donner un exemple hypothétique, plus ou moins exact. S'il en coûte 1c. par 100 milles pour transporter un boisseau de blé et si 30 millions de boisseaux en moyenne sont transportés chaque année sur un embranchement, 30 millions fois 2c. font 60 millions de cents que touchent les chemins de fer. Si l'on pouvait, en utilisant une autre ligne, réduire une grande partie du coût qu'il faut exiger pour le transport de cette quantité de blé afin de réaliser de pareilles recettes, ce serait, d'après moi, une façon rationnelle de réduire les frais de ce chemin de fer.

Le projet de loi autorise la recommandation de ces solutions. Je signale seulement qu'en se fondant sur l'expérience de la loi du National-Canadien-Pacifique-Canadien des années 30, que cette nouvelle commission devrait mettre à profit les erreurs passées et être autorisée à prendre des décisions rationnelles. Je donne ce conseil au ministre, car lui seul a le pouvoir de charger ses fonctionnaires de modifier de nouveau ces dispositions à cette fin.

Donc, c'est au ministre à décider. Il connaît mes vues. Je les ai exposées à propos du bill nº C-120 il y a deux ans. Je les ai exposées à nouveau au comité à propos du bill nº C-231. A la Chambre encore, lorsque j'ai pris la parole pendant la deuxième lecture. Il sait que ces observations emportent l'adhésion des plus gros clients des chemins de fer, les compagnies de céréales de l'Ouest, qui assurent aux deux compagnies la majorité des bénéfices qu'elles réalisent. Il sait bien que c'est leur désir, avoué d'ailleurs. Il sait aussi que c'est l'erreur qu'on a commise pendant les années 30 à propos de la mesure concernant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Si le Parlement veut adopter la mesure, sous sa forme actuelle, et refaire les mêmes erreurs, les députés ministériels ne pourront pas dire qu'on ne les a pas mis en garde.

En toute sincérité, je demande au ministre quel mal il y aurait à accorder à cette Commission canadienne des transports le pouvoir de donner des directives et d'imposer des sanctions au moyen d'une réduction de la subvention. Quel mal y aurait-il? Les seules objections proviendraient des chemins de fer qui râlent à propos de tout. Pour une fois, j'espérais que notre Parlement aurait tenu compte de ses erreurs passées et qu'il aurait présenté une mesure qui fût le fruit de nos leçons de naguère. J'espérais qu'on aurait établi des principes directeurs et accordé à la Commission canadienne des transports, l'autorité de le faire pour lui permettre d'être utile, ce que nous réclamons depuis des années. Ce disant, je songe au rapport Duff et à tous les discours prononcés par des hommes politiques lorsque cette loi qui suscitait de si grands espoirs, a été adoptée, il y a plus de 30 ans.

Dans la deuxième partie de mes observations au ministre, je voudrais traiter du problème primordial du gouvernement démocratique. Depuis l'avènement du gouvernement démocratique, comme une partie de plus en plus grande de l'économie a été assujettie au contrôle des gouvernements, il a fallu confier l'administration des responsabilités considérables du Parlement à des commissions, à des sociétés et autres organismes de la Couronne.

Personne n'ira contredire les annales des quarante dernières années à ce sujet, mais il y a une considération que nous ne saurions oublier. Si le Parlement confère une telle autorisation à une commission non élue, à une société de la Couronne ou à un organisme désigné, comment les Canadiens, par l'intermédiaire de leurs représentants, pourront-ils exercer un droit de regrad sur l'activité de la commission, de la société de la Couronne, ou de l'organisme en question, sans nuire à l'efficacité du travail? C'est là le problème primordial.

• (5.50 p.m.)

Nous connaissons tous les difficultés éprouvées par le Parlement, en ce qui concerne la société Radio-Canada. Si le Parlement s'était montré plus sage au début, en établissant des principes directeurs et en les renouvelant de temps à autre, il se serait épargné bon nombre de difficultés. En ce qui concerne le réseau du transport, il n'y a pas que ce que nous voyons ou entendons à la télévision et à la radio qui entre en jeu, mais ce dont nous serons témoins en raison de la délégation de pouvoirs considérables relativement à tous les services de transport. Rien dans le bill actuel n'indique que nous avons su tirer une leçon des pouvoirs que nous avons délégués à d'autres organismes, commissions ou sociétés de la Couronne. Tout ce que le bill incorpore au sujet des pouvoirs se trouve à l'article 20 de la page 14. On y déclare que la commission présentera chaque année un rapport au Parlement.

Peu importe combien de fois ou combien attentivement on lit ce projet de loi, on n'y trouve aucune disposition précise qui confère au Parlement un certain contrôle sur l'organisme établi en vertu de ce projet de loi. Les députés ne peuvent se renseigner entièrement sur l'exploitation de cette Commission canadienne des transports ni être assez compétents pour discuter son fonctionnement de façon détaillée. Aucune mesure définitive ne peut être prise.

Hier soir, le député de Peace-River, en collaboration avec le comité du parti qui s'intéresse au transport, a donné un aperçu de l'amendement qu'il a l'intention de proposer en temps et lieu. Je recommande cet amendement à l'attention du ministre et lui propose de l'inclure dans l'article du projet de loi qui a trait aux fonctions et aux pouvoirs. Si nous voulons conserver une certaine forme de contrôle au nom de la population sur cette commission qui aura des pouvoirs illimités, nous devons établir des rouages par l'intermédiaire desquels le Parlement aura un contrôle statutaire sur ses initiatives. Voilà la signification de l'amendement proposé par le député.

M. le président suppléant: A l'ordre, s'il vous plaît. Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je suis sûr que nous voulons tous entendre le reste du discours du député, car ses propos sont très constructifs.

M. le président suppléant: La Chambre semble consentir à l'unanimité à ce que le député continue.

L'hon. M. Hamilton: Merci beaucoup. Mes remarques prendront cinq minutes environ. En Saskatchewan, après les élections de 1944, on a tout à coup créé de nombreuses sociétés et agences de la Couronne. Le nouveau gouvernement a établi une procédure comme on n'en a jamais vu à Ottawa ni, je pense, dans aucune autre province. C'était une procédure élementaire, mais elle a donné de bons résultats. On a créé un comité de l'Assemblée législative, c'est à dire le comité des sociétés de la Couronne. Toute question posée au sujet des sociétés de la Couronne était référée au comité, composé d'environ 75 p. 100 de tous les députés de l'Assemblée législative. Ce comité peut convoquer des ministres représentant diverses sociétés de la Couronne, des conseils d'administration, des chefs de direction et des chefs de division. Ils peuvent tous être interrogés par les représentants élus du peuple. Cela donne aux électeurs l'impression d'exercer un certain contrôle sur les opérations de ces sociétés.

Les représentants du peuple peuvent ainsi exercer un contrôle sur ces sociétés et en profiter pour établir des principes directeurs. De cette façon les gens qu'ils représentent sentent qu'ils peuvent contrôler les activités de la société.

Le ministre va immédiatement répliquer que la Commission des transports n'est pas une société de la Couronne, ce qui est vrai. Il dira aussi que c'est une cour d'archives, c'est juste, mais c'est également un organisme administratif. La seule façon dont le Parlement peut exercer son influence sur une institution de ce genre est de contrôler l'obéissance aux directives établies. Celles-ci font sûrement partie du projet de loi. Une fois ce dernier adopté, nous devons recourir à un comité parlementaire pour modifier la politique.

Pendant les trois prochains jours, j'aimerais que le ministre des Transports étudie l'amendement que va proposer l'honorable représentant de Peace-River, car son adoption rassurerait quelque peu, j'en suis sûr, les députés et leurs commettants. L'honorable député prévoit sûrement que des experts seront nommés petit à petit au comité des transports, et que le président s'assurera de leur loyauté. Ces nouveaux membres pourraient faire une expertise sur les transports en général. Ils mettraient au courant le président, qui ferait rapport au gouvernement.

Si l'amendement était adopté, un comité permanent serait établi dès notre retour. Les Canadiens auraient alors l'impression que des experts les représenteraient pour régler les problèmes de transport. Le député n'a pas dit qu'ils les régleraient tous, mais qu'en fait cette mesure prévoirait un certain droit de regard parlementaire sur les actes de la Commission. Ainsi, nos systèmes de transport pourraient fonctionner efficacement et le Parlement conserverait tout de même un certain droit de regard.

Le principe dont s'inspire le bill est bon, et nous voulons l'appuyer; cependant, le gouvernement nous en faciliterait la tâche s'il indiquait qu'il accepte l'amendement qu'on proposera. L'amendement ne nuirait pas à l'efficacité de la Commission, mais il lui donnerait une certaine forme de contrôle démocratique. Si le gouvernement l'acceptait, nous ne profiterions pas seulement des leçons tirées des actes de la société Radio-Canada et du Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion, mais aussi de l'expérience de tous les membres de la Chambre.

• (6.00 p.m.)

C'es une importante initiative que de confier ce secteur prodigieux de la décision parlementaire entre les mains d'une commission indépendante. Il faut considérer la chose en

tenant compte de son effet sur nos responsabilités envers le peuple que nous représentons. Si nous confions ce pouvoir à cette commission indépendante, nous devrions avoir un moyen de surveillance et de contrôle sans avoir à léser ses pouvoirs judiciaires ou administratifs. Cet amendement aura deux résultats importants; nous aurions un contrôle sur l'exploitation de nos moyens de transport et un mécanisme parlementaire permanent nous permettrait d'établir des principes positifs d'expansion des chemins de fer. Les chemins de fer ont démontré ces dernières années qu'il faut leur forcer la main pour qu'ils voient les perspectives d'avenir du chemin de fer Pine Point, par exemple. J'espère que le ministre, sur qui repose maintenant nos espérances, considérera l'amendement présenté par le député de Peace-River comme bien intentionné et ne visant aucunement à embarrasser le gouvernement. J'espère qu'il le considérera comme une amélioration au projet de loi, et qui permettra aux députés de tous les partis d'être fiers de notre travail à l'égard du bill.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le député permettra peut-être au ministre de dire un mot ou deux sur le dernier point qu'il a soulevé. L'amendement proposé par le député de Peace-River ressemblait fort à une proposition présentée au comité permanent par le chef de l'opposition du Manitoba; en fait, il est presque identique à cette proposition. L'idée d'avoir un comité permanent ayant un personnel bien formé qui l'aiderait quant au réseau global des transports—secteur très important—m'intéresse beaucoup.

Une question de forme me vient à l'esprit. Faut-il, pour obtenir ce résultat, permettre au Sénat et au gouverneur général de participer à l'élaboration des règles de la Chambre ou vaut-il mieux le faire en vertu de notre propre Règlement. Je suis, par ailleurs, partisan de la proposition du député de Peace-River, appuyé par le député de Qu'Appelle.

L'hon. M. Hamilton: Je voudrais dire un mot à ce sujet, monsieur le président, sans trop retarder le comité. Le ministre reconnaît, je crois, que nous désirons suivre la procédure habituelle. Il ne nous en a pas toutefois véritablement donné l'assurance. Toutes les suspicions, accumulées depuis plus de 60 ans, sont encore proches de la surface. Nous devons essayer de rédiger une disposition légale qui ferait alors partie de la loi. Cela n'aurait guère de répercussions sur le Règlement de la Chambre, mais cela impressionnerait ceux qui croient que nous devenons aveugles dans ce nouvel âge, que nous déléguons nos pouvoirs à une super commission. Nous garantirions par une loi que cet organisme ne perdra pas complètement contact avec le Parlement. Voilà la raison d'être de l'amendement: fournir une telle garantie.

M. Saltsman: Monsieur le président, je n'ai que quelques observations à faire. Mais, avant de soulever la grave objection que j'ai à présenter contre le principe du projet de loi, je voudrais remercier le ministre des Transports de l'aide que ses fonctionnaires et lui-même ont fournie à la Commission de l'aéroport de Waterloo-Wellington pour l'agrandissement des pistes d'atterissage de l'aéroport. Le ministre est allé récemment dans la circonscription pour inaugurer ces travaux. Cela nous a rendu de grands services et nous apprécions les efforts des fonctionnaires du ministre qui se sont penchés sur les problèmes en question.

L'obstacle, dans ce projet de loi, c'est que nous ne savons pas ce qui favorise le mieux les intérêts des Canadiens: la concurrence dans le domaine en question ou un organisme qui prendra en main la direction du secteur des transports et intégrera nos ressources de la meilleure manière possible.

Il ne faut pas se demander quelle est la meilleure idéologie, mais quelle est la plus pratique et celle qui assurera au pays les meilleurs services à meilleur marché. Le Canada est mal placé au départ, car le coût du transport y est plus élevé que partout ailleurs. Les longues distances à parcourir dans notre pays peu peuplé tendent à faire monter le coût du transport. On ne doit ménager aucun effort pour faire baisser ces frais si nous devons accroître notre productivité. Nous ne pouvons pas nous permettre d'efforts inutiles dans le domaine du transport, que ces efforts soient dirigés par le gouvernement ou l'entreprise privée.

C'est une mesure quelque peu schizophrène: elle prévoit la concurrence tout en la réglementant pour qu'elle ne dépasse pas les bornes. Nous finirons à mon avis par n'attraper aucun des deux lièvres. Nous ne tirerons pas les avantages offerts par un régime de concurrence dans les régions où la concurrence est utile, et nous ne profiterons pas non plus de la réglementation qui semble naturelle dans le domaine du transport. Nous imposons des règlements tout en disant que les chemins de fer

ne doivent pas nuire aux sociétés de camionnage de façon à les acculer à la ruine. Il ne s'agit pas pour moi de soutenir qu'il est bon que les chemins de fer agissent de telle ou telle façon. Je soulève cette question pour montrer que nous mettons en péril le côté pratique du système. Pour avoir un système efficace de libre entreprise, pour faciliter la concurrence, il faut accorder une grande liberté d'action aux secteurs rivaux. On ne peut pas décréter de tels règlements en disant à une entreprise qu'elle ne peut pas concurrencer une autre.

L'intérêt national en cause dans les transports est tel que le marché ne saurait en décider. Ce qui se produit dans le domaine des transports influe sur bien d'autres secteurs de l'économie. Par exemple, les exportations sont extrêmement importantes pour le Canada. Elles affectent notre balance des paiements et nos moyens d'acheter à d'autres pays les choses que nous ne produisont pas, que nous en soyons capables ou non. Les circonstances dicteront peut-être au Canada de maintenir ses exportations à un niveau acceptable sur les marchés mondiaux. Entre autres, il faudra peut-être en venir à une décision au sujet des frais de transport qui influent sur le prix de revient de nos exportations et sur leur prix ultime.

Un régime concurrentiel permettra-t-il de se prononcer? Comment le croire? En somme, les intéressés au régime ne s'occupent que de leur propre intérêt. On ne saurait s'attendre qu'ils agissent dans l'intérêt national quand personne d'autre ne le fait.

Pour cette raison même, notre politique en matière de transport doit faire primer l'intérêt national. Au Canada, la question du transport est si importante à tous égard qu'elle en devient transcendante. C'est elle qui détermine s'il est possible d'accroître notre productivité au niveau souhaité. Sous ce rapport, la décision ne saurait être laissée au libre jeu des forces commerciales et de la concurrence. Il nous faut compenser les distances au Canada. L'essor de la nation canadienne a reposé sur un axe ferroviaire est-ouest. Ceux qui ont construit cet axe savait que certaines de ses parties ne seraient aucunement rentables. Aujourd'hui comme hier, le fait est que sans une politique nationale du transport qui tienne compte des difficultés que pose l'aménagement coordonné d'un pays comme le nôtre, maintenir notre nationalité ne serait pas aussi facile. Il faut accorder à l'Ouest une considération spéciale pour certains produits.

• (6.10 p.m.)

Les Maritimes ont manifestement besoin d'une attention spéciale pour d'autres raisons. Il n'y a guère de régions au Canada qui ne seront pas visées d'une manière différente. Nous pouvons parler de subventions et les déplorer mais il n'en ressort pas moins que tout le monde les touche au Canada. Si nous ne subventionnons pas les chemins de fer, nous le faisons à l'égard des pensions de la vieillesse, par exemple, ou on nous subventionne par l'octroi d'allocations familiales. Certains d'entre nous en subventionnent d'autres par les tarifs qui s'appliquent aux produits qui entrent au pays. Nous sommes tout à fait interdépendants et unis les uns aux autres. Il est donc impossible de distinguer les régions subventionnées de celles qui ne le sont pas. Essayer d'établir une telle distinction est futile et inutile. Nous devrons, je crois, prévoir une politique des transports dans l'intérêt de la nation tout entière et des régions marginales qui devront être aidées financièrement par celles qui rapportent. Il n'y a pas d'autre manière de procéder dans un pays comme le nôtre. Si nous établissons une distinction précise entre ce que l'on subventionne et ce que l'on ne subventionne pas, il nous faudra, à mon avis, faire disparaître tous les rouages que nous avons établis, à partir des tarifs jusqu'aux allocations sociales, afin d'instituer une certaine fondation. Nous ne pouvons bâtir sur celle que nous avons en ce moment.

Pour avoir un système concurrentiel, abolissons les barrières. Nous avons édifié des structures solides dans l'ensemble; je ne propose pas de les disloquer. Mais, quand nous parlons d'une politique des transports, admettons l'existence de ces structures; il n'est ni possible ni souhaitable d'établir une distinction nette entre ce qui est subventionné et ce qui ne l'est pas, comme le présent bill cherche à le faire.

J'aimerais donner au comité un exemple de l'inefficacité de la concurrence dans le domaine des chemins de fer. S'il avait fallu dépendre de la concurrence, je crois que nous aurions maintenant abandonné les services-voyageurs. Il fut un temps où le Pacifique-Canadien cherchait à se défaire de ses services-voyageurs aussi rapidement que possible. Lors du voyage du comité dans l'Ouest, des témoins nous ont donné l'impression très nette que c'était tout juste si le Pacifique-Canadien n'envoyait pas promener les voyageurs.

Il n'en voulait pas. Le chemin de fer qui lui fait concurrence, soit le National-Canadien, était dans une situation semblable du point de vue financier. Il ne faisait pas de profits avec

ses voyageurs non plus. Mais le National-Canadien a des responsabilités envers le peuple canadien et les objectifs nationaux.

En raison de cette responsabilité, il a rétabli le service-voyageurs, qui, même s'il a subi des pertes au début, peut être rentable, comme nous le voyons maintenant. Le jour ne reviendra peut-être jamais où le service-voyageurs rapportera de l'argent, mais nous convenons tous, je pense, que certains Canadiens comptent sur les chemins de fer pour se déplacer d'un endroit à l'autre. Si l'ensemble de la nation doit subventionner ce service, alors il faut se résoudre à adopter ce moyen. J'essayais de faire voir que cette décision n'était pas fondée sur les principes de la libre entreprise et de la libre concurrence. Le chemin de fer a pris cette décision, parce qu'il était tenu de répondre aux besoins des Canadiens.

Si l'on dit que le transport doit être concurrentiel, je crains bien que, dès qu'un chemin de fer constatera l'impossibilité de réaliser un bénéfice facile grâce à un service quelconque il abandonnera ce service. Nous devons nous demander si le bill renferme suffisamment de garanties pour empêcher cela de se produire, ce dont je ne suis pas convaincu. Nous devons nous demander si c'est ce régime que nous voulons, régime en vertu duquel la rentabilité déterminera le service de transport dont sera dotée la nation. Nous devrions examiner soigneusement si la rentabilité du chemin de fer reflète vraiment l'avantage qu'en tire l'ensemble de la nation.

J'ai lu avec intérêt le témoignage d'un représentant d'une Chambre de commerce qui a comparu devant le comité mixte du crédit au consommateurs. Le sénateur Carter s'est demandé dans quelle mesure les frais de transport affectent les prix à la consommation. J'aimerais citer cette partie des témoignages pour illustrer ce qui pourrait arriver. La concurrence dans les services de transport vise à donner une chance aux chemins de fer et à leur permettre d'augmenter leurs tarifs. Si on leur permet de le faire, il s'ensuivra une hausse générale des tarifs de tous les moyens de transport qui établiront leurs tarifs en se fondant sur ceux des chemins de fer. On aboutira à un résultat presque identique à celui qui existe aux termes de notre structure tarifaire alors que le prix des marchandises au Canada est établi, dans certaines circonstances, d'après le prix aux États-Unis et le droit tarifaire. Les deux ensemble constituent le prix canadien.

J'aimerais consigner au compte rendu une partie des témoignages du comité mixte du crédit au consommateurs où le sénateur Carter interroge le témoin, M. Farrell, qui lui répond. On trouve cet extrait à la page 1878 des témoignages du comité mixte.

[M. Saltsman.]

L'honorable sénateur Carter: Vous dites que la concurrence est un bon chien de garde en ce qui concerne les prix. Au paragraphe 27 de la page 10, vous affirmer: «La concurrence est le fondement même de l'économie de libre-entreprise.» Ensuite au paragraphe 75 de la page 24, vous parlez de l'augmentation des tarifs-marchandises et vous dites: On pourra ensuite s'attendre que les chemins de fer ajustent leurs taux selon des principes commerciaux. Vous ajoutez ensuite: ...on croit que les voituriers porteront leurs tarifs, pour faire concurrence aux chemins de fer, à peu près au même niveau.

M. Farrell: C'est ce que nous avons dit.

L'honorable sénateur Carter: Ne s'agit-il pas là de concurrence en sens inverse? Comment conciliez-vous ces deux attitudes?

M. Farrell: La fin d'une ère donne lieu à des problèmes d'ajustement et lorsqu'on donne aux chemins de fer de nouvelles directions à mettre en pratique efficacement, alors, si les taux ne sont pas gelés, les tarifs vont nécessairement augmenter et une fois que l'industrie des transports se sera adaptée à ce nouvel ensemble de règles, je crois qu'elle sera efficace et apportera une plus grande contribution au Canada.

Je m'arrête ici pour dire que cet optimisme n'était certainement pas justifié par ses déclarations précédentes devant le comité. Je continue la citation:

L'honorable sénateur Carter: Mais ces chemins de fer réalisent des bénéfices, sinon on cesserait de les exploiter. Par conséquent, s'ils augmentent les tarifs parce que les autres transporteurs le font, ils ne font qu'augmenter leurs profits.

M. Farrell: Dans le secteur routier, oui, mais alors si les taux sont augmentés jusqu'à...

L'honorable sénateur Carter: Mais en quoi cela s'accorde-t-il avec la concurrence comme facteur important pour réglementer les prix et les frais?

M. Farrell: Y a-t-il quelqu'un ici qui s'y connaît dans le domaine des transports? J'aimerais entendre quelques commentaires.

M. Whitelaw: Le porte-parole des transports vient de sortir.

M. Farrell: Je dois avouer une certaine ignorance lorsqu'il s'agit de répondre à des questions sur les transports.

Le président conjoint (le sénateur Croll): Il ne s'agit pas de cela. Il faut voir l'essentiel du problème. Il parle ici de la concurrence. Vous admettez que les chemins de fer fer vont fonctionner selon de nouvelles règles?

M. Farrell: Oui.

Le président, conjoint (le sénateur Croll): Et vous admettez aussi que les sociétés de transport font actuellement des bénéfices.

M. Farrell: Le secteur routier.

• (6.20 p.m.)

Le président conjoint (le sénateur Croll): Ce que vous soutenez, c'est que lorsque les chemins de fer obtiendront des conditions plus favorables, l'industrie du transport routier les imitera aussitôt; et l'idée que fait valoir le sénateur Carter, c'est qu'ils feront alors un profit injuste.

M. Farrell: A court terme, c'est possible...

J'ai bien peur que ce court terme ne se prolonge indéfiniment, et que les chemins de

fer n'établissent un système de base d'après lequel les autres fixeront leurs prix, ce qui ne sera peut-être pas à l'avantage du public.

Je voudrais insister encore une fois sur l'importance du transport à bon marché au Canada. Nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre de gaspillage ou de frais de transport excessifs, car nous sommes déjà désavantagés au point de vue géographique. J'irais jusqu'à dire qu'il s'agit ici d'un domaine où même le profit provenant des exploitations de transport devrait être porté à l'avantage du public afin de réduire les frais de transport pour nous permettre d'augmenter notre productivité.

C'est extrêmement important, monsieur le président. Le Conseil économique du Canada a signalé une des raisons pour lesquelles nous produisons moins que les États-Unis. C'est à cause de nos frais de transport plus élevés. Il est essentiel que toute nouvelle mesure législative tienne compte de notre préoccupation sur ce point et serve à fixer les plus bas taux de transport au Canada.

Le gouvernement nous offre un méli-mélo. Il a manifestement compris qu'il ne pouvait absolument pas livrer tout le domaine des transports au jeu de la concurrence. Personne ne le prétend à l'heure présente, pas même le gouvernement. Ce dernier impose donc certains règlements. Selon moi, certains sont peut-être moins pratiques que d'autres aspects de la concurrence. Je regrette de le dire, mais le gouvernement s'est soustrait à ses responsabilités en adoptant pareille attitude philosophique. Il a montré son peu d'empressement à gouverner.

Évidemment, monsieur le président, un système planifié présente des difficultés; personne ne soutiendra le contraire. C'est facile pour le gouvernement de s'en laver les mains et de dire qu'il ne prendra plus de décisions, qui ont causé des difficultés autrefois, ou qu'il ne prendra que des décisions partielles. Le gouvernement peut laisser au jeu de la concurrence, au sein du système, le soin de décider d'une foule de choses. Planifier n'est pas facile, car il faut pénétrer dans un domaine assez peu familier. Cela ne devrait pas nous en dissuader cependant. Rien de grand n'est jamais facile. Rien de valable n'est jamais simple. Les nouvelles méthodes comportent des problèmes. Mais il incombe à un gouvernement progressiste de faire face aux problèmes, au lieu de se soustraire à ses responsabilités et de se désintéresser des problèmes parce qu'ils sont trop difficiles.

En ce qui concerne les abandons de lignes ferroviaires, c'est difficile de décider d'abandonner une ligne et d'en maintenir une autre. Mais quelqu'un doit prendre la décision. Il faut trouver une formule pour dédommager ceux qui sont lésés. Notre régime de concurrence est incapable de prendre ces décisions; il appartient à un gouvernement de les prendre. De son propre aveu, le gouvernement a inclus dans le projet de loi certaines dispositions pour tenir compte de ces considérations. Si c'est vrai, alors pourquoi ne pas prévoir convenablement et envisager la question dans son ensemble?

Je prétends que d'autres difficultés surgiront, si le gouvernement se contente d'effleurer le problème au lieu de former des projets dès le début, dans le meilleur intérêt des personnes en cause. Par exemple, le gouvernement n'aura pas grand peine à fixer les salaires des cheminots ni à décider quand ils auront droit à une hausse. Il pourra prétendre que les chemins de fer se livrent concurrence et que si l'un d'entre eux n'a pas suffisamment d'argent pour accorder des majorations, il peut simplement augmenter ses taux. C'est chose facile à faire, mais en l'occurence, l'intérêt national entre en jeu.

Une voix: Que feriez-vous alors?

M. Saltsman: J'entends quelqu'un me demander ce que je ferais. Il y a une façon d'aborder une politique judicieuse que les industries essentielles devront envisager plus tard. Nous devrons trouver un moyen d'établir un climat de confiance entre le salariat, le patronat et le gouvernement, de concilier les intérêts du patronat, du salariat et de la population en général. Pourquoi éluder le problème? Nous devrons tôt ou tard y faire face et nous ferions mieux de l'attaquer dès maintenant.

Le projet de loi esquive la question. Il laisse entendre que le gouvernement ne veut pas assumer une responsabilité de ce genre. Le gouvernement semble dire: «Nous en avons assez. Nous n'avons pas fait trop bonne figure par le passé et cela nous a créé de nombreux ennuis; désormais, nous ne voulons plus nous en mêler.» Du point de vue de la population, le gouvernement abdique sa responsabilité.

Dans son élaboration, le gouvernement devra allouer des transporteurs à certains groupes. Quels seront les navires qui se rendront à tel endroit? A quels endroits les trains feront-ils mieux l'affaire? Où une compagnie de camionnage fonctionnera-telle plus efficacement? Où construira-t-on une route, un canal, au lieu d'une superstructure? Ce sont des décisions difficiles à prendre, mais elles doivent être prises dans l'intérêt du Canada. Le gouvernement doit reconnaître qu'il lui incombe de les prendre. Nous devons considérer un élément par rapport à un autre, ce qui n'est pas facile. Mais on ne peut renoncer à prendre une décision.

Mon temps de parole est presque écoulé, et c'était le seul point que je voulais soulever cet après-midi. Malgré tout le travail que l'on a fait sur ce projet de loi et des centaines d'amendements qui ont été proposés—certains étant rejetés et d'autres acceptés—nous essayons maintenant d'aller encore plus loin et de présenter de nouveaux amendements pour améliorer tel ou tel article. Mais il semble vraiment nécessaire qu'on étudie de nouveau le principe dont s'inspire le projet de loi. A mon avis, le gouvernement a choisi la solution facile au lieu de songer au bien-être de toute la population; il a essayé de trouver la solution facile pour éviter la tâche difficile qui consiste à gouverner le pays.

M. Nielsen: Je n'étais pas membre du comité des transports au moment où ce projet de loi a été étudié, mais j'ai pris connaissance des délibérations du comité, et, à mon avis, l'une des omissions les plus flagrantes est qu'aucun témoignage relatif au transport aérien, soit privé ou commercial, n'a été présenté au comité. La seconde omission par ordre d'importance est qu'il ne semble y avoir eu aucun témoignage au sujet du transport dans les régions septentrionales du pays.

En écoutant ce que les députés avaient à dire des problèmes du transport et des conséquences des dispositions de ce projet de loi, j'ai été frappé, comme je le suis souvent, par le fait que les députés qui siègent ici—je le dis sans malice—ne voient le Canada que de Saint-Jean, Terre-Neuve, à Victoria, dans l'Île de Vancouver.

• (6.30 p.m.)

Ils ne peuvent reconnaître la grande nécessité de communications nord-sud dans notre pays et de moyens de communication intérieure au-delà du 60° parallèle de latitude de même que dans les parties septentrionales des provinces. La seule mention du transport aérien que je puis trouver dans quelque 3,000 pages de témoignages figure dans un mémoire présenté par le Pacifiuqe-Canadien où, aux pages 31 et 32, il est question d'une plainte légitime dont le bill ne tient aucun compte. Pour donner suite à cette plainte, il faudrait placer Air Canada sous la même autorité que les autres transporteurs. Le projet de loi place le transport aérien, comme le signale le mémoire du Pacifique-Canadien—auquel la loi sur l'aéronautique s'applique—sous la compétence de la nouvelle Commission canadienne. La loi sur l'aéronautique s'applique également à tous les transporteurs sauf Air Canada. Dans une demande de permis, Air Canada n'a pas besoin d'établir que le service est nécessaire pour la commodité actuelle et future du public. Son permis ne peut faire l'objet de contrôle et n'est pas assujetti aux conditions s'appliquant aux permis accordés aux autres transporteurs. En fait, c'est le gouverneur en conseil qui, avec le ministre des Transports —non la Commission des transports aériens —contrôlent les routes intérieures exploitées par Air Canada et les conditions dans lesquelles elles doivent être exploitées.

[M. Saltsman.]

Quand Air Canada a conclu un accord aux termes des articles 15 et 24 de la loi sur les lignes aériennes Trans-Canada avec le ministre des Transports, elle peut présenter une demande à la Commission et cette dernière doit lui accorder un permis selon les modalités et conditions qui lui permettront d'exécuter l'accord. Il me semble que l'argument présenté par le Pacifique-Canadien dans son mémoire au comité des transports a du poids. Le bill devrait s'occuper des questions comme celles que j'ai mentionnées plutôt que d'entreprendre, comme il le fait, de modifier la loi sur l'aéronautique pour assurer à la Commission la surveillance du nolisement d'aéronefs sans équipage.

Moi aussi, je crains l'énorme pouvoir qu'on veut donner à cette nouvelle Commission relativement à un des secteurs les plus importants de notre économie. Le ministre des Transports a dit qu'il était tout à fait en faveur du genre de contrôle parlementaire proposé par le député de Peace-River, et qu'il appuyait l'amendement présenté par le député hier. J'ai été heureux d'entendre ce qui a été dit. Le gouvernement devient de plus en plus complexe à mesure que le monde s'adapte aux problèmes de l'âge spatial. Cela ne justifie pas le fait de retirer du domaine des affaires publiques en général de grands secteurs d'autorité administrative et de les confier à ce qui deviendra inévitablement un vrai contrôle bureaucratique. Les méthodes employés par la Commission des transports aériens pour s'occuper des innombrables questions dont elle est saisie pèchent par bien des côtés. On ne peut en appeler qu'au ministre. Peu importe la validité d'une demande d'établissement d'un service aérien commercial, par exemple, on ne peut pas en appeler de la décision de la Commission des transports aériens, qui est presque invariablement fondée sur des témoignages recueillis lors d'audiences publiques présidées par une personne qui n'est même pas membre de la Commission.

L'avocat-conseil ou son adjoint tiennent des audiences qui sont parfois fort longues, entendant des témoignages interminables sur l'intérêt public. Ensuite, pour satisfaire à la pratique courante quant à l'administration interne

des affaires de la Commission des transports aériens, celui qui entend la déposition en fait un résumé qu'il soumet par écrit ou verbalement à la Commssion. C'est en se fondant sur ces renseignements qu'une décision favorable ou défavorable est prise.

Qu'arrivera-t-il? Le projet de loi prévoit la création de divers comités et sous-comités de la Commission canadienne des transports. L'un de ces comités s'occupera des affaires qui ont trait au transport aérien à travers le pays. Une disposition du projet de loi prescrit que le président de la Commission des transports aériens, peu importe qui il sera lorsque la loi entrera en vigueur, présidera ce sous-comité. Il sera subordonné, ainsi que tous les autres comités, au président de la Commission, qui sera en fait l'autorité suprême de tous les modes de transport relevant du gouvernement du Canada.

Ce sont des responsabilités et des pouvoirs terribles à confier à une personne. Le Parlement canadien ne saurait abdiquer ce contrôle administratif, car les députés ont été légitimement élus pour y représenter le peuple. Pareille mesure législative évoque immédiatement à mon esprit le mot de lord Hewart: néo-despotisme. Tel sera inévitablement le rôle de la Commission dans les affaires de transport du pays.

Il semble toutefois que le projet de loi renferme une certaine procédure d'appel. Un simple appel au ministre, comme c'est actuellement le cas dans le cours normal de l'activité de la Commission des transports aériens, est insuffisant, en dépit du fait que, dans sa bienveillance habituelle, le ministre les examine probablement tous avec l'impartialité que tout le monde lui reconnaît. Quel est l'effet général du projet de loi sur les transports aériens? Je le répète, le rapport du comité n'en a rien dit, à l'exception des deux pages du mémoire présenté par le Pacifique-Canadien.

• (6.40 p.m.)

L'annonce d'une politique sur les transporteurs aériens régionaux faite à la Chambre par le ministre le 20 octobre couvre tous les aspects du transport par air, à l'exception d'un seul. Cette politique concerne les deux principaux transporteurs canadiens. Elle s'occupe brièvement des avions commerciaux frétés, mais ne dit rien de l'aviation en général; malgré les récentes modifications de la loi sur l'aéronautique, le nouveau despotisme menace encore un secteur de l'aviation qui a rendu possible les services aériens dans notre pays, et a même mis le Canada à l'avant-garde de l'aviation dans le monde entier.

Je parle de l'article 93 du projet de loi. S'il est adopté tel quel, tout propriétaire d'un avion, qui désire le prêter, devra d'abord obtenir l'approbation de la Commission canadienne des transports ou du sous-comité de l'air. C'est une restriction fort regrettable. Je ne dis pas cela parce que j'y suis intéressé à titre personnel. Beaucoup de gens dans l'aviation achètent un avion. S'ils sont en mesure de le faire, c'est parce qu'ils peuvent compter sur la possibilité de fréter leur avion sans équipage.

Nombre de transporteurs aériens frustrés, je sais, n'ont acheté des avions que pour les louer à bail à des transporteurs aériens munis de permis. Or, lorsqu'une disposition générale du genre de l'amendement qu'on propose d'apporter à la loi sur l'aéronautique est adoptée, on englobe toutes les petites gens qui possèdent leur propre avion.

Le ministre s'est toujours fait un devoir—il l'a certes démontré comme titulaire des Transports, et je n'ai aucune raison de croire qu'il en fut jamais autrement—de protéger à tout prix les lignes aériennes de l'État, et Air Canada, aux dépens de l'expansion de l'aviation canadienne. Il n'ignore pas, j'en suis sûr, les éditoriaux qui commentent ses politiques antérieures et actuelles. En 1964, en énonçant une partie de sa politique en matière de transport aérien, il a déclaré que, sur le plan national, toute nouvelle concurrence ne devait pas compromettre ni gêner sérieusement la rentabilité des principaux itinéraires nationaux d'Air Canada, qui constituent la cheville ouvrière de son réseau national. Autrement dit, la concurrence ne devait pas créer d'embarras financiers à Air Canada.

Le ministre opine du bonnet. Mais comme de nombreux éditorialistes, je ne suis pas d'accord avec le ministre. Je lui ferai observer qu'il va à l'encontre du véritable libéralisme en adoptant pareille doctrine, qui est la négation même du principe de la libre concurrence. Seuls pourront survivre les services aériens capables de soutenir la concurrence d'une manière efficace et rentable, et c'est ce qu'une multitude d'éditoriaux signalent.

Le ministre affirme que la politique visant les services régionaux doit assurer un rôle raisonnable aux transporteurs aériens régionaux, de manière qu'ils puissent, dans une mesure raisonnable, exercer leur activité sans subventions gouvernementales. Il emploie le mot «raisonnable» à deux reprises, ce qui indique à quel point il est convaincu qu'une

mesure de contrôle suffisante doit intervenir pour éviter que la concurrence puisse rendre déficitaires les opérations d'Air Canada, peu importe que ces opérations soient efficaces ou non.

Un éditorial paru dans un journal de la Saskatchewan a fait le commentaire suivant:

> Quand un gouvernement décide d'adopter une politique qui suppose l'octroi de subventions, il en résulte une augmentation des impôts directs pour chaque citoyen canadien. A cet égard, la concurrence—c'est-à-dire la réduction et non l'accroissement de l'immixtion gouvernementale dans les affaires et l'industrie—est la seule garantie certaine du contribuable contre les mesures politiques extravagantes.

Telle est l'opinion généralement répandue sur ce concept du ministre.

Je constate que dans les indications ministérielles sur la politique des compagnies aériennes régionales qu'il a déposées à la Chambre le 20 octobre, le ministre s'est étendu sur les rapports d'Air Canada avec les LAPC et les autres compagnies régionales. A l'égard des routes aériennes, des correspondances et du partage des routes aériennes entre les deux compagnies nationales, il a mentionné l'existence de certaines anomalies et en a prévu d'autres en rapport avec l'importance croissante de ces partages.

J'estime qu'en préparant ces directives, le ministre ne s'est pas vraiment préoccupé, ni fortement inquiété, des parties septentrionales des provinces et du Nord canadien en général. S'il est des régions qui exigent une attitude prévoyante à l'égard des facilités de transport, ce sont bien ces régions.

Je me souviens de l'attitude du ministre, lorsqu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre et qu'on préconisait la construction d'une voie ferrée en direction de Pine Point. Le ministre et ses partisans d'alors ont uni leurs voix contre ce projet. Aujourd'hui, bien entendu, ils se cramponnent à cette idée, qu'ils jugent bonne, comme si elle leur appartenait. Le ministre du Nord canadien était absent lors du vote. Il peut donc, en toute liberté, dire aujourd'hui que la construction de cette ligne était une mesure très louable. Or, son coût a été acquitté même avant la date prévue par les auteurs du projet de loi.

Des progrès semblables se constatent au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans la partie septentrionale des provinces. Je suis sûr que le ministre du Nord canadien a mis le ministre des Transports au courant des progrès énormes qui se font au Yukon, où il sera nécessaire d'avoir des installations ferroviaires. Le gouvernement a fait faire des relevés, payés conjointement par le gouvernement et par l'entreprise privée qui s'intéressait à l'extraction du minerai dans la région, mais ces progrès ne se réaliseront que s'il y a des moyens de transport dans la région.

Quelle disposition le projet de loi prévoit-il pour régler le problème épineux que pose l'enclave de l'Alaska, qui bloque une vaste partie de la côte de Colombie-Britannique et tout le territoire du Yukon? L'an prochain, une nouvelle mine de cuivre commencera à produire au Yukon, la *New Imperial Mines Ltd,* qui aura un contrat à longue échéance pour approvisionner les marchés mondiaux en cuivre.

Les installations portuaires qui se trouvent sur la côte de l'enclave de l'Alaska, en territoire américain, à 105 mliles de là, sont insuffisantes. On a maintenant découvert que le minerai devra être acheminé du lieu de production jusqu'à Vancouver pour être mis à bord de navires qui l'achemineront vers les marchés mondiaux, même si les ports de mer ne sont qu'à 105 milles de là.

• (6.50 p.m.)

Tout ce que nous obtenons du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, ce sont des études encore des études, toujours des études. Nous sommes ensevelis sous une avalanche d'études. On entreprendra maintenant à l'égard de ce problème autant d'études qu'on a entreprises ou qu'on entreprendra vraisemblablement à l'égard de la route pavée entre l'Alaska et le continent américain. Je ne reproche pas vraiment aux membres du gouvernement actuel, ni à la vaste majorité des députés qui siègent dans cette Chambre de s'occuper trop peu de géographie et qui semblent oublier l'existence dans la région septentrionale du pays d'une vaste région qui récèle un potentiel immense. Si ce n'était des frais de transport qui constituent la plus grande entrave à tout développement dans le Nord, l'essor économique du Canada présenterait là-bas des aspects très divers.

La plus riche mine d'argent en Amérique du Nord ferme maintenant ses portes, car les frais sont montés à tel point qu'elle ne peut plus soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux. L'élément le plus important dans les frais de production de l'argent est le transport. Il y a ensuite le coût de la vie. Si les honorables députés croient que les coûts de revient montent en flèche dans le Sud, ils n'auraient pas à réfléchir longtemps pour comprendre le rôle des frais de transport sur une distance de 1,500 milles, du port de

Vancouver à White Horse, dans la cherté de la vie dans le Nord. Si nous avons à y réfléchir à deux fois avant de commander un paquet supplémentaire d'isolant parce qu'il en coûte plus pour transporter cet article sur un trajet de 1,500 milles que pour transporter une livre de beurre ou des choses semblables, nous avons un aperçu de l'ensemble du problème. Tout ce qui nous parvient coûte davantage.

A mon avis, les subventions ne sont pas le remède requis, plus particulièrement les subventions qui ont été proposées dans le document sur la politique aérienne que le ministre a déposé en octobre dernier. Si l'on adoptait une attitude plus éclairée en permettant la concurrence dans ces régions, on trouverait peut-être la solution. Si le gouvernement renonçait à des exploitations telles que l'*Eldorado Aviation,* et permettait à l'entreprise privée de combler le vide—ce qu'elle peut faire et ce dont elle a donné l'assurance au gouvernement—le problème serait en partie résolu, qui sait? Ensuite, bien entendu, il y a toujours l'obligation, de la part du gouvernement, d'assurer des moyens de transport terrestres sous forme de grandes routes et de chemins de fer.

Au lieu de grignoter comme le fait l'article 93—je choisis l'article 93 parce qu'il reflète une tendance et prouve que la liberté de l'individu se trouve minée par ce genre de directives—le gouvernement pourrait peut-être, pour offrir des stimulants convenables au développement de l'aviation dans le pays, accorder un peu moins d'attention à la principale ligne canadienne et aux transporteurs régionaux importants du pays, et un peu plus d'attention à l'aviation en général; n'a-t-elle pas donné naissance à Air Canada, dont le ministre est si fier?

L'activité de l'aviation générale se voit restreinte par des règles et des règlements qui entravent son expansion. Par exemple il est contraire aux règlements aériens d'atterrir sur une piste non autorisée ou d'en décoller. Les avions servent de plus en plus dans l'industrie agricole du pays. Les cultivateurs les utilisent. Pourtant, s'ils décollent et atterrissent sur une piste non autorisée ou située sur leurs terres, ils se rendent coupables d'une infraction. Il y a toujours, naturellement, des agents de police trop zélés qui dressent contravention. En vertu des règlements actuels, ces cultivateurs commettraient une infraction en volant à moins de 500 pieds pour atterrir ou décoller sur une piste non autorisée. Peut-être ces gens arrosent-ils leur récolte, comptent-ils leurs bestiaux ou examinent-ils le terrain au printemps en vue de l'ensemencement. La fin de semaine dernière on a montré un excellent film à la télévision sur le rôle que joue l'aviation dans l'industrie agricole.

Il faudrait supprimer ce genre de règlement mesquin. Au lieu de chercher d'autres moyens de restreindre l'expansion de notre aviation le gouvernement et les fonctionnaires du ministère des Transports devraient supprimer certaines clauses en vue de faciliter un peu plus les progrès de l'aviation privée en ce pays.

On nuit aussi aux progrès de l'aviation d'une autre manière: par les règles prévues à l'intention des aéroports et qui ne permettent pas l'usage d'avions privés. Je me trouvais dans la ville de Vancouver où des personnes désireuses d'utiliser des avions privés devaient parfois attendre qu'une demi douzaine d'autres appareils aient fait de la place. C'est que le minstère des Transports entrave la construction et l'aménagement de hangars en «T» comme on en utilise un à l'aéroport d'Uplands. Il n'y a aucune raison qui empêcherait un changement grâce auquel ces installations seraient offertes aux intéressés.

M. le président suppléant: A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais je dois le prévenir que son temps de parole est expiré.

M. Peters: Monsieur le président, je n'espérais pas prendre part aux délibérations sur ce projet de loi. Cependant, je l'ai lu avec un vif intérêt. J'aurais aimé participer au travail du comité qui en a fait l'étude. Seul le ministre des Transports peut rédiger un projet de loi qui commence par une définition très claire de la politique en cause et aboutit ensuite à une kyrielle de «si», de «et» et de «mais.» Le bill démontre qu'il ne peut y avoir de véritable politique des transports. Le présent projet de loi n'est vraiment pas celui que j'entrevoyais lorsqu'il y a quelques années je proposais un projet de résolution visant à la formulation d'une politique nationale des transports.

• (7.00 p.m.)

Depuis longtemps je m'inquiète de divers aspects du problème au Canada d'une politique nationale des transports. Je me suis intéressé plus particulièrement à la mystification dont nous avons été témoins dans le secteur des chemins de fer et à l'attitude du public envers les chemins de fer. D'aucuns disent que le National-Canadien est une société de la Couronne appartenant aux Canadiens. A mon sens, cela n'est pas vrai: il ne nous appartient

pas. C'est un peu comme le cas du bonhomme qui fait un dépôt de $10 sur l'achat d'une nouvelle voiture, et contracte un dette de $10,000.

Cela ressemble beaucoup à ce qui se dit du National-Canadien. Nous payons tellement d'intérêt sur sa dette, qu'on peut mettre en doute qu'il s'agit là d'une société du gouvernement appartenant au peuple canadien. Il serait plus logique pour ceux qui exploitent le National-Canadien de conformer son exploitation aux besoins du public. Ils devraient être des chefs de file dans le domaine des transports. D'après mon expérience, dans le domaine des relations publiques, pour ce qui est des services-voyageurs et marchandises, le National-Canadien ne s'intéresse pas plus au bien-être du pays que bien d'autres sociétés ferroviaires. De fait, certaines autres sociétés servent mieux le public à bien des égards. Il est ridicule pour le gouvernement de proposer l'adoption d'une politique des transports, comme celle qu'esquisse ici le projet de loi, s'il n'envisage pas le problème dans son ensemble. Je songe ici au double emploi que font les réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Dans ma région, on a parlé d'abandonner un embranchement; pourtant les employés du chemin de fer ont affirmé que le coût des réparations ces dernières années permet d'exploiter encore longtemps cette ligne sans accroissement du volume d'affaires. Les besoins quant au transport s'accroîtront peut-être dans cette même région par suite de la mise en valeur de ressources naturelles. Le chemin de fer n'en menace pas moins d'abandonner la ligne.

Certes, il est ridicule que deux chemins de fer exploitent le même service dans tout le pays, se livrant à la concurrence dans des secteurs où elle est inutile. Dans certains cas, on devrait considérer les chemins de fer comme des entreprises d'utilité publique, que le public a avantage à posséder. Avec l'avènement du bloc-système, où un seul expéditeur se charge de tous les trains d'une division, il semblerait raisonnable d'exploiter ensemble ces deux lignes. Le ministre devra un jour ou l'autre faire face à la nécessité de nationaliser cette entreprise d'utilité publique.

Un député a exprimé l'avis qu'il serait à l'avantage du Canada de traiter les deux chemins de fer d'après le principe de la libre entreprise. Si on ne veut pas les fusionner et les exploiter comme entreprise d'utilité publique, peut-être cela serait-il avantageux et résoudrait notre problème de transport. Les chemins de fer reconnaissent leur incapacité à régler le problème avec lequel ils sont aux prises, même avec la liberté restreinte que leur accorde ce bill.

[M, Peters.]

Je suis toujours ennuyé de voir le National-Canadien venir réclamer plus d'argent au gouvernement, surtout quand je pense à ses exploitations inefficaces et à ses gaspillages, alors qu'ils servent mal nos concitoyens. Je me souviens qu'à mon arrivée à Ottawa en 1957 on pouvait retenir une couchette à bord d'un train voyageant entre Ottawa et le Nord ontarien. Avec un peu d'argent on pouvait avoir une couchette supérieure. Avec encore plus d'argent, on avait une chambrette, ou même un compartiment salon ou une chambre à coucher. Très peu de temps après, le chemin de fer a décidé d'abandonner les wagons-lits à Englehart. Cela signifiait que les voyageurs du Nord de l'Ontario à destination de Montréal devaient se lever très tôt le matin à Englehart et faire le reste du trajet en voiture ordinaire.

Peu après, on a décidé d'abolir les wagons-lits à North-Bay. Ceux qui se rendaient dans cette région ou en revenaient devaient prendre des dispositions spéciales. Tout cela se passait à l'époque où les compagnies de chemins de fer achetaient des wagons-lits du *New York Central Railway*, à $10,000 chacun. Ces wagons-lits étaient peut-être satisfaisants dans le Sud de l'Ontario, mais pas sur cet embranchement. Une fois, alors qu'on gelait du côté gauche de la voiture, de l'autre il faisait 100°F. Après cette expérience, j'ai appris que le National-Canadien exigeait $250 par mois de la province d'Ontario pour assurer le service de wagons-lits sur cet embranchement du Nord de l'Ontario. On peut supposer que le National-Canadien a amorti en peu de temps le coût de ces voitures.

Il est évident que le service-voyageurs n'a jamais intéressé ces compagnies. La preuve, c'est que les trains allant dans le Nord de l'Ontario et du Québec se rencontraient vers deux heures du matin et ne repartaient que quatre heures plus tard. Dans l'intervalle, les voyageurs attendaient dans des gares glacées. Je me rappelle qu'après avoir quitté Ottawa à temps plusieurs fois pour attraper un train qui devait partir à 10 h. 55, je n'arrivais plus qu'à 1 h. 30 du matin et j'étais encore une heure trop tôt.

• (7.10 p.m.)

J'ai été très surpis un jour, à une gare du National-Canadien, de constater que le train était déjà parti. Un des employés m'a dit que le train était parti à l'heure normale. C'était à 11 h. 30 ce soir-là. Le service était si médiocre qu'il était clair que personne ne prenait le

train. Et voilà que le National-Canadien a demandé à la Commission des transports l'autorisation d'abandonner le service du «Continental», train qui relie Montréal et la côte ouest. La permission a été accordée. J'invite les députés à voyager par train du Nord de l'Ontario à Ottawa ou à Montréal. Ils constateront, en arrivant à midi à North-Bay, que l'autre train n'arrivera pas avant 2 heures. Le ministre peut bien sourire, mais c'est le service qu'assure le National-Canadien. Le train était très en retard. N'ayant rien à faire à North-Bay et ne voulant pas non plus passer la nuit à la gare, je suis resté dans l'autre train, me suis rendu à Toronto et j'y ai déjeuné. Deux heures après j'ai pris le train d'Ottawa; on nous a retenu ici pendant cinq ou dix minutes à la voie d'évitement de Beachburg, pendant que le train en provenance de North-Bay s'en allait en direction d'Ottawa. Entre-temps, j'ai dû parcourir la moitié de l'Ontario pour tuer le temps. Les chemins de fer ne se sont pas intéressés au service-voyageurs.

Venons-en maintenant au service-marchandises. J'ai été intrigué d'apprendre que personne dans ma région n'expédie du bétail par train. Si, par l'entremise de la coopérative de ventes, on expédie le bétail par rail jusqu'à Toronto, soit 350 milles environ, le trajet est de deux à quatre jours. Tous les expéditeurs de bétail connaissent ce qu'il en coûte pour le nourrir, le laver, le sortir des wagons, le remettre à bord, et on doit aussi tenir compte du fait qu'il doit rester à l'étroit pendant quatre jours. Il est très coûteux d'expédier du bétail à Toronto. D'autres peuvent l'envoyer la nuit à partir des étables de la coopérative, à New Liskeard et a Earlton, et il sera à Toronto le lendemain matin et sur le marché le jour même. J'ai demandé aux chemins de fer pourquoi ils ne pourraient pas assurer un tel service. Ils ont reconnu que ce serait possible, mais ils ne peuvent pas s'en occuper, car cela impliquerait pour eux des préparatifs qu'ils n'avaient jamais songé à faire auparavant.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, puis-je poser une question au député?

M. Peters: Bien sûr.

L'hon. M. Pickersgill: Le député veut-il parler des chemins de fer de l'État ou démontrer les avantages que pourrait accorder l'entreprise publique que son parti préconise?

M. Peters: Il ne s'agit nullement d'entreprise publique. Le National-Canadien n'est pas une entreprise publique.

L'hon. M. Pickersgill: Tiens, tiens.

M. Peters: Nous l'avons acheté, mais nous ne l'avons pas payé. Le ministre peut rire. Il n'a qu'à vérifier.

L'hon. M. Pickersgill: Nous le payons depuis des années.

M. Peters: Nous payons cette entreprise depuis la faillite du Grand-Tronc. Et nous n'avons pas fini de payer. Nous n'amortissons même pas le principal de la dette; nous avons assez de mal à acquitter les intérêts. Nous ne possédons pas cette entreprise. Nous pourrions bien la mettre en location. Cela s'applique aussi aux entreprises possédées par la province d'Ontario.

Si l'on doit avoir un réseau de transport vraiment national, il faudra l'adapter aux besoins de la population et fournir un service satisfaisant. Le ministre a beau rire, on peut forcer l'abandon de n'importe quel service d'utilité publique, si on veut s'en donner la peine. On peut ralentir ou interrompre le service d'un train, si on veut s'en donner la peine. Il sufft de le rendre insatisfaisant au point qu'il ne réponde plus aux besoins des usagers. On s'en est très bien tiré dans les cas que j'ai cités en exemple.

D'après moi, cette politique n'aura pas la moindre utilité. On essaie de rattacher les problèmes qui se posent à nous au Pacifique-Canadien et au National-Canadien sans vraiment aider l'une ou l'autre de ces compagnies à les résoudre. Avant de vraiment résoudre les problèmes dans ce domaine, il faut assurer un service que l'État possède et contrôle et qui servira avantageusement le Canada. A titre de Canadiens, nous sommes prêts à verser les montants nécessaires sous forme de subventions.

A mon avis, la situation n'a pas changé depuis l'époque où l'on a présenté le principe du pont-rail. On ne s'oppose pas vraiment aux subventions accordées aux régions qui n'ont pas les moyens d'assurer le service. D'après moi, on doit chercher à tirer un avantage des services fournis, sous forme de recettes. Ce n'est que dernièrement que les compagnies de chemins de fer se sont penchées sur certains de ces problèmes. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont conclu une entente dernièrement aux termes de laquelle celui-ci se retirerait du domaine des transports dans

la région d'Ottawa. Que s'est-il produit depuis? On a maintenant des trains entre Toronto et Ottawa, de Toronto à Montréal, qui assurent un service raisonnable. Pour la première fois, on constate que les cheminots du National-Canadien sont fiers de parler de leurs rapides. L'industrie ferroviaire n'a fait aucun progrès, car ce genre de transport existe au Canada depuis des années. Je me souviens du temps où le «Silver Bullet» du *New York Central* voyageait à travers le Canada avec un seul arrêt à St. Thomas. Ce train circulait à environ 80 parfois même 90 milles à l'heure.

Maintenant, vingt ans plus tard, le National-Canadien se vante de posséder le moyen de transport le plus rapide du continent. Ce genre de service a existé au Canada pendant un certain nombre d'années, sous forme de servitude en quelque sorte mais les Canadiens pouvaient ainsi se rendre compte de la façon dont on pouvait rendre les transports payants. Tant que nous ne serons pas prêts à faire face au problème du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et de leur rapport, tant que nous lui donnerons le nom de concurrence, le bill ne procurera pas le genre de politique nationale de transport que prétend le gouvernement.

Il va falloir envisager d'autres problèmes avec plus de réalisme qu'à l'heure actuelle. C'est une mesure d'ensemble car le gouvernement a présenté une catégorie toute nouvelle de transport et qu'il l'a littéralement bombardée sous l'Office national de l'énergie. Il faudra envisager ce problème car il se rattache aux chemins de fer et à leur aptitude à produire d'une façon rentable. Je parle des pipe-lines pour denrées. Il y a au *Feuilleton* à l'heure actuelle un bill concernant la *Shell Oil Company* et l'aménagement d'un petit pipeline-pilote de recherches qui coûtera environ 50 millions de dollars. La compagnie espère que ce pipe-line pour denrées transportera du soufre de la Saskatchewan à ses raffineries du littoral.

Nous devrions être fort heureux, je pense, d'appuyer les efforts de cette compagnie pour exploiter ce genre d'installations utilisées dans d'autres pays. Cela signifie que, grâce au pétrole, elle pourra transporter de vastes quantités de soufre, de potasse et de gypse que l'on trouve dans les Prairies et que transportent maintenant les chemins de fer. C'est un nouveau moyen de transport qui va causer autant de ravages que les différents tarifs-marchandises des chemins de fer, les tarifs et l'avènement des facilités de transport routier, surtout des facilités de camionnage qui relèvent des chemins de fer et qui se font concurrence pour transporter des marchandises de même type.

[M. Peters.]

Dans le présent bill, ces pipe-lines sont classés comme pipe-lines combinés. Même le gouvernement ne pouvait se décider à en faire des capsules pour le transport des denrées, des transporteurs de matières semi-liquides ou des pipe-lines pour denrées. Dernièrement, nous nous sommes quelque peu familiarisés avec les pipe-lines, comme le gouvernement, d'ailleurs. Cette expérience indiquera probablement si l'Office national de l'énergie devrait avoir la mainmise sur l'octroi des permis et les moyens de transporter les marchandises par pipe-lines. D'après notre expérience, la politique nationale des transports devrait régir l'activité de l'Office national de l'énergie quant il s'agit d'émettre des permis et de régler le transport des produits appartenant à d'autres sociétés ou achetées par elles.

• (7.20 p.m.)

Les pipe-lines joueront un rôle très important dans l'avenir. En Angleterre, on a découvert qu'on pouvait transporter du charbon par pipe-lines. A titre d'essai, on a utilisé des pipe-lines pour transporter des capsules et des ballots de marchandises. D'après le mémoire de la *Shell Oil*, le Canada viendra au premier rang pour ce qui est de l'acheminement de nombreuses denrées par ce moyen de transport. Cela veut dire que les milliers de wagons couverts qu'on voit traverser les Prairies disparaîtront peut-être un jour. On pourra peut-être utiliser ce nouveau moyen de transport pour acheminer des céréales et d'autres marchandises par exemple du souffre, du gypse et de la potasse. Le volume de marchandises transportées par les chemins de fer s'en trouvera directement touché.

On pourrait épargner de l'argent si le gouvernement songeait à nationaliser les chemins de fer car j'estime qu'il existe un vaste double emploi des services dans ce domaine. Le Pacifique-Canadien ne désire, semble-t-il, ni abandonner ni maintenir le service-voyageurs. Il semble se comporter comme le chien du jardinier sur ce point. Si le Pacifique-Canadien annonçait qu'il va moderniser son service-voyageurs et permettre au National-Canadien de l'abandonner, alors d'après moi, le gouvernement serait bien avisé d'accepter cette proposition. Je pense, cependant, que les deux chemins de fer pourraient fournir le genre de service que méritent les Canadiens et à la fournir à peu de frais, grâce à la concurrence des deux compagnies sur les mêmes parcours.

Le Pacifique-Canadien a vraiment essayé d'abandonner certaines lignes. Je me souviens d'avoir comparé les tarifs du Pacifique-Canadien et du National-Canadien pour le même genre de service sur le parcours North-Bay-Ottawa. J'ai constaté que le tarif du Pacifique-Canadien était trois fois plus élevé que celui du National-Canadien. Cela prouve

que le Pacifique-Canadien a des intérêts sur cette ligne, et aussi que les deux compagnies ne s'y livrent pas de concurrence car, de toute évidence, le Pacifique-Canadien avait majoré ses tarifs afin de décourager les voyageurs. Je suis persuadé que certains de ses articles feront l'objet d'une longue discussion, mais je crois que nous devrions tourner principalement notre attention vers l'article 1, car il me semble que, dans le préambule du projet de loi, le ministre a exprimé les espoirs et les aspirations de chaque député qui réclame la définition et la mise à exécution d'un programme national de transport.

Je crois aussi que les députés se préoccupent du fonctionnement du transport routier et du rôle qu'il joue. Je veux parler du transport par le National-Canadien, des subventions versées pour le transport des marchandises au Pacifique-Canadien ainsi que le rôle joué par les transporteurs indépendants dans ce domaine. Il est certain que l'accroissement de la navigation dans la voie maritime du Saint-Laurent doit être envisagé en fonction du transport. Je n'ignore pas l'argument invoqué récemment à la Chambre au sujet de la fermeture des ports du Bas Saint-Laurent et de la répercussion de ce fait sur le coût du transport des marchandises et sur l'acheminement des produits par les ports des Maritimes. Je n'ignore pas non plus la responsabilité que le gouvernement doit assumer à l'égard de ces ports et des localités qui doivent compter sur les installations qui s'y trouvent. D'après moi, le grand public sait que l'adoption du projet de loi ne réglera pas ces problèmes.

Je sais qu'il est tard et que le ministre n'abordera probablement pas certains problèmes d'importance capitale ce soir. Toutefois, j'aimerais lui demander d'expliquer à la Chambre pourquoi le gouvernement refuse de considérer la nationalisation des chemins de fer du Pacifique-Canadien afin de permettre une fusion des deux sociétés de chemins de fer et d'éliminer un double emploi que le ministre reconnaîtra sûrement comme exagéré. Même dans leurs exploitations actuelles, les chemins de fer essaient d'éliminer une partie de ce double emploi. Il n'y a pas très longtemps, on a rayé du *Feuilleton* une question ayant trait à l'exploitation d'un distributeur indépendant pour les services de messageries et de marchandises des deux sociétés de chemins de fer dans la région d'Ottawa. Les chemins de fer ont essayé de conclure un accord selon lequel ces services seraient fusionnés, afin qu'un seul camion assure la livraison pour les deux chemins de fer au lieu d'employer deux services séparés. Tout le système souffre de ce double emploi. Tous les députés reconnaîtraient, je crois, qu'on ferait des épargnes considérables en éliminant le double emploi dans ce domaine.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, je me lève, non pas pour faire un discours sur ce projet de loi, mais pour demander au ministre des Transports s'il se serait pas sage que la Chambre ajourne jusqu'à ce que le président la convoque de nouveau pour la sanction royale. Sinon, consentirait-il à ce que la Chambre lève la séance pour une heure afin de se rafraîchir. Le ministre est ici depuis plusieurs heures, et je songe à sa santé. Je crois qu'il devrait se reposer un peu. Accepterait-il l'une de ces propositions?

L'hon. M. Pickersgill: La sollicitude de l'honorable représentant de Winnipeg-Sud-Centre a presque réussi à m'attendrir. Hier soir, il a été convenu dans les coulisses d'ajourner l'étude de la mesure en comité afin d'expédier d'autres questions et permettre à la Chambre d'ajourner pour Noël ce soir au lieu de demain. Il était bien entendu que nous consacrerions tout le temps disponible aujourd'hui pour étudier le projet de loi que j'espérais, comme beaucoup d'autres, voir adopter avant la fin de l'année. Mon honorable ami, le leader de la Chambre, a laissé entendre que la session est loin d'être terminée. Nous devons tenir une autre session en 1967, et certains d'entre nous pensent que ce serait une assez bonne idée qu'elle soit courte pour nous permettre de jouir de l'année du centenaire au milieu de l'été.

• (7.30 p.m.)

Le député de Winnipeg-Sud a dit plus tôt aujourd'hui qu'il faudrait prendre tout le temps voulu pour faire une étude suffisante du projet de loi en question. J'espérais donc que, sur l'article 1, les députés présents à Ottawa nous fourniraient dès aujourd'hui tous les discours voulus.

Je sais que certains députés qui portent un grand intérêt à la mesure à l'étude ne peuvent pas être ici aujourd'hui. Ils voudront le commenter à notre retour, le 9 janvier, mais comme le député de Winnipeg-Sud l'a fait remarquer très honnêtement plus tôt, même s'il pensait que nous voulions aller trop vite, c'est depuis 1958 qu'il en est ainsi. Il l'a reconnu lui-même.

Nul doute que la nouvelle année nous amènera de graves problèmes, surtout à l'égard du rail. Comme je l'ai dit hier, toutes sortes de délais expirent le 31 décembre. Si le Parlement n'adopte pas la mesure dans un délai raisonnable au cours de la nouvelle année, il

faudra faire toutes sortes d'arrangements provisoires peu souhaitables et non favorables à l'intérêt public. Alors, tant que des députés voudront commenter l'article 1 du bill, nous les écouterons; quant aux autres, même les plus consciencieux, s'ils sentent le besoin de se refaire, ils pourront, comme je l'ai fait tantôt, je l'avoue, quitter les lieux pendant une demi-heure pour aller prendre quelque chose. Si le député de Winnipeg-Sud-Centre veut monter à mon bureau, je lui ferai porter des sandwiches.

L'hon. M. Churchill: Le ministre n'accepte pas, je m'en rends compte, les deux propositions utiles que j'ai formulées. Je comprends les difficultés qui s'ensuivront si le bill sur les chemins de fer n'est pas adopté au début de janvier, mais c'est à ses collègues du cabinet qu'il aurait dû dire ce qu'il vient de nous raconter. Son influence auprès d'eux a tellement diminué semble-t-il, qu'il doit s'adresser à l'opposition. Nous sympatisons beaucoup avec le ministre et nous nous rendons compte qu'il s'est fait damer le pion par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social; autrement nous aurions été saisis de son projet de loi plus tôt. L'appui de ses collègues lui a certes manqué aujourd'hui, mais nous collaborerons avec lui et je ferai tantôt mon exposé sur la mesure.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, en examinant le bill attentivement, je me suis rendu compte qu'il découle, en un sens, des recommandations de la Commission MacPherson. Au début de la journée, le député de Winnipeg-Sud a fait observer que la situation des chemins de fer a changé. Le ministre l'a admis au comité et, sans doute, me permettrait-il de citer ses paroles. De leur côté, les sociétés ferroviaires l'ont également reconnu. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont avoué que les circonstances ont changé depuis que la création de la Commission royale d'enquête MacPherson s'est imposée.

En 1959, les exploitations ferroviaires étaient en régression; elles se heurtaient à des difficultés financières. Aujourd'hui, il en va tout autrement. Les chemins de fer ont connu un essor prodigieux grâce aux récentes expéditions massives de céréales, à l'expansion de l'industrie de la potasse en Saskatchewan, à l'exploitation du minerai de fer dans la région de la rivière de la Paix et à l'aménagement de la voie ferrée de Pine Point, que nous avons décrété mais contre lequel le ministre a voté. Vu que le député de Winnipeg-Sud a fait une revue complète de tous ces détails, je ne répéterai pas ces propos, mais il convient de signaler, je crois, que ce sont les expéditeurs ou les usagers qui, à l'origine, ont réclamé l'institution de la Commission MacPherson. C'est sur le cas des expéditeurs que la Commission a été appelée à se pencher.

On a demandé à la Commission de s'occuper des injustices existant dans la structure des taux de transport, de leur répercussion dans les diverses régions du Canada, des modifications d'ordre législatif et autres que le Canada pourrait et devrait apporter pour améliorer notre politique économique nationale, et pour supprimer ou pour remédier partiellement à ces injustices. Il était possible d'interpréter cette tâche en termes très généraux, et c'est ce qu'a fait la Commission. Elle a même étudié les taux appliqués au Pas du Nid-de-Corbeau et, à mon avis, elle y a même consacré trop de temps.

En guise de préambule, le ministre a dit hier, en substance, que les chemins de fer étaient l'épine dorsale du Canada. Il a ajouté que sa structure osseuse devait être saine. Cette déclaration et d'autres qu'il a faites au comité montrent bien que la situation financière des chemins de fer l'intéresse au premier chef. C'est pour cela que je demande pourquoi l'on a mis sur pied une commission royale. C'est pour remédier à certaines injustices que subissent les consommateurs ou les expéditeurs en matière de taux de transport.

Que disait le gouvernement de la Colombie-Britannique dans le mémoire qu'il a présenté au comité? Je cite:

> Nous devons conclure que les recommandations de la Commission royale d'enquête, relativement aux injustices du régime des tarifs-marchandises, ne se traduisent pas dans le bill nº C-231.

Autrement dit, le bill nº C-231 n'apporte pas de solution aux études en vue desquelles la Commission a été établie.

On dit plus loin dans le mémoire:

> C'est un fait reconnu qu'en 1959, les chemins de fer n'ont pas demandé au gouvernement de l'époque d'instituer une commission royale d'enquête.

C'est un fait reconnu. La Commission royale d'enquête fut instituée en raison d'instances de la part de compagnies maritimes et de consommateurs de l'ensemble de l'industrie du transport, qui ont exhorté le gouvernement de l'époque à examiner toute la question des injustices. Je suis tombé par hasard sur ce passage du mémoire de la Colombie-Britannique, selon lequel le projet de loi ne remédie pas à ces injustices, mais je signale que le bill est le résultat de cette Commission royale d'enquête, point très important à mon avis. La solution apportée par le bill, en vue de remédier à ces injustices sera, dans un sens, d'ordre concurrentiel. La concurrence favorisera l'expéditeur et le consommateur dans le cadre de l'industrie du transport. Elle favorisera également les chemins de fer.

• (7.40 p.m.)

Si la concurrence est la réponse au problème, nous devons dire ce que nous entendons vraiment par là. En lisant l'article 1 et en examinant quelques-uns des amendements proposés au comité à son sujet, on doit se rendre compte que la concurrence, en dernier ressort, apportera le remède voulu. Si tel est le cas, devons-nous entendre par là la concurrence entre les chemins de fer ou la concurrence entre l'industrie du camionnage et les chemins de fer?

Nous sommes convaincus que les entreprises de camionnage doivent se faire concurrence. Si la concurrence est la solution ultime, pourquoi le projet de loi ne le précise-t-il pas? Les chemins de fer doivent se concurrencer. Tous savent que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne se font pas concurrence. Leurs exploitations reposent sur une structure tarifaire indentique. Jusqu'à ce jour, aux termes de la loi sur les chemins de fer, la Commission des transports fixe un tarif pour un trajet. Les chemins de fer ont la même structure tarifaire pour un trajet donné. S'il me faut croire que la concurrence est la solution qui s'impose, alors les chemins de fer doivent se faire concurrence et ils doivent être libres d'établir le tarif qui leur convient. Je vous ferai remarquer là-dessus que l'industrie de fabrication a présenté un mémoire, dont une partie se trouve consignée aux procès-verbaux du comité, à la page 1926 du fascicule n° 27. Un amendement au projet de loi est mentionné.

Comme le ministre et le comité le savent, je n'admets pas que la concurrence soit l'ultime réponse. Je doute que l'on puisse incorporer l'amendement en question au projet de loi. Si le bill doit être adopté et si la concurrence est la réponse, alors qu'il y ait concurrence totale et non concurrence partielle. L'article 1, alinéa *a*) stipule:

a) que la réglementation de tous les moyens de transport, compte dûment tenu de l'intérêt national, ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;...

L'Association recommande que les mots suivante soient ajoutés:

...ni de tout transporteur de faire librement concurrence à tous les autres transporrteurs.

L'article viserait alors tout moyen de transport faisant concurrence à tout autre moyen de transport. En d'autres termes, nous voulons qu'il y ait concurrence entre les chemins de fer et les camions, entre les chemins de fer et l'industrie du transport par avion mais nous ne précisons pas nécessairement qu'il doive y avoir concurrence entre les différents secteurs de notre industrie des transports. Je répète les mots de l'amendement proposé:

...ni de tout transporteur de faire librement concurrence à tous les autres transporteurs.

Le ministre est d'avis que la réponse, c'est la concurrence. Je sais qu'il s'est acharné à résoudre ce problème car dans le n° 23 des procès-verbaux du comité on constate qu'il affirme qu'il a été dur d'en arriver à cette conclusion, mais que c'était la seule conclusion possible après avoir mûrement réfléchi.

L'amendement dont j'ai parlé a du bon et, à mon avis, il résoudrait en grande partie les inégalités des tarifs-marchandises. Si la concurrence doit exister, que ce soit d'une façon absolue. J'aimerais que le ministre se prononce sur l'amendement proposé. Que lui reproche-t-il? Les chemins de fer pourront-ils se faire la concurrence puisqu'il n'y aura plus d'organisme comme la Commission des transports, pour fixer les tarifs, en vertu de la nouvelle mesure? D'après l'ancienne loi la Commission jouait un rôle important dans l'établissement des tarifs. Voilà le point sur lequel je veux que le ministre se prononce en premier.

On peut lire ce que M. Gordon a dit au sujet de la concurrence avec le Pacifique-Canadien, dans les délibérations du comité n° 24 la page 1765. Il a dit:

...mais nous aurons certes des entretiens avec le Pacifique-Canadien et ils en auront avec nous quand il s'agira de fixer un tarif-marchandises spécial. Nous nous consulterons car, d'habitude, le requérant fait des affaires avec les deux compagnies de chemins de fer...

Voilà le hic. D'ordinaire, le requérant fait des affaires avec les deux compagnies de chemins de fer. On cherche à connaître toute la réponse. Il se peut que les compagnies de chemins de fer se soient consultées pour trouver le tarif approprié à appliquer au transport de marchandises données. Que va-t-il se produire lorsque les deux compagnies de chemins de fer ne fournissent pas de services analogues aux mêmes industries?

J'ai quelques doutes au sujet de l'interprétation de l'alinéa *c* de l'article 1. A mon avis, cette commission générale réglementera et établira, en un sens, des secteurs. Elle se chargera des études qui relevaient autrefois des organismes comme la Commission des transports aériens, la Commission des transports du Canada, la Commission maritime. Ce sera une commission qui englobera toutes les autres, et divers secteurs de l'industrie des transports seront plus ou moins morcelés par suite de son établissement. Autrement dit, elle pourra dire que le transport aérien pourra s'occuper de tel ou tel secteur mais pas plus; elle pourra favoriser l'industrie des chemins de fer. La même chose peut s'appliquer à l'industrie du camionnage.

Voici ma question: La Commission répartiera-t-elle l'industrie des transports entre les divers modes de transport? Telle est la dif-

ficulté à laquelle l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis a fait face. Si nous avons des difficultés, le perdant, aux termes du bill nº C-231, sera l'usager de l'industrie des transports, l'expéditeur ou l'acheteur de produits expédiés. Dès que la Commission commencera à répartir les divers secteurs de l'industrie entre divers modes de transport, c'en sera fini de la concurrence et la situation sera telle qu'au lieu de faire baisser les prix, elle tendra à les faire augmenter.

Je ne suis pas le seul à être perplexe quant à l'interprétation de l'alinéa c de l'article 1. Dans le mémoire du National-Canadien, fascicule nº 24 du compte rendu des délibérations du comité, page 1769, le député de Notre-Dame-de-Grâce dit:

> Mais l'alinéa c semble se préoccuper principalement de la coordination du développement, la réglementation et de la direction. Il semble que la coordination devrait être nécessaire dans un grand pays comme le Canada où les fonds pour investissement dans l'industrie du transport en général sont limités.

Autrement dit, il croit que dans une certaine mesure, il est nécessaire de ramener tous les modes de transport sous une seule commission afin que les divers secteurs de l'industrie puissent être répartis entre les divers modes de transport. Telle est l'interprétation de l'alinéa c donnée par M. Bandeen, statisticien du National-Canadien, qui dit:

> Ma foi, dès que vous agissez ainsi, vous reconnaissez que la concurrence ne permettra pas au meilleur transporteur ou à celui dont les prix sont les plus bas d'arriver au sommet et de dominer. Vous dites que nous devons aller au-delà de la concurrence et déterminer quel transporteur devrait être ici ou là, dans quelle mesure et avec quelle efficacité. Voilà ce à quoi nous nous opposons. Le projet de loi veut favoriser la concurrence, comme il est dit au début, ou il ne l'est pas. Le problème auquel on a fait face aux États-Unis a surgi...

Voilà le point que j'essaie de faire comprendre et tel est l'argument que je formule.

> ...précisément dans les mêmes termes...

Dans les mêmes termes:

> ...où ils essaient de coordonner les divers modes de transport.

• (7.50 p.m.)

J'aimerais que le ministre traite de ce point en ce qui concerne de l'alinéa *a* et de l'alinéa c, vu que M. Bandeen, économiste éminent, a dit devant le comité que la difficulté aux États-Unis «provenait précisément d'une rédaction de ce genre». L'article devrait être plus précis, à mon avis. Puisqu'une rédaction comme celle-là a suscité des difficultés aux chemins de fer des États-Unis, il me semble que nous devrions tenir compte du problème. Je pourrais vous donner lecture des lignes suivantes des délibérations du comité mais ce serait trop long; je me bornerai à la phrase qui suit, extraite du témoignage de M. Bandeen, alors qu'il parlait du rôle de la Commission comme organisme de recherche et comme organisme régulateur:

> Nous ne voyons pas l'avantage de combiner les deux, mais puisque le projet de loi propose de les combiner, nous nous bornons à dire que si on les combine effectivement, espérons que leurs deux secteurs demeureront bien distincts et qu'ils n'abuseront pas de leurs pouvoirs de recherche sur le plan régulateur.

M. Bandeen a dit que nous ne devrions pas nous exposer aux mêmes difficultés que les États-Unis, avec leur politique de transport et la *Inter-State Commerce Commission*, et il avait raison, selon moi.

Je pourrais vous donner lecture de la réponse du président du comité permanent lorsqu'on lui a demandé si le comité entendrait de nouveau les témoins du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, une fois que certains amendements auraient été adoptés par le comité. Je vais vous citer ce que le président a répondu car on pourrait présentement demander «Pourquoi ne vous êtes-vous pas fait expliquer cela de façon précise au comité»?

Nous avions l'impression, au comité, que les témoins du National-Canadien et du Pacifique-Canadien seraient convoqués à nouveau, une fois que nous aurions entendu les mémoires des autres usagers de l'industrie du transport. Voici ce que le président du comité a dit:

> Je signale au comité que nous avons l'intention, tout comme l'avait naguère le comité directeur, de convoquer de nouveau les représentants du National-Canadien. Ceux du Pacifique-Canadien vont revenir...

Voilà qui est clair et net.

> ...et je pense qu'après les avoir interrogés et obtenu les renseignements sur les coûts qu'ils fourniront au comité, nous serons en mesure d'agir après avoir pris connaissance des autres mémoires.

Nous pouvions donc nous attendre que les représentants du National-Canadien en particulier reviennent témoigner et nous pourrions alors demander des explications à M. Bandeen et aux autres fonctionnaires du National-Canadien sur sa déclaration d'après lesquelles ce libellé précis avait causé des difficultés à l'industrie des transports aux État-Unis.

Je voudrais aborder brièvement un autre sujet, soit l'amendement que j'ai proposé à la ligne 4 de l'article 1. J'ai proposé que le mot «suffisant» soit ajouté; j'en ai parlé au ministre et celui-ci après mûre réflexion ma répondu que lui-même et le gouvernement trouvaient le mot acceptable. J'ai très peu de choses à ajouter, sauf que j'espère que le ministre répondra à certaines de mes observations au sujet des alinéas *a* et c. Peu importe

que le ministre veuille proposer mon amendement ou préfère me le laisser présenter.

A la suite des observations de l'honorable député de Winnipeg-Sud, le ministre a demandé la permission de lui poser la brève question suivante: «Que pourrions-nous faire de plus? Le blocage imposé actuellement aux chemins de fer peut-il se poursuivre indéfiniment?» En somme, il voulait dire: «Ce projet de loi ne vaut-il pas mieux que rien?»

L'hon. M. Pickersgill: Mais non, pas du tout.

M. Horner (Acadia): Je croyais l'argument assez faible, car personne ne croit que le gel imposé aux chemins de fer en 1959 et la subvention qui leur est en conséquence versée devraient durer indéfiniment. Mais si on a jugé en 1959 le gel si nécessaire qu'il fut acceptable pour le Parlement et le pays, comment peut-on facilement accepter un bill qui signifie: «Dégelez donc»? Comment peut-on accepter les deux principes? C'est en cela que l'argumentation du ministre est faible.

Certes, nous admettons la nécessité d'une mesure législative, mais doit-elle abolir le gel et ouvrir les écluses? Le gel devait contrôler le tarif-marchandises. Si on le supprime, il ne faudrait pas permettre au tarif-marchandises de monter en flèche.

J'admets qu'il devrait y avoir une mesure législative abolissant le gel. Le moment en est peut-être venu, mais alors on devra agir de façon que les chemins de fer hésitent à hausser leurs taux, et il devrait y avoir un organisme de surveillance ayant autorité pour discuter et étudier la nécessité de la majoration des taux une fois la restriction levée.

L'argument du ministre était bien faible. Il a dit: «C'est sûrement mieux que rien.» Si c'est uniquement ce qui motive la présentation du bill, nous ferions mieux de nous en tenir au gel jusqu'à ce que le ministre et ses hauts fonctionnaires, ou les membres du comité du transport, aient élaboré un nouveau bill, ou des amendements convenables pour celui-ci, afin de dissiper certaines des injustices inhérentes à la structure du tarif-marchandises, qui ont amené la création de la Commission royale d'enquête MacPherson. Ce bill est né des vœux de la Commission, mais il ne dissipe aucune des injustices qu'implique la structure du tarif-marchandises. On y discerne simplement que la structure est trop complexe et qu'il faut jeter tout à bas. Recommençons à zéro et observons la montée des taux et leurs abus, et si un expéditeur en est la victime, se plaint énergiquement et prouve que la montée en flèche des taux lui fait tort, nous lui accorderons alors une audience.» Dans certains cas, cet expéditeur devra non seulement prouver que ses intérêts, mais encore ceux du public sont lésés, qu'il s'agisse du bien-être de sa collectivité ou de sa province.

Ce projet de loi ne résout certes pas la question soumise à la Commission. Il ne résout pas le problème des inégalités du tarif-marchandises. Il fait exactement le contraire, et ne répond donc au désir de la population. La mesure prévoit un déblocage, mais il s'agit d'un projet de loi, et pas davantage, et les raisons invoquées ne suffisent pas à justifier son adoption par la Chambre avant le 1er janvier ou même à la fin de janvier. Mais sait-on jamais?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'espère que les députés ne mourront pas d'une embolie si je déclare que ce discours du député d'Acadia est bien le meilleur que j'aie jamais entendu de sa bouche sur un sujet aussi délicat. Mais avant d'en venir à son discours, je voudrais dire un mot d'une chose qu'on m'a dite. Peut-être est-ce une très grande injustice envers le député de Waterloo-Sud—et je le reconnaîtrai s'il le désire —mais il a affirmé m'a-t-on dit—c'est d'ailleurs ce qu'a certainement déclaré le député de Timiskaming dans le discours en faveur de la propriété publique le plus extraordinaire que j'aie pu entendre dans toute ma carrière —qu'il la condamnait sans rémission et que nous devrions nous en débarasser. Je ne crois pas que le réprésentant de Waterloo-Sud, qui est peut-être plus logique que le député de Timiskaming, aurait fait ce genre de discours.

• (8.00 p.m.)

A mon avis, toutefois, toute discussion sur la nationalisation dépasse les cadres de ce comité. Nous sommes censés étudier au comité le bill dont nous sommes saisis. Il convient, je pense, à l'étape de la deuxième lecture, de soutenir que nous ne devrions pas avoir ce bill mais en rédiger un qui nationaliserait les chemins de fer ou d'autre genre de transport. Une fois que la Chambre aurait réglé ce point, nous devrions ensuite étudier le bill dont nous sommes saisis. Je ne me suis pas opposé lorsque les députés sont revenus dans ce domaine, mais j'espère qu'à un moment donné nous déciderons de nous en tenir au bill qu'on a soumis à notre étude.

M. Barnett: Monsieur le président, l'honorable ministre me permettrait-il de lui poser une question? Il a fait allusion à la discussion que nous avons eue à l'étape de la deuxième lecture. Le ministre se rappelle-t-il que lorsque nous en sommes arrivés à la deuxième lecture,

il a manifesté son approbation que ce bill soit déféré à un comité permanent et qu'il avait très clairement fait comprendre qu'en lui faisant subir sa deuxième lecture nous ne nous engagions pas au sens ordinaire de ce terme aux principes du bill. Il avait dit que sur l'article 1er nous pouvions de fait réévaluer toute notre position quant aux principes énoncés dans cet article.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne suis pas tout à fait de l'avis du député. Nous parlons tous deux de mémoire et parfois nos avancés ne sont pas corroborés par le compte rendu écrit.

M. Barnett: Si le ministre me permet de le dire, j'ai remarqué la déclaration à l'époque, car il s'agissait d'une déclaration assez peu ordinaire de la part du ministre.

L'hon. M. Pickersgill: Peut-être le député écoutera-t-il ma réponse. La position que j'avais prise, je crois, c'est qu'il n'y avait qu'un ou deux points qui, selon moi, faisaient l'objet d'une décision à l'étape de la deuxième lecture et que dans un de ces cas il était question du rejet du principe de nationalisation. Je veux seulement dire en ce moment que nous avons eu près de deux jours de discussion générale sur l'article 1, et j'espère maintenant, après qu'un ou deux députés qui ne sont pas ici et qui je le sais aimeraient dire quelques mots à ce sujet l'auront fait, nous reviendrons en janvier et nous pourrons nous mettre à l'étude de la teneur du bill.

Comme le député de Comox-Alberni l'a si bien dit, lorsque nous aurons étudié les principes généraux du projet de loi, je serai prêt à considérer tout amendement raisonnable qui à mon sens constituerait une amélioration, peu importe de quel côté de la Chambre il vienne. Cela dit, j'aimerais ajouter avec plaisir que la proposition du député d'Acadia pour insérer le mot «suffisant» dans l'article 1 représente à mon sens une amélioration sensible. Comme lui, peu m'importe lequel de nous deux en fait la proposition. Ce sera peut-être moi, mais de toute façon il en est l'auteur.

Le député d'Acadia et le député de Qu'Appelle ont tous deux parlé tantôt du pessimisme dont fait preuve le rapport de la Commission MacPherson et des circonstances actuellement très différentes du temps où le rapport a été déposé. Je ne me montrerai pas partial au point d'expliquer pourquoi les circonstances ont changé, mais je suis très heureux d'avoir l'approbation du député de Qu'Appelle. J'ai été particulièrement soulagé lorsque le député de Qu'Appelle a dit qu'à son avis la prospérité continuerait, car je n'aimais vraiment pas le ton lugubre du député de Northumberland, qui semblait vouloir susciter une nouvelle crise.

Quiconque est intéressé par l'Ouest du Canada, ne peut se sentir très abattu ces jours-ci; il y règne la même atmosphère dont nous jouissions lorsque j'étais jeune et qui a malheureusement manqué à presque toute ma vie d'adulte. Je pense que tous les Canadiens en sont heureux. Je ne crois vraiment pas que la Commission MacPherson ait été créée principalement pour corriger les vices des tarifs-marchandises. Ce n'était qu'un des objectifs visés. A mon avis le principal était de régler un problème créé par ces augmentations horizontales de tarifs que le gouvernement antérieur avait réduites au moment de la création de la Commission. Pour effectuer ces réductions, on avait inauguré les subventions aux chemins de fer Pacifique-Canadien et National-Canadien. C'était une nouvelle initiative. En toute justice à l'égard du gouvernement antérieur, je dois signaler qu'on n'avait pas évoqué de politique. C'était une mesure provisoire, préalable à une politique bien définie.

Le problème fondamental, en ce qui concerne les chemins de fer, c'est que les subventions qui ont commencé à 20 millions de dollars atteignent maintenant 110 millions. Les subventions que nous payons aujourd'hui ne tiennent pas compte du nouveau règlement sur les salaires des cheminots, qui se traduit par une augmentation approximative de 24 p. 100 répartie sur une période de trois ans. Si l'on ne permet pas aux chemins de fer d'améliorer de quelque manière leur situation financière, il faudra trouver les fonds quelque part. Or, il n'y a que deux sources de fonds: les expéditeurs et les contribuables. La plupart de nous estiment à la Chambre, d'un côté comme de l'autre que les impôts sont déjà assez élevés et nous ne voulons pas subir des augmentations automatiques d'impôt pour des services spécifiques, lorsque ces derniers peuvent être rentables.

A mon avis, il est aussi important de se défaire maintenant du gaspillage, de l'inefficacité et du double emploi, qu'au moment où la Commission royale d'enquête MacPherson en faisait la recommandation, et cela malgré la prospérité dont nous jouissons actuellement. Nous devons regarder la situation en face. Nous ne pouvons pas continuellement remettre à plus tard.

A l'instar du député de Qu'Appelle, je regrette le malentendu—appelez cela comme vous voudrez—au sujet de l'initiative de la Commission des transports. Cela n'a pas facilité l'adoption de la mesure, à mon avis. Les députés ont été chics de comprendre mon embarras. L'abandon des lignes dont on n'a pas

réellement besoin ne doit pas être retardé indéfiniment, car les contribuables devraient en solder, presque inutilement, l'exploitation. D'autre part, il faut faire attention de ne pas supprimer certains éléments dont on a ou aura besoin. C'est une des questions que nous avons tenté de régler objectivement, en partie par le projet de loi et en partie par l'initiative spontanée du gouvernement tendant à protéger la majorité des lignes de l'Ouest canadien. A mon avis, l'initiative y a amélioré la situation, et les vis-à-vis ont eu la bienveillance de le dire.

• (8.10 p.m.)

Ce n'est pas le seul cas de services superflus. Il y a des services qui furent très importants mais que les chemins de fer devraient abandonner lorsqu'aucun avantage social n'en découle et lorsqu'il nous faut les financer de la poche des contribuables. Si nous réussissons à supprimer les services superflus afin d'accroître l'efficacité des chemins de fer et d'avoir plus pour notre argent, nous n'aurons pas à prélever dans la même proportion un supplément d'argent sous forme d'impôts ou de hausse des tarifs-marchandises ou d'autres tarifs.

Pour nous débarrasser du problème des subventions sans cesse croissantes, nous devons supprimer les dépenses inutiles ou au moins celles qui ne peuvent pas être justifiées. Il nous faut admettre que nous ne pouvons pas voir monter les frais et les salaires tout en maintenant indéfiniment les tarifs-marchandises au même niveau, à moins que les contribuables en fassent les frais. C'est ce qui se passe depuis qu'on a établi le blocage. Nous sommes devant une crise réelle dans ce domaine, cela ne fait aucun doute.

Nous aurons payé au 31 décembre environ 100 millions de dollars à cause des divers blocages. Nous n'avons pas encore calculé ce que nous coûteront les nouveaux salaires qui ont été convenus, y compris les salaires autorisés par les mesures législatives et d'autres qui, heureusement, ont été accordés après médiation. Comment allons-nous régler ce problème? Devons-nous lever le blocage et permettre la liberté d'action prévue par nos lois existantes?

Je doute que le député d'Acadia ait compris la question que j'ai posée au député de Winnipeg-Sud. Cela ne me surprend guère car, parfois, je ne m'exprime pas aussi clairement que je devrais. J'ai demandé au député de Winnipeg-Sud s'il préférait laisser en vigueur la loi actuelle—et je ne parle pas du blocage, car ce n'est pas la loi, mais une acceptation volontaire de la part des chemins de fer de recettes inférieures à celles que prévoit la loi—ou permettre aux chemins de fer de demander à la Commission des transports d'autoriser une majoration uniforme des tarifs pour répondre à la hausse des coûts et des salaires ou d'appliquer le nouveau bill. Je suis d'avis que cette première formule causerait plus de tort à l'Ouest du Canada et serait encore pire pour les provinces atlantiques où les tarifs sont plus bas. Voilà ce que je voulais faire comprendre au député de Winnipeg-Sud. Il ne s'agit pas de décider si on doit maintenir le blocage ou adopter cette mesure, mais si on doit revenir à l''ancienne formule de majoration uniforme ou adopter ce bill.

M. Bell: J'aimerais demander au ministre si le problème que connaissent les Maritimes sont dus à des appréhensions nées de malentendus?

L'hon. M. Pickersgill: Les provinces Atlantiques auront deux années entières pour observer les autres régions du pays, car le blocage persistera là-bas. Si nous n'adoptons pas cette mesure, c'est aux provinces Atlantiques que nous causerons le plus de tort. On lèvera non seulement le gel des tarifs, mais aussi la réduction.

M. Bell: N'est-ce pas les gels de tarifs qui laissent les citoyens des Maritimes dans l'incertitude à propos de l'essence de cette mesure?

L'hon. M. Pickersgill: Le gel des tarifs existe pour des produits non concurrentiels. Voilà un nombre important des cas où la suppression du gel des tarifs permettrait aux chemins de fer de demander la permission de hausser à l'horizontale ou autrement les taux non concurrentiels. A mon avis, les chemins de fer ne seraient pas justifiés de demander une majoration de leurs tarifs; s'ils le faisaient, autant dire que nous aurions gaspillé des deniers publics pendant un grand nombre d'années; voilà mon point de vue. Tel est le pénible choix qui s'offre à nous et auquel nous n'avons pas su faire face résolument jusqu'ici. Trois possibilités se présentent. Premièrement, maintenir un régime de subventions sans cesse croissantes et augmenter constamment les impôts, adopter le présent bill, ou continuer à appliquer la loi actuelle. Pour ma part, j'estime que nous sommes allés aussi loin que nous le pouvions quant aux subventions. Si nous persistons dans cette voie, les Canadiens se révolteront contre un tel fardeau fiscal.

La deuxième possibilité consiste à s'en tenir à la loi actuelle et à permettre aux chemins de fer de s'adresser à la Commission des transports pour majorer leurs tarifs chaque fois qu'ils le pourront, ou de lui demander l'autorisation d'abandonner, des services chaque fois qu'ils le jugeront nécessaire.

La troisième possibilité serait d'adopter une attitude plus constructive, et je crois pouvoir persuader la Chambre que la présente mesure est effectivement plus constructive. A l'article 1 de notre bill, nous affirmons qu'il est possible de laisser le jeu de la consurrence déterminer les tarifs, dans les cas où il y a vraiment concurrence. Nous estimons qu'ainsi nous nous libérerons de la nécessité d'une foule de règlements. Résultat? Une différence considérable: épargne de milliers d'heures de travail très coûteux, comme les services de M. Bandeen qui, chaque année, se dépense en vain pour étudier les demandes adressées à la Commission des transports et vérifier des règlements inutiles. Nous sommes fermement convaincus qu'il n'y a pas lieu de réglementer des activités qui n'appellent aucune réglementation. Si nous pouvons protéger le public —expéditeurs et usagers—grâce au jeu de la concurrence et sans l'intervention d'une armée de bureaucrates chargés d'interpréter des règlements et d'en mesurer les effets, nous économiserons des sommes considérables.

Une des difficultés au sujet des taux concurrentiels, c'est que, même durant la période de blocage, les taux concurrentiels pouvaient être augmentés, il fallait tellement de préavis que d'autres compagnies parvenaient souvent à exiger des taux inférieurs à ceux de leurs concurrents. Nous voulons permettre aux compagnies de chemins de fer de concurrencer dans les domaines où la concurrence a libre jeu. Il existe actuellement un si grand nombre de règlements que ces compagnies ne peuvent offrir toute la concurrence possible. A mon avis, les compagnies de chemins de fer peuvent augmenter leurs revenus dans les domaines où la concurrence a libre jeu, si on leur permet de faire concurrence. Si elles augmentent leurs revenus dans ces domaines, les taux n'augmenteront nécessairement pas dans les domaines non-concurrentiels. Il en découlera donc que les tarifs-marchandises seront plus équitables dans les domaines où la concurrence n'a pas libre cours.

Un député a demandé si le Pacifique-Canadien et le National-Canadien se faisaient concurrence. Nous pouvons sûrement tous juger cette situation individuellement et tirer nos conclusions. La concurrence ne se limite pas aux taux. Même dans les domaines où il n'y a pas d'autre moyen de transport que les chemins de fer, chaque fois que deux compagnies de chemin de fer assurent un service, les clients chercheront à savoir laquelle offre les taux les plus bas.

• (8.20 p.m.)

Cela m'amène à la question soulevée hier par le député de Medicine-Hat et d'un autre représentant. Ils semblent supposer que par un moyen quelconque, aux termes de la loi, les chemins de fer peuvent fixer des taux secrets pour favoriser un client au détriment d'un autre. C'est absolument impossible aux termes de la loi actuelle. Le tarif que les chemins de fer exigent d'un client est sujet à inspection, en vertu de la loi. Je sais qu'un certain nombre de députés, ceux de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba en particulier, s'inquiètent beaucoup de la situation des expéditeurs de denrées en vrac qui n'ont pas le choix: ils doivent expédier par les chemins de fer. Donc, de ce point de vue-là, non pas au sens spécial de la mesure, ce sont des expéditeurs captifs. Autrement dit, ils ne peuvent s'adresser à aucun autre mode de transport sinon aux chemins de fer.

Bon nombre de ces expéditeurs peuvent s'adresser aux deux compagnies de chemins de fer pour le transport de presque toutes leurs denrées. Une fois que l'une d'elles a fixé un tarif acceptable et qui a été publié, en vertu de l'article 16 tout expéditeur qui se voit exiger un tarif supérieur dans des conditions géographiques analogues, pour un volume analogue et ainsi de suite, pourra présenter un grief. Il le pourra si on exige de lui un tarif supérieur et ce sera contraire à l'intérêt public de l'exiger. Voilà ce que dit l'article. Je pense que le député de Winnipeg-Sud ne s'était pas rendu compte que cet article avait été énormément modifié en comparaison de l'article 317 proposé.

Les modifications s'inspirent surtout des instances du gouvernement du Manitoba. Il me semble qu'elles répondent assez bien à ses exigences. Je crois que l'article 16 accomplit de façon satisfaisante ce qu'espéraient bien des députés et que n'aurait pas accompli une formule de tarif maximum semblable à celle de l'article 336. La formule du tarif maximum a pour objet de protéger l'expéditeur relativement modeste qui, à l'heure actuelle, paie le tarif des catégories. Nous avons sans succès cherché à trouver une formule du tarif maximum qui assurerait un revenu raisonnable aux chemins de fer pour le transport des petits envois auxquels s'appliquent maintenant le tarif des catégories et qui conviendrait aux expéditeurs de produits en vrac auxquels le tarif des denrées s'applique. A moins de revenir à toutes sortes de règles compliquées, ce dont nous cherchons à nous éloigner, il est à mon sens impossible de le faire. J'en suis convaincu, car les plus grands spécialistes

que j'ai pu trouver se sont acharnés à chercher une telle formule sans y parvenir. Je crois tout simplement qu'il n'en existe pas.

Selon moi, le nouvel article 16 assure une plus grande protection du genre dont ont besoin les expéditeurs de denrées que n'importe quelle formule de tarif maximum qui puisse être conçue. D'autre part, il nous faut une formule de tarif maximum pour protéger le petit expéditeur. J'ai noté avec intérêt que M. Bortz, dans ses témoignages au comité, a donné à entendre que, d'après ses calculs, l'expéditeur d'envois en petites quantités, dans bien des cas, bénéficierait d'un taux moins élevé grâce à la formule du tarif maximum qu'il ne le fait actuellement en payant des taux de catégories. Il semble donc que cette disposition prévoit une mesure convenable de protection au seul expéditeur que peut, d'après moi, protéger la formule du tarif maximum. L'article 16 amélioré assurera la protection requise aux expéditeurs de denrées en vrac.

J'aimerais maintenant traiter de la question de l'intérêt public. L'intérêt public n'est pas limité, mais certaines choses sont indiquées comme n'étant pas dans l'intérêt public. La plus importante se trouve dans l'alinéa 3 de l'article 16, page 10 du projet de loi:

> Lorsqu'elle fait une enquête en vertu du présent article, la Commission doit tenir compte de tous les facteurs qui lui semblent pertinents...

Autrement dit, la Commission peut dire que tout ce qui lui semble pertinent fait partie de l'intérêt public.

> ...et notamment, sans limiter la portée générale de ce qui précède, voire
>
> *a*) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question;...

Cela signifie que si l'on fait des expéditions ayant à peu près le même volume, à partir d'une même région géographique et à destination d'un même endroit, mettons sur la côte, c'est contre l'intérêt public d'exiger d'un expéditeur un tarif différent du taux exigé d'un autre expéditeur. Le projet de loi dit explicitement que cela est contre l'intérêt public. A mon avis, ce serait être tout à fait contre l'intérêt public si un chemin de fer tentait d'exiger un taux si élevé qu'il empêcherait un exportateur ayant déjà pris les dispositions nécessaires et ayant déjà obtenu un taux à cet égard; prouvu que, bien entendu, le taux inférieur soit compensatoire, car c'est une des autres exigences du bill. Nous disons que les chemins de fer n'ont pas le droit d'imposer des tarifs qui ne sont pas compensatoires, sauf dans des cas bien précis où le Trésor les remboursera. Lorsqu'on tient compte de tous les facteurs géographiques et autres et du fait qu'il y a deux sociétés de chemins de fer, principe auquel s'oppose certains députés mais qui, à mon avis, assure une protection considérable aux expéditeurs, il me semble que l'article 16 prévoit une protection suffisante et aussi efficace que possible.

Il y a apparemment—ce n'est pas explicite—une hypothèse voulant que, d'une façon ou d'une autre, le gouvernement tienne à fixer outre mesure les tarifs des chemins de fer. Il me faut passer par des élections, tout comme mes collègues. Des députés ministériels doivent aussi être élus. Ils n'obtiendront pas un grand nombre de suffrages s'il fixent des tarifs exagérés. Ils auraient plus de chance d'obtenir des suffrages en adoptant toute formule qui comprimerait les tarifs. De même, nous ne conserverons pas longtemps la faveur du public en maintenant des tarifs moins élevés, grâce à des subventions sans fin, suivies des majorations de l'impôt sur le revenu et de la taxe de vente pour les financer. Voilà le problème. Si la solution était facile, il serait réglé il y a longtemps; le gouvernement précédent l'aurait réglé sans instituer la Commission royale d'enquête MacPherson; il aurait été réglé au cours des années suivantes. Le fait est qu'il dure encore.

• (8.30 p.m.)

C'est un problème économique et social aussi difficile à résoudre qu'on puisse l'imaginer. J'estime qu'il y a encore lieu de l'améliorer, de l'affiner, mais à la suite du travail consciencieux du comité, fondé sur ce que je me plais à croire est une assez bonne structure, nous avons tous les élements d'une bonne mesure législative qui, toutefois, ne peut être absolument parfaite. C'est pourquoi nous avons inclus deux ou trois dispositions visant les revues statutaires de ces procédés, car nous savons qu'elles ne sont pas parfaites et qu'elles devront être améliorées à la lumière de l'expérience. Mais je doute que nous puissions avoir un bien meilleur bill en prenant six mois pour l'étudier. Je conviens, assurément, que nous avons besoin de quelques jours de plus.

Je suis déçu comme le sont les honorables représentants d'en face qui ont tellement de sympathie pour moi, mais tout le monde sait que j'ai été terriblement bousculé par mes collègues. Je suis le dernier dans la hiérarchie,

mais je l'admets de bon cœur et je sais gré aux honorables représentants d'en face de leur vive et sincère sympathie dans ma fâcheuse situation. Je pense toutefois que nous allons avoir une tâche à accomplir, que la plupart d'entre nous ont sincèrement tenté de réaliser depuis le moment où au mois d'août dernier, la mesure a été présentée à la suite d'une autre crise dans l'industrie du transport.

J'espère sincèrement qu'au début de janvier, nous pourrons mettre la dernière main aux articles qui resteront à étudier, et transmettre le bill à l'autre endroit, après quoi, il recevra la sanction royale, de sorte que nous serons en mesure de répondre à certains problèmes d'une manière nouvelle au lieu de nous appuyer sur la loi existante, considérée tellement mauvaise par le gouvernement précédent, il y a huit ans, qu'il avait nommé une commission royale d'enquête et avait entamé ce procédé que nous cherchons maintenant à mettre au point.

Je serais porté à penser, si d'autres députés veulent prononcer des discours sur des points de vue généraux, qu'il y aurait peut-être lieu de poursuivre le débat un peu plus longtemps. Sinon, je serais porté à céder aux flatteries de mon honorable ami le député de Winnipeg-Sud-Centre, qui m'a témoigné tant de sollicitude.

[*Français*]

M. Mongrain: Monsieur le président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce que vient de dire l'honorable ministre des Transports (M. Pickersgill). Ce qu'il dit est toujours intéressant, soit par son sens de l'humour, soit par sa grande compréhension des problèmes humains, soit encore par la façon philosophique avec laquelle il accepte la critique.

Mais il y a quelque chose dans son raisonnement qui n'a pas provoqué, chez moi, la résonance appropriée, et j'essaie de m'expliquer.

L'honorable ministre a dit, à un moment donné, si je l'ai bien compris—si je l'ai mal compris, j'espère qu'il me rappellera à l'ordre —que si les compagnies de chemins de fer —cela semble être la nouvelle philosophie dans le domaine des transports—ne peuvent pas boucler leur budget avec les tarifs actuels, il n'y a que deux solutions: augmenter les tarifs ou demander au gouvernement de hausser les subventions qu'il leur verse.

L'honorable ministre semble d'avis que les contributions du gouvernement ont atteint un plafond qui ne peut facilement être dépassé. Il faudra donc que les taux de transport des passagers ou des marchandises soient augmentés. Je présume que c'est la pensée de l'honorable ministre; personnellement, j'ai une conception différente du problème.

[L'hon. M. Pickersgill.]

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: A mon avis, le député a négligé le facteur que j'estime le plus important. Avant d'envisager l'augmentation des subsides ou la fixation de tarifs plus élevés, il y a deux mesures qu'il faudrait commencer par prendre. Premièrement, éviter les dépenses ruineuses ou inutiles afin de réduire les frais. Dès lors, on n'aura pas besoin d'augmenter les subventions ou d'élever les tarifs. Deuxièmement, donner aux compagnies de chemins de fer la possibilité d'augmenter le volume de leurs affaires en leur permettant une concurrence plus efficace et plus sérieuse. Ainsi, en faisant plus d'affaires aux tarifs existants, elles pourront améliorer leur situation financière, et n'auront pas besoin de tant relever leurs tarifs. Je croyais m'être bien expliqué sur ce point qui me paraît le plus important.

M. Mongrain: Jusqu'ici, je suis parfaitement d'accord avec le ministre, mais je ne crois pas, comme lui, qu'il s'agit du point le plus important.

Une autre chose me préoccupe, et je serais très heureux d'entendre les commentaires du ministre sur ce problème qui pèse sur ma conscience de citoyen canadien. Nous nous souvenons tous de l'époque où les compagnies de chemins de fer se sont adressées au Parlement pour demander toutes sortes de subventions, de droits et de prestations. Elles voulaient des droits sur les biens fonciers, les ressources naturelles, la gestion des compagnies aériennes et maritimes, ainsi que des hôtels.

Ils avaient promis d'assurer au pays le meilleur service possible, tant pour les passagers que pour les marchandises, et qu'ils travailleraient ainsi dans l'intérêt bien compris du pays. On leur a accordé ces privilèges. Plus tard, ils se sont rendus compte qu'il leur serait avantageux d'organiser des compagnies de tous genres, comme des compagnies de transport aérien, des compagnies de navigation, des sociétés de propriétés immobilières et des hôtels. Je m'excuse de mon anglais. Il n'est pas aussi raffiné qu'il devrait l'être. Je sais néanmoins que le ministre va me comprendre, car il est très intelligent.

Pour revenir à ce que je disais, les chemins de fer ont décidé de conserver ces compagnies qui leur rapportaient des bénéfices et de désister de celles qui n'étaient pas rentables. Ils se sont ensuite adressés au Parlement en disant: «Nous ne faisons pas d'argent avec le service-voyageurs ni avec certains secteurs du service-marchandises. Nous semblons enregistrer un déficit du côté de certains embranchements. Le gouvernement devra nous subventionner ou il nous faudra hausser nos tarifs.»

Il y a quelque chose qui ne va pas dans tout cela. Les chemins de fer avaient reçu toutes sortes de privilèges lorsqu'ils se sont adressés au Parlement pour la première fois. En dépit de cela, ils ont décidé de mettre fin à l'exploitation des compagnies non rentables et ont dit ensuite: «Nous devrons hausser nos tarifs ou recevoir plus de subventions du gouvernement.» Je suis peut-être naïf, j'ignore certaines choses, mais il me semble qu'il y a quelque chose qui cloche dans tout cela et j'aimerais que le ministre nous dise ce qu'il en pense.

L'hon. M. Pickersgill: Si le député de Trois-Rivières avait été, comme moi, élevé au Manitoba, il hésiterait grandement à répondre à la question, car la réponse que je donnerais ne serait sûrement pas approuvée partout dans l'Ouest canadien.

Je vais essayer de répondre aussi franchement que je le puis, sachant d'ailleurs que je ne pourrai jamais vaincre un député de Winnipeg. D'ailleurs, je n'aurai jamais à répondre de mes remarques à Winnipeg.

M. Knowles: Vous pouvez toujours essayer; cela nous aidera peut-être.

• (8.40 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Dans ma circonscription, je ne donnerais pas beaucoup de chance à l'honorable représentant, non plus.

Premièrement, je ne crois pas possible d'avoir pour le Pacifique-Canadien la structure tarifaire dont l'honorable représentant a parlé, et une structure entièrement différente pour le National-Canadien. Les compagnies qui forment le National-Canadien ont aussi reçu une large part des biens de la Couronne pour construire leurs chemins de fer. Elles ont dissipé ces biens et se sont ruinées. Le gouvernement a pris leur succession au cours de la Première Guerre mondiale et par la suite, et à mes yeux, elles sont de propriété publique, même si l'honorable député de Timiskaming, au cours d'un exposé extraordinairement compliqué a semblé cet après-midi laisser entendre qu'elles ne l'étaient pas. De toute façon, elles ont énormément drainé les finances du Trésor, et pendant longtemps.

Il est certain que si on dit au Pacifique-Canadien: «Parce que vous avez été prévoyants alors que toutes les autres compagnies de chemins de fer ne l'ont pas été, parce que vous avez bien utilisé votre actif alors que le Canadian Northern, le Grand-Tronc Pacifique et tous les autres ont dissipé le leur, vous devriez tenir compte du revenu de cet actif et parce que vous retirez tant de la *Consolidated Mining and Smelting* et d'autres placements semblables, vous avez les moyens d'accorder aux Canadiens un service ferroviaire gratuit ou presque, là où il existe la moindre concurrence, le National-Canadien n'obtiendrait pas une once du trafic. Voilà l'un des problèmes d'ordre pratique.

Que le solliciteur général me reprenne si j'ai tort, mais le tribunal a établi pourquoi les concessions ont été accordées au Pacifique-Canadien. La compagnie a accepté de construire le chemin de fer si elle les obtenait. Au 19e siècle, beaucoup d'autres Canadiens ont obtenu des concessions à même le domaine public pour faire d'autres choses mais, autant que je sache, personne n'a jamais proposé qu'ils devraient fournir leurs services à un tarif non rentable parce qu'ils ont tiré le plus possible de leur actif grâce à la chance ou à une bonne administration.

Si le Pacifique-Canadien était vraiment la compagnie sans âme qu'on a l'habitude de décrire dans les discours politiques, le problème ne serait pas si difficile. On pourrait lui dire de prendre le produit de son actif et d'exploiter le chemin de fer à perte parce qu'il retire tant de bénéfices d'autres entreprises. Toutefois, il ne faut pas oublier que lord Mont Stephen, lord Strathcona et sir William Van Horne sont tous morts. Lord Shaughnessy et sir Edward Beatty le sont aussi. Leurs valeurs ont changé de mains des centaines de fois.

Si on disait au Pacifique-Canadien qu'il doit fournir ses services à perte et tirer toutes ses recettes de ses autres entreprises, je vois déjà le chef de l'opposition se porter à la défense des veuves et des orphelins qui détiennent des actions du Pacifiques-Canadien et déclarer que le ministre des Finances devrait les dédommager de l'injustice scandaleuse qui leur est infligée par le public. On ne l'aura jamais vu tant pleurer et le député de Winnipeg-Nord-Centre ne sera pas loin derrière lui.

J'ai essayé d'éviter les sujets prêtant à controverse comme celui-ci et la question des brises-glaces sur le Saint-Laurent, car si l'on dit quelques chose d'agréable à une partie du pays, on est sûr de déplaire à une autre. Je ressemble au député de Trois-Rivières, étant plutôt naïf et candide. J'ai peine parfois à perpétuer les hypocrisies démodées auxquelles personne ne croit vraiment, mais qu'en politique, nous répétons si souvent, encore et toujours.

A Halifax, l'autre jour, j'ai mis ma vie politique en danger en disant que je ne ferais rien pour empêcher le développement de la navigation sur le Saint-Laurent; que nous ne prenions aucune mesure extraordinaire pour l'accélérer, mais que nous ne ferions rien pour l'entraver. Si un homme politique avait parlé

ainsi à Halifax il y a cinq ans, il n'aurait pu quitter la ville assez vite. Le député junior d'Halifax est peut-être naïf lui aussi, mais il a dit que j'avais été assez bien accueilli là-bas.

En fait, de temps à autre, il faut savoir faire face aux réalités de la vie publique. Qu'il ait été sage ou insensé de donner 25 millions d'acres de terre au Pacifique-Canadien, que sir John Macdonald, mort lui aussi, ait ou non commis une grave erreur en le faisant, nous n'y pouvons rien maintenant. Qu'il ait été sage ou non d'accorder cette subvention pour construire un chemin de fer, je ne me prononcerai pas. Lorsque je quitterai la Chambre pour enseigner l'histoire à l'université, je donnerai mon avis là-dessus, mais je ne le ferai pas aujourd'hui.

Ainsi va la vie politique et nous en subissons encore les conséquences. Je ne vois pas de solution pratique à ce problème dans le seul fait de dire au Pacifique-Canadien qu'il doit changer tout ce qui a été été fait naguère, considérer les recettes provenant de tous ses autres avoirs comme des recettes ferroviaires et exploiter le chemin de fer comme une sorte d'oeuvre de charité publique. Ce n'est pas possible, et je ne crois pas que personne ici pense vraiment que ce soit possible. Si nous ne croyons pas la chose possible, pourquoi continuer de la prétendre telle? C'est à peu près la seule réponse que je puisse donner au député.

M. Mongrain: C'est toujours agréable d'écouter le ministre des Transports. Il a un tel sens de l'humour qu'il aurait dû être avocat. J'ignore s'il l'est.

L'hon. M. Pickersgill: Non.

M. Mongrain: Il paraît qu'il ne l'est pas. Il aurait fait un bon avocat et il aurait gagné beaucoup plus d'argent qu'à la Chambre des communes car il ne manque pas d'intelligence.

[*Français*]

Monsieur le président, je reviens au français, parce qu'il m'est plus facile de dire ce que je pense.

J'ai été, à l'instar de tous les députés, ébloui d'entendre le raisonnement du ministre des Transports, parce qu'il discute avec une logique implacable et une bonhomie tout à fait éblouissante. Cependant, comme je l'ai dit tantôt, il n'a quand même pas répondu à ma question. Mon problème en est un de conscience, monsieur le président, à titre de Canadien. Je crois que mon problème de conscience est le même que celui que ressentent tous les députés, et j'ai l'impression, même si je fais un jugement téméraire, que l'honorable ministre le ressent également, sauf qu'il n'a peut-être pas la même latitude que j'ai pour le dire en public.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Le ministre a dit tout à l'heure: Devrait-on s'autoriser du fait que le Pacifique-Canadien a eu des concessions généreuses et a fait preuve d'une administration intelligente et objective pour lui demander de nous donner des taux de charité? Évidemment, il a raison; nous ne demandons pas de taux de charité pour les voyageurs, pour le transport des marchandises, ou pour tout le reste. Il n'est pas question de cela. Nous voulons simplement savoir—et c'est la question que je pose au ministre—s'il n'y aurait pas lieu de faire établir une évaluation objective, non partisane, par des gens neutres, de ce que le Pacifique-Canadien a récolté des concessions que le Canada lui a faites, depuis qu'il existe, dans tous les domaines, au moment où il n'était pas question de compartimenter les compagnies, afin de déterminer quelles compagnies rapportent de l'argent et quelles compagnies n'en rapportent pas, et de façon à faire bénéficier ces dernières de subsides de l'État.

• (8.50 p.m.)

Il n'était pas question de cela, au moment de la formation du Pacifique-Canadien, et l'on a fait toutes ces concessions. N'y aurait-il pas lieu de faire aujourd'hui une mise au point, une évaluation de tout ce qui a été concédé au Pacifique-Canadien? Quant à ceux qui sont devenus millionnaires par la suite et qui sont rendus au paradis, depuis, j'espère que la Providence prend soin d'eux, car je ne veux pas troubler leur repos éternel ou celui de leurs héritiers. Cependant, je suis quand même d'avis que quand le Canada leur a concédé certains privilèges, certaines ressources naturelles, certains droits d'exploitation, le Canada ne passait pas un contrat de dix, vingt ou de cinquante ans, mais un contrat qui devait durer pendant aussi longtemps que le Canada devait vivre. Pour ce qui est de ceux qui se sont faits millionnaires avec ces concessions, qu'ils soient rendus au paradis ou ailleurs, ce n'est pas notre problème. Notre problème, c'est de savoir si la compagnie, qui s'appelait Pacifique-Canadien au début, qui a, depuis, compartimenté ses opérations, pour savoir quelles étaient celles qui devaient l'aider à faire des millions et celles qui seraient déficitaires et qui devaient bénéficier des subsides du Canada, si l'on ne devrait pas aujourd'hui faire une évaluation et dire: On vous a concédé beaucoup jusqu'à maintenant; il faudrait tout de même qu'on en vienne à un dénominateur commun afin de savoir si vous ne devriez pas remettre au Canada ce qu'il vous a donné, et ce jusqu'à un certain point ou en tenant compte quand même du fait que ces entreprises doivent rapporter certains bénéfices, certains dividendes, certains avantages auxquels on ne s'oppose pas.

Je ne parle pas d'étatiser les chemins de fer. Je suis pour l'entreprise privée autant que possible, du moins aussi longtemps que les contingences n'exigeront pas le contraire. Mais, je suis un de ceux qui, dans leur naïveté et leur candeur, sont un peu surpris de voir qu'au début on ait tout concédé au Pacifique-Canadien sans poser de questions subtiles afin de savoir ce qui sera payant et ce qui ne le sera pas, et que, rendus en 1966-1967, le Pacifique-Canadien nous dise; bien, les chemins de fer, les compagnies d'aviation, les hôtels, les mines, tout cela c'est payant, on va les garder —enfin je ne sais pas, je ne connais pas toute l'organisation pour l'analyser de façon objective—mais le transport des voyageurs, cela ce n'est pas payant, alors que le gouvernement le prenne ou bien qu'il nous subventionne. Bien, il y a quelque chose qui ne va pas là. On a conclu une entente avec le Pacifique-Canadien; on lui a concédé des avantages énormes. Je comprends que le Pacifique-Canadien prenait des risques à l'époque, mais l'histoire nous prouve aujourd'hui qu'il a été amplement remboursé pour les risques qu'il a pris.

Est-ce que, aujourd'hui, le peuple canadien, à qui en somme appartiennent ces ressources naturelles et ces droits qu'on a concédés, ne serait pas justifié de dire: Faites-nous un bilan de ce que cela vous a rapporté jusqu'à maintenant et de ce que vous avez contribué au pays? Et on devrait lui dire: N'allez pas compartimenter les compagnies pour garder seulement celles qui sont payantes et nous laisser celles qui sont déficitaires.

Et je n'accepte pas la théorie du ministre à l'effet qu'il faudrait que les compagnies de chemins de fer soient maintenues par charité. Ah, non! Quand je pars d'Ottawa pour aller à Trois-Rivières—bien que dans mon cas il n'y a pas de problème parce que j'ai un laissez-passer comme tous les autres députés—si je n'étais pas membre du Parlement, je serais très heureux de payer mon billet.

Mais, là, c'est une remarque marginale, monsieur le président. J'ajouterai que le National-Canadien actuellement, donne un meilleur service que le Pacifique-Canadien et pour plusieurs raisons. Le National-Canadien est une compagnie de la Couronne. Mais, enfin, si l'on parlait de compagnies privées, on pourrait dire au Pacifique-Canadien: Vous devriez au moins nous donner les mêmes avantages.

[*Traduction*]

Monsieur le président, je voudrais faire un bref résumé. Que le ministre veuille bien oublier qu'il est ministre de la Couronne. Qu'il se rappelle simplement qu'il est Canadien et je suis sûr alors qu'il partagera mes sentiments. Qu'on nous présente un bilan énumérant les avantages que le Pacifique-Canadien a retirés de notre pays jusqu'à maintenant. Cherchons à savoir s'il devrait garder tout ce qu'il a obtenu du Canada. Cherchons à voir s'il ne cherche pas à se garder les secteurs rentables et à laisser au pays ceux que le gouvernement subventionne. Voilà l'idée.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, on sait que la ligne principale du Pacifique-Canadien, dans l'Ouest du Canada, ne peut pas être imposée par les municipalités. Cette exemption figure dans le contrat de 1881 et ce droit contractuel fait partie pour le moment de notre Constitution, j'ai le regret ed le dire. C'est du moins l'opinion des avocats. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a été construit en vertu d'un contrat conclu entre le gouvernement canadien et le Pacifique-Canadien en 1881, si ma mémoire est fidèle. Le premier statut de la session de 1881 a confirmé ce contrat.

Il est vrai, bien entendu, que le Parlement est souverain et que nous pouvons annuler n'importe quel contrat avec ou sans compensation. C'est la théorie sur laquelle repose notre Constitution. Mais il est d'usage que tous les gouvernements canadiens respectent les contrats conclus par eux, même si parfois ils se sont révélés peu avantageux. Je parlais très sérieusement tantôt lorsque j'ai dit qu'un contrat ait été ou non avantageux à l'origine il n'en reste pas moins que c'est un contrat qui doit être interprété par les tribunaux. Nous pouvons adopter une loi stipulant que le contrat est annulé. Sauf dans le cas que j'ai mentionné, je ne connais aucun autre cas où nous ne pourrions pas l'annuler unilatéralement. Mais jusqu'ici, nous n'avons jamais rien fait de la sorte. Nous ne l'avons jamais fait jusqu'ici et il n'y a jamais eu de gouvernement ou de Parlement disposé à agir ainsi.

Si le Pacifique-Canadien n'exécute pas le contrat et tente de se départir de certains de ses biens, ce qui est illégal, alors, bien entendu, nous devons exiger qu'il observe la loi. A mon avis il n'y a pas de doute là-dessus. Si la compagnie adopte une mesure contraire au bien public, nous pouvons légiférer, afin de l'en empêcher. Je crois que sur ce point je ne serais pas tellement en désaccord avec le député. Si le Pacifique-Canadien manipule ses biens de façon incompatible avec le bien public—je ne prétends pas qu'il en est ainsi, car je n'ai pas étudié la question—mais s'il manipule ces biens de cette façon, et je sais qu'un grand nombre de gens le croient et que d'autres ne le croient pas, alors il y aurait lieu de faire examiner et rectifier la situation par le Parlement.

• (9.00 p.m.)

Mais nous oublions parfois d'autres choses. Lorsque la Compagnie a obtenu les 25 millions

d'acres en 1881, la plupart des gens disaient que la terre ne valait rien. Après 1881, et surtout après 1896, et d'ailleurs jusqu'à l'époque où mon père a obtenu une concession de terre dans la région des lacs, au Manitoba, en 1911, on pouvait acheter un quart de section pour $5. La terre était gratis. On s'installait sur la terre, on défrichait tant d'acres pendant trois ans, puis on obtenait des lettres patentes et on en devenait propriétaire.

Dans certains cas, on a découvert que ces terres renfermaient des minéraux importants. Dans d'autres cas, non. Comme le député d'Humboldt-Melfort-Tisdale le sait aussi bien que moi, l'établissement rural était une loterie. Mais nous n'avons jamais dit que ceux qui ont découvert des richesses devaient les rendre, sauf dans le sens où les rendent tous ceux qui deviennent riches d'autres façons, soit par les impôts ordinaires. On a concédé des terres partout dans l'Ouest canadien. Ce n'est pas seulement le Pacifique-Canadien qui a obtenu des concessions de terres.

Il faut, à mon avis, envisager le problème dans son ensemble, traiter tel cas comparativement à tel autre, utilisant le même barème. Autrement, certaines gens se verraient imposer de gênantes injustices sans les avoir méritées. Dans la mesure où l'honorable représentant ou quiconque a pu le démontrer, j'avoue que le Pacifique-Canadien dirigeait ses affaires et ses biens d'une manière qui allait à l'encontre de l'intérêt public, autrement dit qu'il saignait le réseau, pour ainsi dire; et surtout, si nous lui versions des subventions par surcroît, il faudrait sûrement rectifier cet état de choses, s'il en était ainsi. Mais on ne l'a pas démontré, je pense. La question peut être débattue, mais quant au contrat initial de la construction, il est établi et tout le monde peut en prendre connaissance. Je pense que les tribunaux l'ont maintes fois analysé et, à moins de modifier la loi, vu qu'ils l'ont examiné, il a force de loi.

L'hon. M. Churchill: Devons-nous lever la séance et faire rapport de l'état de la question?

M. Wahn: Monsieur le président, depuis l'étude de la mesure à l'étape de la deuxième lecture, j'ai appris que plusieurs compagnies minières de l'Ouest canadien s'inquiètent un peu des effets de certaines dispositions du bill. Je parle de celles qui autorisent les compagnies ferroviaires à fixer le tarif-marchandises pour le transport de denrées en vrac.

[L'hon. M. Pickersgill.]

L'étude à laquelle je suis associé a, pendant plusieurs années, représenté nombre de ces compagnies, et j'en ai moi-même représenté plusieurs pendant un certain nombre d'années. Alors, comme je suis intéressé, je ne me prononcerai pas sur la question dont la Chambre est saisie, et à moins d'un avis contraire de votre part, monsieur le président, ou de la part de M. l'Orateur, c'est ce que je ferai. Je n'entends pas me prononcer sur aucune des dispositions du bill qui se rapportent à la fixation, par des compagnies ferroviaires, du tarif visant le transport de denrées qui pourraient être expédiées par des clients de notre étude que j'ai représentés par le passé.

M. Baldwin: Je voudrais poser une question au ministre et je ne m'attends pas à ce qu'il réponde immédiatement. D'abord, je crois que la discussion a été très utile. La franche déclaration du ministre facilitera beaucoup notre étude des articles subséquents lorsque nous y serons rendus. Le ministre a longuement exposé l'article 16 et la question de l'intérêt public, et avec raison. Il a signalé qu'au paragraphe 3, nous discuterions en fait de la définition de l'intérêt public. Le ministre semble prendre pour une vérité ce qui est encore à prouver, car le paragraphe 1 mentionne certaines conditions «qui pourraient nuire à l'intérêt public».

Une fois établi le bien-fondé de la question, la Commission pourra ordonner une enquête, mais c'est seulement lorsque celle-ci sera commencée et bien orientée qu'on pourra tenir compte des différents aspects du paragraphe 3. Par conséquent, il n'y a de vraie définition de l'intéret public que celle que la Commission elle-même jugera appropriée et raisonnable, à moins que la situation ne devienne si compliquée qu'il faille recourir à un tribunal pour trancher la question. Je suis inquiet, car on pourrait prêter aux mots «intérêt public» un sens tel que, pour établir le bien-fondé d'une accusation à première vue, il faudrait porter une situation donnée à l'attention de la Commission; cela voudrait dire qu'on porterait atteinte à des intérêts très importants, répandus et fondamentaux.

Je m'arrête à cette considération pour le moment car je crois qu'elle vise les gens qui viennent de la même région que moi, qui peuvent juger qu'un tort est causé aux intérêts de la région de la rivière de la Paix et du Nord du Canada, mais s'opposer à l'idée que «l'intérêt public» signifie ici l'intérêt national, tel qu'il est entendu dans l'article 1. Au cours des débats, pourrions-nous accorder une certaine attention à cette question? Je ne crois pas que ce soit le genre d'expression qu'on

puisse cerner par une définition, mais sans restreindre la généralité du sujet, on peut dire que nous lui prêtons un certain sens. Cela est important car tous les avantages qui dériveront de l'article 16 doivent être fondés sur une interprétation générale et appropriée de cet article.

Si j'étais expéditeur et si j'estimais être victime de discrimination, et que dans mes affaires, je traitais avec plusieurs centaines de personnes, cela serait-il considéré comme étant l'intérêt public, ou l'intérêt public ne serait-il en cause que si ces affaires intéressaient une région très étendue? Voilà un point qu'il faut éclaircir.

L'hon. M. Pickersgill: Considérant l'intervention de l'honorable et savant député, je ne voudrais jamais être opposé à lui en cour; en effet, il a soulevé un point qui ne s'était jamais présenté à l'esprit d'un profane comme moi jusqu'alors. Ce point ayant été soulevé, j'aimerais obtenir un avis juridique à ce sujet avant de répondre, car il ne m'est jamais venu à l'esprit que si on disait dans une partie quelconque de l'article que l'enquête tiendrait spécialement compte d'un ensemble de circonstances que cela ne serait pas, *ipso facto*, la définition de l'intérêt public. Je suis sûr que c'était là l'intention. C'était sûrement l'intention de l'auteur nominal du projet de loi, le ministre des Transports, mais je devrais peut-être consulter le véritable auteur, le rédacteur, avant d'essayer de répondre au député. Je le remercie vivement d'avoir soulevé cette question car, à mon avis, une réponse appropriée nous aidera grandement dans notre examen du bill lorsque nous y reviendrons.

• (9.10 p.m.)

M. Baldwin: Le ministre a parlé de son voyage à Halifax. A mon avis, l'exploit du ministre démontre qu'il peut venir n'importe où au Canada et être bien accueilli. Je me le rappelle, il y a bien des années, quand le ministre était dans l'opposition, nous parlions d'un chemin de fer qui mènerait à Pine Point, et le ministre a alors mené une attaque très énergique et très déterminée, dont ont été complices le premier ministre, alors chef de l'opposition, et le député de Laurier à l'époque, de sorte que même des mois plus tard, dans ma région, les mères envoyaient leurs enfants au lit en leur disant que s'ils n'obéissaient pas, le méchant Pickersgill les attraperait. Maintenant, le ministre pourrait se rendre en toute sécurité dans la région de Peace-River, et nous pourrions même y mettre de côté pour lui une de ces exploitations agricoles dont il éprouve de plus en plus la nostalgie.

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais dire un mot du chemin de fer de Pine Point. Je ne m'excuse d'aucun des arguments que j'ai employés. La pari était très risqué pour le Pacifique-Canadien, bien que la compagnie fût propriétaire de la mine; la compagnie n'a pas pris le risque, et je pense que les contribuables du Canada ne devaient pas le prendre. Je ne croyais pas que le joueur téméraire qu'était Donal Fleming dût engager les fonds publics de cette façon. Cependant, l'entreprise a été payante, et je l'admets.

L'hon. M. Hamilton: Je ne puis résister à la tentation de participer à ce débat. Le ministre ne se souvient-il pas que, à titre de ministre du Nord canadien et des Ressources nationales de l'époque, j'ai signalé à la Chambre et au ministre, quand il était dans l'opposition, que si nous ne mettions pas cette mine en exploitation, nous devrions, vers 1962 ou 1963, importer le plomb et le zinc dans l'Ouest canadien et que, dans l'intérêt national, il était impératif que nous agissions. Certes, il se rappelle ce débat. Il n'est pas juste de dire qu'il s'agissait d'un coup de dé, alors qu'il y avait un marché sûr.

L'hon. M. Pickersgill: Tout ce que je puis dire, c'est que le Pacifique-Canadien a perdu une belle occasion en ne nommant pas président le député, car il aurait construit la ligne et aurait réalisé les bénéfices. Nous savons, maintenant qui était le joueur. Ce n'était pas du tout Donald Fleming. Je dirai seulement que l'honorable représentant est connu pour sa grande perspicacité et, en l'occurrence, les faits ont certainement confirmé ses prévisions.

L'hon. M. Hamilton: Je dois reprendre la parole pour dire que «coup de dé» n'est pas l'expression juste. Il s'agit plutôt d'un risque calculé qui n'a rien du coup de dé. C'est tout simplement l'une des dix propositions faites en 1958 qui ont bien tourné.

M. Rapp: Monsieur le président, je propose que le comité lève sa séance, que rapport soit fait de l'état de la question et que nous demandions...

L'hon. M. Pickersgill: Avant de le faire, puis-je dire un mot ou deux. Pendant ce temps, peut-être mon ami le leader de la Chambre pourrait-il dire un mot au whip de l'autre côté de la Chambre. Je sais qu'habituellement nous ne signalons pas ces choses-là.

M. Forrestall: Parlez-nous du port d'Halifax en ce faisant.

L'hon. M. Pickersgill: C'est précisément pourquoi je me suis levé. Je me rends compte d'avoir été négligent en ne disant rien ce soir

au sujet de l'intervention du député junior d'Halifax, qui a fait un discours très pondéré cet après-midi, bien qu'empreint d'esprit de clocher. J'espérais qu'avant la fin de son discours, il se rendrait jusqu'à Musquodoboit, mais il semble qu'il n'ai réussi qu'à le pont Angus-McDonald en direction de Dartmouth. Je suis convaincu qu'à l'avenir cela ne lui causera plus d'ennuis.

M. Forrestall: Je me suis rendu à l'aéroport aussi.

L'hon. M. Pickersgill: Oui. Lorsque le député abandonne l'esprit de clocher, il est dans les airs.

M. Forrestall: Ou à la mer.

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais dire que je suis tout à fait d'accord avec le député sur ce qu'il dit du véritable avenir du port d'Halifax. Le représentant a fait preuve de générosité à mon égard depuis son arrivée à la Chambre et, avec mon expérience, je lui en sais gré. Il a bien raison de dire que le port d'Halifax n'assurera pas son avenir—et ici je paraphrase le député—à partir des miettes tombées de la table des riches, mais plutôt en se développant de façon moderne et en tirant parti du plus magnifique port naturel dont soit dotée la côte est du Canada.

M. Forrestall: J'espère que vous serez du même avis en février qu'en décembre.

L'hon. M. Pickersgill: Oh, oui. Ce port a l'énorme avantage d'être en eau vraiment profonde et d'être facile d'accès. Il est adapté aux navires de l'avenir et je suis convaincu qu'ils feront réaliser de grandes économies de transport maritime exactement de la même façon que le chenal du Saint-Laurent a permis et permettra de grandes économies de transport dans le centre du Canada. Il faut faire preuve de prévoyance. Nous ne devons ménager aucun effort pour tirer profit de ce que nous avons et pour être prêts, tant sur la côte est que la côte ouest. La dernière fois que j'ai vu Vancouver...

Une voix: Parlez-vous pour votre paroisse?

L'hon. M. Pickersgill: Je ne veux pas faire d'esprit de clocher. Ma paroisse est le Canada. Je reconnais, toutefois, qu'Halifax est une région très importante du Canada. Je pense que l'avenir véritable du port d'Halifax dépend de deux choses. Il s'agit d'abord de mettre en valeur l'arrière-pays d'Halifax et d'amener cette région du Canada à ne plus être tributaire du traffic d'hiver venant des autres régions du pays. Elle a quand même des droits historiques, que nous protégerons dans ce projet de loi.

Ce n'est pas en cela cependant que réside l'avenir d'Halifax. L'avenir de cette ville sera beaucoup plus dynamique. Tout d'abord, l'arrière-pays sera exploité, ensuite, Halifax a sa place dans l'avenir car c'est un port qui pourra mieux que tout autre port de l'Est de notre continent recevoir les navires de l'avenir.

M. Forrestall: Le gouvernement nous aidera-t-il dans cette tâche?

L'hon. M. Pickersgill: J'ai déjà fait pas mal de choses, et le député le sait bien. J'espère que nous adopterons cette mesure avant que le portefeuille des Transports m'ait appartenu pendant trois ans. Cela fera trois ans au début de février. Mais pendant ces trois années, le port d'Halifax a été grandement amélioré. Nous n'allons pas toutefois nous reposer sur nos lauriers. Nous nous efforcerons de franchir au moins une nouvelle étape pour mieux servir Halifax.

On m'a appris que la Chambre serait disposée à aborder sans tarder l'article 85 du *Feuilleton* si je demandais au comité de lever la séance. Si je puis m'assurer, par un moyen plutôt insolite, mais grâce à la procédure courante, que la Chambre veut prendre quelques minutes pour aborder cet article, je m'inclinerai volontiers.

M. Forrestall: Monsieur l'Orateur, en réponse aux dernières paroles du ministre, permettez-moi de présenter, à l'occasion des Fêtes, les vœux de la population d'Halifax. Nous avons été heureux de recevoir les siens, dans la forme dont il les a revêtus.

• (9.20 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Je remercie le député d'Halifax. Sauf erreur, nous devons étudier maintenant l'article n° 85 du *Feuilleton*. Je prie le président de vouloir bien quitter son fauteuil et faire rapport de l'état de la question, afin que nous puissions traiter de cet article des travaux.

M. le président suppléant: Dois-je quitter mon fauteuil et faire rapport de l'état de la question?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait de l'état de la question).

L'hon. M. Nicholson: Monsieur l'Orateur, le ministre des Transports, a signalé à la Chambre que l'article n° 85, figurant au *Feuilleton*, devait être adopté ce soir. Il a été lu pour la troisième fois au Sénat et étudié article par article par le comité de l'autre endroit. Il a été déféré au comité de la Chambre des communes et étudié article par

article. J'espère que nous pourrons nous former en comité plénier, pour pouvoir régler le sort de ce projet de loi.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Plaît-il à la Chambre que nous accédions à la demande du ministre?

Des voix: D'accord.

LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL (SÉCURITÉ)

LA SÉCURITÉ DANS LES ENTREPRISES FÉDÉRALES

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail) a proposé que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill nº S-35, concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la compétence fédérale.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sous la présidence de M. Batten.)

Sur l'article 2—*Définitions.*

L'hon. M. Starr: Monsieur le président, peut-être les membres de ce parti pourraient-ils avoir une copie du projet de loi en discussion.

M. le président: Je devrais peut-être informer l'honorable représentant que les membres du comité recevront des copies dans quelques minutes.

M. Barnett: Pendant la distribution des copies de ce projet de loi, je pourrais peut-être dire un mot ou deux en ma qualité de membre du comité permanent qui a étudié cette mesure. Sous sa forme actuelle, les membres de ce parti considèrent ce projet de loi comme insuffisant au point de vue pratique. Comme l'a déclaré le ministre, le comité de l'autre endroit, ainsi que le comité permanent de cette Chambre l'ont étudié dans tous ses détails. Nous regrettons que la majorité parlementaire n'ait pas approuvé nos amendements. Cependant, nous voulons bien adopter ce projet de loi sans débat étendu. Nous sommes prêts à permettre au ministre et à son ministère de faire l'essai de cette mesure, sous sa forme actuelle. Nous aurons peut-être des observations à faire plus tard à son sujet quant aux moyens de l'améliorer. Sous sa forme actuelle elle représente une initiative constructive dans le domaine de la sécurité des employés du pays et nous savons gré de sa présentation en ce moment.

(L'article est adopté.)

Les articles 3 à 7 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 8—*Comité spécial.*

L'hon. M. Starr: A propos de l'article 8, le gouvernement a-t-il l'intention d'établir des comités consultatifs?

L'hon. M. Nicholson: J'assure volontiers au député que nous nous intéressons énormément à cette mesure et que nous accueillerons certainement avec plaisir les conseils des représentants des employés et des employeurs.

M. Crouse: Mes observations ne vont peut-être pas porter sur l'article à l'étude, mais le bill dit qu'il s'applique à tous les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale. J'imagine que l'industrie maritime est du nombre. Cette mesure s'appliquera-t-elle à une compagnie qui emploie des débardeurs, au cas où l'un d'entre eux serait blessé?

L'hon. M. Nicholson: Oui. D'après la définition du bill, les débardeurs au service de compagnies d'arrimage, seront inclus dans la catégorie générale de la navigation. C'est une loi de sécurité et, au moyen des dispositions de la mesure, nous cherchons à prévoir certaines mesures de sécurité.

(L'article est adopté.)

• (9.30 p.m.)

Les articles 9 à 31, inclusivement, sont adoptés.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Rapport est fait du bill.

L'hon. M. Nicholson propose la 3e lecture du bill.

M. J. M. Forrestall (Halifax): Monsieur l'Orateur, je voulais poser une question en vue d'obtenir des explications sur l'article 30, mais nous sommes passés de l'article 28 à l'article 1 pendant que je prenais ma décision. Le ministre pourrait-il me dire si cette mesure englobera les navires relevant du contrôle du gouvernement fédéral et lui appartenant sous toute condition de réparation, de rééquipement ou de radoub dans un chantier maritime privé?

L'hon. M. Nicholson: Monsieur l'Orateur, les opérations dans les chantiers maritimes seraient certainement prévues. Cet article englobe généralement tout travail ou toute entreprise relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada. Il est d'assez vaste portée pour inclure ces dispositions.

M. Forrestall: Je ne suis pas certain que la réponse du ministre englobe tout le secteur qui m'a préoccupé pendant bien des mois. Je

veux parler de situations survenues dans les chantiers maritimes Dosco à Halifax il y a quelques mois. Par suite d'un incendie à bord d'un des navires militaires du ministère de la Défense nationale, les employés ont reçu certaines blessures. Les enquêtes menées n'ont pas encore été terminées à la satisfaction du syndicat et du patronat. Je crois comprendre que certaines réclamations restent en suspens. En raison de cette préoccupation, je voulais soulever cette question au comité et je m'excuse auprès de la Chambre de la soulever maintenant.

L'hon. M. Nicholson: On m'apprend que l'autre député d'Halifax (M. McCleave) a déjà traité, au comité, du point soulevé par le représentant. Si j'ai répondu comme je l'ai fait, c'est que le bill ne vise pas la fonction publique du Canada. Nos fonctionnaires sont assujettis aux règlements du gouvernement. Je crois comprendre que la question a été longuement discutée au comité.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois, puis adopté.)

LA SANCTION ROYALE

M. l'Orateur suppléant: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la communication suivante adressée à l'Orateur de la Chambre des communes:

Ottawa, le 21 décembre 1966

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que l'honorable Emmett M. Hall, juge puîné de la Cour suprême du Canada, en sa qualité de Député de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la Chambre du Sénat aujourd'hui 21 décembre, à 9 h. 45 du soir, afin de donner la sanction royale à certains bills.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Le secrétaire adjoint du Gouverneur général,

A. G. Cherrier.

LA CHAMBRE DES COMMUNES

LES VŒUX DE NOËL

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je pose la question de privilège. C'est vraiment un privilège pour moi, comme chef du gouvernement, d'offrir mes souhaits de bonne année à tous les députés. J'ai l'impression de les offrir à un groupe de courageux survivants qui ont résisté à la tentation de prendre l'avion prématurément pour rentrer chez eux et ont même résisté à la tentation de rester dans les couloirs pour regarder la partie de hockey à la télévision. La session a été longue et ardue. A notre façon, qui n'a pas toujours été la même pour les uns et les autres, nous avons fait de notre mieux afin de la rendre profitable pour le plus grand bien de tous les Canadiens. Je crois que nous avons mérité un joyeux Noël. J'espère que nous mériterons une bonne et heureuse année. (*Applaudissements*)

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, nous voudrions remercier le premier ministre (M. Pearson) de ses bons vœux et de ses souhaits de bonne année. Je ne crois pas que la nouvelle année puisse être très prospère, étant donné les impôts dont nous sommes grevés et qui sont censés être augmentés lors de la présentation du prochain budget. Toutefois, je voudrais, en toute sincérité, répondre aux bons vœux de premier ministre et lui dire que nous souhaitons à lui-même et à ses collègues un très joyeux Noël. (*Applaudissements*)

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, au nom du Nouveau parti démocratique, qu'il me soit permis de remercier le premier ministre (M. Pearson) des bons souhaits qu'il vient d'offrir. Nous nous empressons de lui présenter à notre tour nos meilleurs vœux, ainsi qu'aux membres du gouvernement et à tous les représentants des divers partis à la Chambre. Nous tenons également à offrir nos meilleurs vœux au premier dignitaire de la Chambre... (*Applaudissements*)... ainsi qu'aux autres députés qui occupent le fauteuil, aux fonctionnaires préposés au bureau, au personnel de la Chambre, ainsi qu'aux pages et, puisque c'est le temps des Fêtes, j'adresse même nos vœux aux journalistes. Nous partageons les sentiments exprimés par le premier ministre. Nous sommes persuadés que nous connaîtrons tous un joyeux Noël et que ces travaux que nous entreprendrons au cours des prochains mois assurent une meilleure année à tous les Canadiens. (*Applaudissements*)

[*Français*]

M. Henri Latulippe (Compton-Frontenac): Monsieur l'Orateur, mes premiers mots seront pour vous exprimer, de même qu'au très honorable premier ministre (M. Pearson), toute l'admiration de notre groupe. Nous vous offrons nos meilleurs vœux de bonheur et vous souhaitons une longue vie.

Les mêmes souhaits s'adressent également à tous les honorables membres de cette Chambre, à tous ceux qui ont travaillé pour le relèvement de la nation, qui ont travaillé pour doter la nation de meilleures lois et d'un meilleur standard de vie.

L'an dernier, j'avais dit que je ferais mon possible pour convaincre la Chambre d'augmenter les allocations familiales. Je n'ai pas gagné mon point, et je souhaite que 1967 soit

une année de réalisations et que l'augmentation des allocations familiales se matérialise, afin que chaque famille puisse bénéficier de sa part du progrès, de la science, de la technique, bref de tout ce qui existe pour les familles.

Je formule le vœu que chaque famille canadienne bénéficie d'un meilleur standard de vie en 1967, qu'elle reçoive sa part de l'augmentation de la production que nous connaîtrons encore en 1967, car le Canada s'en va vers le progrès et se développe davantage. En outre, si ce développement se fait dans le Canada, il doit aussi se refléter au sein de chaque famille et de chaque foyer, car chaque individu devrait recevoir sa part.

Voilà le souhait que je formule, en disant merci à tout le monde et en souhaitant «Joyeux Noël» à tous.

• (9.40 p.m.)

[*Traduction*]

M. A. B. Patterson (Fraser Valley): Monsieur l'Orateur, au nom du parti créditiste, je désire remercier le premier ministre (M. Pearson) des bons souhaits qu'il vient de formuler. A notre tour, nous tenons à exprimer au gouvernement, à vous, monsieur l'Orateur, ainsi qu'à tous les députés, nos vœux les meilleurs.

Ces dernières semaines, voire ces derniers mois, nous avons assisté à des débats fielleux qui ne présageaient guère un joyeux Noël, mais à la veille de la naissance du Prince de la Paix, nous nous livrons tous à un examen de conscience qui nous aidera, lorsque nous nous réunirons de nouveau, à assumer nos devoirs d'une façon agréable et fructueuse.

[*Français*]

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, au nom de mon groupe restreint, je veux remercier le très honorable premier ministre (M. Pearson) des bons souhaits qu'il nous a présentés et lui offrir, ainsi qu'à son équipe et tous les autres députés de cette Chambre, des vœux pour une très bonne et heureuse année 1967.

Évidemment, l'année 1967 sera très importante pour le Canada. Au fait, nous fêterons son centenaire et nous connaîtrons une exposition universelle.

A l'occasion du centenaire, puissent tous les Canadiens, d'un océan à l'autre, comprendre enfin que l'harmonie et la fraternité nationales ne sauraient grandir sur notre territoire sans qu'il y ait un traitement de justice et d'égalité pour tous.

Et, lors de l'exposition universelle, puissent tous les visiteurs étrangers, et nous tous avec eux, sentir que nous faisons tous partie d'une grande et seule famille terrestre et comprendre que nous devons tous travailler à bannir à jamais la guerre de cette terre et que nous devons nous aimer entre individus et peuples dans le sens que le divin Enfant nous a enseigné dans la crèche et durant toute sa vie.

[*Traduction*]

M. l'Orateur: Au nom de mes collègues à la présidence, des hauts fonctionnaires siégeant à la table et du personnel de la Chambre des communes, je remercie le député des aimables vœux et souhaits qu'il leur a faits.

Je profite de l'occasion pour inviter les honorables députés à se rendre auprès de l'Orateur, à la pièce 16, ce qui me donnera l'occasion d'offrir à chacun mes souhaits personnels.

BILLS PRIVÉS

«THE EVANGELICAL COVENANT CHURCH OF CANADA»

M. Reynold Rapp (Humboldt-Melfort-Tisdale): Monsieur l'Orateur, c'est avec quelque répugnance que je demande à la Chambre d'étudier maintenant un bill privé, inscrit au non d'un député, qui figure au *Feuilleton* depuis longtemps, savoir le bill n° S-38. Il a été étudié par le comité des bills privés et renvoyé à la Chambre sans amendement. Je voudrais demander l'adoption du bill ce soir.

M. l'Orateur: La chambre consent-elle à la requête du député?

Des voix: D'accord.

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, passe à l'examen du bill n° S-38 constituant en corporation *The Evangelical Covenant Church of Canada*.—M. Rapp.

(Les articles 1 à 17 inclusivement sont adoptés.)

Le préambule est adopté.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois, et adopté.)

LA CHAMBRE DES COMMUNES

LE CONGÉ DE NOËL

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics) propose:

Que lorsque la Chambre ajournera, plus tard aujourd'hui, elle reste ajournée jusqu'au lundi 9 janvier 1967, à 2 heures et demie de l'après-midi, pourvu, bien entendu, que si M. l'Orateur est convaincu, après consultation avec le gouvernement de Sa Majesté, que l'intérêt public semble exiger que la Chambre se réunisse plus tôt pendant l'ajournement, il puisse en donner avis, et sur ce, la Chambre se réunira au moment indiqué dans cet avis et procédera à ses travaux comme si elle avait été dûment ajournée jusqu'à cette date-là.

Au cas où M. l'Orateur serait incapable d'agir, pour raison de maladie ou pour quelque autre cause, l'Orateur suppléant agira à sa place aux fins de cet ordre.

(La motion est adoptée.)

• (9.50 p.m.)

LA SANCTION ROYALE

Le major C.-R. Lamoureux, gentilhomme huissier de la verge noire, apporte le message suivant:

Monsieur l'Orateur, c'est le désir de l'honorable Député de Son Excellence le Gouverneur général que cette honorable Chambre se rende immédiatement auprès de lui dans la salle de l'honorable Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur et les membres de la Chambre se rendent dans la salle du Sénat.

Et de retour,

M. l'Orateur fait rapport qu'il a plu à Son Honneur le Député du Gouverneur général de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

• (10.00 p.m.)

Loi autorisant le Canada à contribuer aux frais des services assurés de soins médicaux encourus par les provinces en conformité de régimes provinciaux d'assurance de soins médicaux.

Loi constituant en corporation la *League Savings and Mortgage Company*.

Loi modifiant la Loi sur la sécurité de la vieillesse.

Loi concernant la frontière entre la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.

Loi modifiant la Loi sur l'assurance des crédits à l'exportation.

Loi concernant la prévention des lésions professionnelles dans les ouvrages, entreprises et affaires relevant de la juridiction fédérale.

[*Français*]

M. l'Orateur: Avant d'ajourner la Chambre, je me permets de réitérer l'invitation que j'ai faite, il y a un moment, aux honorables députés, aux hauts fonctionnaires de la Chambre et aux courriéristes parlementaires, de poursuivre les débats au «Salon Seize».

[*Traduction*]

Conformément à l'ordre spécial adopté aujourd'hui, la Chambre s'ajourne jusqu'au lundi 9 janvier 1967 à deux heures et demie.

(A 10 h. 06, la séance est levée en conformité de l'ordre spécial.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 9 janvier 1967

La séance est ouverte à deux heures et demie.

CHAMBRE DES COMMUNES

PRÉSENCE À LA TRIBUNE DE L'HONORABLE H. H. STEVENS

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, de temps à autre, les députés ont le privilège de mentionner la présence à la tribune de distingués citoyens d'autres pays. Aujourd'hui, on me permettra de signaler la présence, à la tribune de l'Orateur, d'un homme qui, à titre de membre de la Chambre des communes, s'est distingué pendant trois décennies comme parlementaire et humanitaire, l'honorable H. H. Stevens. (*Applaudissements*) Sa présence ici prouve qu'être député aussi longtemps ne nuit en rien à la santé ni à la capacité de servir.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux que le très honorable représentant ait signalé la présence à la tribune d'un Canadien aussi distingué. J'ai le plaisir et le privilège de connaître M. Stevens depuis bien des années. De fait, j'ai déjà eu l'honneur d'être secrétaire d'un comité parlementaire dont il était président. Nous avons alors travaillé en étroite collaboration et sommes demeurés amis depuis.

• (2.40 p.m.)

Comme l'a signalé le très honorable représentant, au cours de sa longue carrière au service du pays et dans l'exercice de ses fonctions actuelles à Vancouver, M. Stevens a démontré que l'âge n'exclut pas la vigueur. (*Applaudissements*)

LE CABINET

LISTE DES MEMBRES DU CABINET—RENOUVELLEMENT DU MANDAT DES SECRÉTAIRES PARLEMENTAIRES

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'aimerais déposer une liste des membres du cabinet par ordre de préséance selon les portefeuilles, par suite de la nomination au cabinet de l'honorable député de Davenport (M. Gordon). (*Applaudissements*)

J'aimerais aussi déposer le décret du conseil C.P. 1967-17 du 4 janvier en vue de renouveler le mandat des secrétaires parlementaires pour une période de douze mois.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉPÔT DU TEXTE DE L'ACCORD COMMERCIAL ENTRE LE CANADA ET LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, je désire déposer les textes anglais et français de l'accord commercial entre le Canada et la République de Corée et les documents connexes. L'accord est entré en vigueur...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre a-t-il la permission de déposer ces documents?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Winters: L'accord est entré en vigueur au moment de sa signature à Ottawa, le 20 décembre. Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures et moi-même l'avons signé au nom du Canada. Conformément à l'accord, le Canada accordera aux importations en provenance de la Corée le tarif de la nation la plus favorisée qui s'applique à l'heure actuelle à nos importations des États-Unis, du Japon et d'autres pays qui bénéficient du régime de la nation la plus favorisée. En retour, les produits canadiens bénéficieront en Corée d'un régime aussi favorable que celui accordé à tout autre pays.

Il y a aussi une entente concernant l'accès sur le marché coréen des marchandises qui intéressent tout particulièrement le Canada et qui pourraient être l'objet de règlements appliqués par la Corée en raison de sa balance des paiements. Cette entente fait l'objet d'un échange de lettres particulier. Il y a également des engagements distincts qui nous permettront de traiter de tous les problèmes qui pourraient surgir par suite de la désorganisation future du marché de même que de l'application par la Corée de restrictions volontaires à l'égard des exportations vers le Canada de certains produits pour la période de douze mois commençant le 1er janvier 1967. Ces produits figurent à l'annexe à la correspondance échangée entre l'ambassade de Corée à Ottawa et le ministère des Finances.

Cet accord constitue une autre étape de notre programme en vue d'accroître les relations commerciales et économiques du Canada avec ses voisins au-delà du Pacifique. Le Canada a appuyé l'adhésion de la Corée à l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce qui doit se faire bientôt. A l'heure actuelle, le commerce canado-coréen est relativement faible. L'accord en cause nous permet d'en prévoir l'expansion à l'avantage de nos deux pays. La signature du présent accord porte à 104 le nombre des pays avec lesquels le Canada a maintenant des relations commerciales officielles.

LE REGRETTÉ RODGER MITCHELL

HOMMAGES AU DÉPUTÉ DE SUDBURY

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'ai le triste devoir d'annoncer à la Chambre le décès, survenu au cours du congé de Noël, de notre collègue M. Rodger Mitchell, député de Sudbury. M. Mitchell était malade depuis quelque temps. Il acceptait cette épreuve avec le courage, la dignité et la résignation qu'on lui connaissait. Une semaine environ avant sa mort, on m'avait dit qu'il prenait du mieux, chose assez extraordinaire dans les circonstances, et nous avons espéré qu'il se remettrait peut-être de cette maladie. Mais cela ne devait pas arriver.

Je sais que les députés de tous les coins de la Chambre se joignent à moi pour déplorer le décès de M. Mitchell, l'un des députés qu'on estimait et qu'on aimait sans doute le plus à la Chambre. Il s'acquittait de ses fonctions sans faire de bruit mais en y mettant tout son cœur; il était aussi un Canadien loyal et dévoué. Il nous manquera beaucoup, peut-être à moi autant qu'à tout autre député, car nous représentions des circonscriptions voisines à la Chambre des communes et, pendant de nombreuses années, j'ai profité de ses sages conseils.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, Rodger Mitchell était de ces députés qui jouissent du respect des membres de tous les partis à la Chambre. Il n'avait pas l'habitude de participer aux débats, mais se dépensait pour sa circonscription et son pays. Il était d'un naturel extrêmement aimable et, surtout, en proie ces derniers mois à une maladie qu'il savait fatale, il a fait preuve d'un courage presque incroyable. J'ai causé avec lui la dernière fois qu'il était ici, et il était plein d'espoir et d'optimisme. Tous les membres de l'opposition officielle de Sa Majesté désirent offrir leurs condoléances à sa famille, au premier ministre et aux membres du parti ministériel.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Les membres du Nouveau parti démocratique désirent s'associer aux hommages qu'on vient de rendre à notre regretté collègue, M. Rodger Mitchell. Il a rendu de bons services à sa circonscription et à la Chambre des communes. Tous ceux qui ont travaillé avec lui l'estimaient hautement et lui portaient un grand respect. Ceux d'entre nous qui l'ont connu savent combien il était agréable de voyager avec lui. Il n'était pas en bonne santé, mais il fut l'un des députés les plus actifs. Tous ceux qui ont travaillé avec lui à diverses occasions en sont venus à lui porter une très haute estime. Sa perte sera vivement ressentie non seulement à la Chambre, mais aussi dans sa circonscription qu'il a su si bien représenter au Parlement.

Les membres de notre parti aimeraient offrir leurs plus sincères condoléances à la famille éprouvée, au premier ministre et aux collègues de M. Rodger Mitchell à la Chambre, à l'occasion de ce triste départ.

[*Français*]

M. C.-A. Gauthier (Roberval): Monsieur l'Orateur, au nom de mon parti et en mon nom personnel, je me joins à ceux qui m'ont précédé pour déplorer la perte d'un des membres de cette Chambre, nommément M. Mitchell. J'ai eu l'occasion de connaître M. Mitchell personnellement, au cours de deux délégations; il était un homme au sens social fort développé, un compagnon de voyage très intéressant et un travailleur acharné.

Je tiens à présenter à son chef et à son groupe, ainsi qu'à tous les membres de sa famille, les condoléances les plus sincères de notre parti.

[*Traduction*]

M. Bert Leboe (Cariboo): Monsieur l'Orateur, les membres du Crédit social voudraient s'associer aux observations qui ont été faites. Nous sommes peinés du décès de Rodger Mitchell qui, comme on l'a souligné, a fait preuve à la Chambre d'un courage et d'une intégrité qui nous ont tous édifiés.

Ce triste événement nous rappelle la brièveté de la vie et les nombreuses fois que nous devons prendre la parole en des circonstances analogues par suite du décès de l'un de nos collègues. Nous voudrions offrir au premier ministre et aux membres de son parti nos sincères condoléances. A la famille éplorée, nous souhaitons toutes les consolations que Dieu peut lui accorder en ces moments difficiles et pénibles.

• (2.50 p.m.)

M. M. W. Martin (Timmins): J'aimerais ajouter un mot personnel aux sentiments de sympathie déjà exprimés. Comme je suis du Nord de l'Ontario, j'ai peut-être mieux connu Rodger Mitchell que plusieurs autres honorables représentants. J'ai aussi eu l'occasion de le visiter dans sa pharmacie de Sudbury, où il était connu sous le nom familier de «Mitch the Druggist». Il était toujours prêt à recevoir ses commettants, qu'il appelait par leur prénom, pour la plupart. Il sera fort regretté par eux, tout comme par son parti et par la Chambre. Il était l'un des hommes les plus respectables à avoir siégé ici.

LES TRANSPORTS

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT— DÉPÔT D'UN RAPPORT SUR LE PÉAGE

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Je voudrais déposer un exemplaire en français et en anglais du rapport de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sur les droits de péage.

LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE-DÉPÔTS DU CANADA

MESURE ÉTABLISSANT LA SOCIÉTÉ, AUTORISANT LE MINISTRE À ACCORDER DES PRÊTS, ETC.

L'hon. Robert Winters (au nom du ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité plénier à la prochaine séance pour étudier le projet de résolution suivant que Son Excellence a recommandé à la Chambre:

Qu'il est opportun de présenter une mesure établissant la Société d'assurance-dépôts dont le capital autorisé de dix millions de dollars doit être souscrit par le ministre des Finances et payé sur le Fonds du revenu consolidé à l'époque que la Société peut prescrire, autorisant le ministre à consentir à ladite Société des prêts dont le montant global en cours ne doit en aucune circonstance excéder cinq cents millions de dollars; et statuant en outre sur l'emploi du personnel et sur d'autres questions découlant de ce qui précède, ou s'y rattachant.

(La motion est adoptée.)

LES GOUVERNEURS GÉNÉRAUX DU CANADA

MESURE PRÉVOYANT UNE PENSION DE RETRAITE

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre) propose que la Chambre se forme en comité à la prochaine séance pour étudier le projet de résolution suivant, que Son Excellence a recommandé à la Chambre:

Qu'il est opportun de présenter une mesure prévoyant le paiement d'une pension de retraite aux gouverneurs généraux du Canada et à leurs veuves.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS

(Les questions auxquelles un député requiert une réponse orale sont marquées d'un astérisque.)

LA PRISON DES FEMMES À KINGSTON (ONT.)

Question nº 2120—**Mme MacInnis:**

1. Est-ce que la prison fédérale des femmes de Kingston (Ont.) est revenue aux conditions antérieures de sécurité maximum, et, dans le cas de l'affirmative, pour quelles raisons?

2. Est-ce que la discipline est appliquée dans cette prison dans un esprit de punition ou de réhabilitation, et, dans le cas de la première hypothèse, pour quelles raisons?

3. Est-ce que des membres du personnel formé au traitement ont remis leur démission depuis le 1er janvier 1966, et, dans le cas de l'affirmative, pour quelles raisons dans chaque cas?

4. Le traitement des détenues est-il toujours aussi important, et, dans le cas de la négative, pour quelles raisons n'est-il plus aussi important?

5. Est-ce que la prison des femmes fonctionne maintenant selon le système régional mis au point pour les prisons d'hommes, et, dans le cas de l'affirmative, pour quelle raison?

6. A-t-on établi un comité pour la sélection du personnel, et, dans le cas de la négative, la formation d'un tel comité a-t-elle été proposée?

7. Si la formation d'un tel comité a été proposée, est-ce que l'on se propose de suivre cette recommandation, et, dans le cas de la négative, pourquoi?

8. Le personnel a-t-il exprimé des doléances concernant des injustices dans l'avancement du personnel, et, dans le cas de l'affirmative, quelles sont, selon les employés, les causes de ces prétendues injustices?

9. Est-ce que les dossiers des travailleurs sociaux de l'institution sont confidentiels, selon les normes usuelles du travail social, et, dans le cas de la négative, pourquoi ne respecte-t-on pas leur caractère confidentiel?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général):

1. Non.

2. La discipline est appliquée dans un esprit de réhabilitation.

3. Oui, deux ont résigné pour des raisons personnelles.

4. Oui, il n'y a eu aucune réduction dans l'importance donnée au traitement des détenues.

5. La prison des femmes est une des institutions de la région pénitentiaire de l'Ontario et, comme telle, relève du directeur régional au point de vue administratif. Comme dans tous les pénitenciers fédéraux, le programme de formation des détenues incombe au chef de l'institution.

6. Oui.

7. Ne s'applique pas.

8. Non.

9. Oui.

LE BLÉ VENDU PAR LA COMMISSION DU BLÉ

Question nº 2130—**M. Pascoe:**

1. Quelles quantités de blé, indiquées séparément selon les diverses classes, nº 1 du Nord, nº 2, nº 3, nº 4 et nº 5, la Commission canadienne du blé a-t-elle vendues au cours de la campagne agricole 1964-1965?

2. Quelles quantités des classes susmentionnées, indiquées séparément, la Commission canadienne du blé a-t-elle vendues au cours de la campagne agricole 1965-1966?

M. Bruce S. Beer (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture): 1.

1964-1965
(en millions de boisseaux)

nº 1 du Nord	16.8
nº 2 du Nord	183.0
nº 3 du Nord	112.6
nº 4 du Nord	57.8
nº 1 à 4 de blé durum	36.5
nº 5 ou qualité inférieure	54.7
Total	461.0

Les quantités indiquées ci-dessus comprennent les exportations et les quantités vendues sur le marché intérieur.

2.

1965-1966
(en millions de boisseaux)

nº 1 du Nord	9.3
nº 2 du Nord	129.8
nº 3 du Nord	168.0
nº 4 du Nord	161.1
nº 1 à 4 de blé durum	33.7
nº 5 ou qualité inférieure	43.6
Total	545.5

Les quantités indiquées ci-dessus comprennent les exportations seulement. Les chiffres définitifs relatifs au marché intérieur et à l'exportation de farine, répartis par classes, ne seront disponibles que dans plusieurs semaines.

LA RADIODIFFUSION SUR DES POSTES CANADIENS PAR DES ORGANISMES DES ÉTATS-UNIS

Question nº 2134—**M. Howe (Hamilton-Sud):**

1. Y a-t-il des règlements interdisant les organismes politiques des États-Unis d'emprunter des stations radiophoniques situées au Canada pour radiodiffuser leurs émissions?

2. Dans le cas de l'affirmative, le poste CJSP, de Leamington, a-t-il été autorisé à diffuser le dimanche, 30 octobre 1966, à l'intention des Américains, un programme radiophonique concernant la *John Birch Society* commandité par des sociétés américaines de Detroit?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion m'informe comme il suit: 1. Non. Cependant, tout programme de ce genre serait soumis à la loi et aux règlements sur la radiodiffusion.

[L'hon. M. Pennell.]

2. Il n'était pas nécessaire que le poste CJSP obtienne l'autorisation du BGR pour diffuser le programme, mais le poste serait tenu d'accorder du temps sur ses ondes d'une façon équitable pour permettre l'expression de divers points de vue.

LES IMMIGRANTS ARRIVÉS AU CANADA EN 1965

Question nº 2156—**M. Coates:**

1. Combien d'immigrants le Canada a-t-il reçus en 1965? De quels pays venaient-ils et en quel nombre?

2. Combien d'immigrants arrivés au Canada en 1965 se sont établis en Nouvelle-Écosse, et quel pourcentage du chiffre total ce nombre représente-t-il?

3. Le gouvernement s'est-il employé d'une façon spéciale à inciter les immigrants à s'établir dans les provinces Atlantiques? Dans le cas de l'affirmative, son programme a-t-il obtenu de bons résultats?

M. John C. Munro (secrétaire parlementaire du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): 1. Voir le tableau ci-joint.

2. Sur 146,758 immigrants admis au Canada en 1965, 1,612 ou 1.1 p. 100 ont affirmé qu'ils projetaient de s'établir en Nouvelle-Écosse, à leur arrivée.

3. Non. Les efforts du gouvernement fédéral pour encourager les immigrants spécialisés à s'établir au Canada ne sont pas faits en fonction des provinces ou des régions, en particulier. Les fonctionnaires chargés par le Ministère d'orienter outre-mer tous les candidats à l'immigration s'efforcent de les renseigner d'une manière impartiale sur la situation économique et les conditions de vie dans tout le Canada. Sans doute, les fonctionnaires décrivent-ils les régions où il existe un besoin de travailleurs dans certaines professions. En outre, le Ministère coopère étroitement avec les provinces qui encouragent elles-mêmes l'immigration.

Immigrants venus au Canada, par pays de dernière résidence—1965

Pays de dernière résidence	
Algérie	10
Arabie Saoudite	7
Argentine	489
Australie	2,150
Autriche	1,472
Belgique	977
Bermudes	120
Brésil	587
Grande-Bretagne	39,857
Angleterre	28,820
Irlande du Nord	1,934
Écosse	8,363
Galles	682
Petites Îles britanniques	58
Bulgarie	13
Ceylan	126

Chine	197
Tchécoslovaquie	68
Danemark	859
Égypte	1,378
Finlande	504
France	5,225
Allemagne	8,927
Grèce	5,642
Hong-kong	4,155
Hongrie	453
Islande	7
Inde	2,241
Iran	136
Irlande (République d')	861
Israël	822
Italie	26,398
Japon	209
Lettonie	4
Liban	602
Lituanie	2
Luxembourg	22
Malte	1,055
Mexique	147
Maroc	834
Pays-Bas, Les	2,619
Nouvelle-Zélande	561
Norvège	324
Pakistan	423
Pologne	1,975
Portugal	5,734
Roumanie	55
République Sud-africaine	545
Espagne	837
Suède	361
Suisse	2,169
Syrie	71
Tunisie	12
Turquie	469
U.R.S.S.	157
États-Unis	15,143
Yougoslavie	1,230
Afrique, n.s.a.	417
Asie, n.s.a.	2,226
Amérique centrale	39
Europe, n.s.a.	9
Amérique du Sud, n.s.a.	1,395
Antilles	3,095
Autres pays, n.s.a.	336
Total	146,758

n.s.a. signifie «non spécifié ailleurs».

LE CONTRAT DE CARTOGRAPHIE AÉRIENNE EN GUYANE

Question nº 2174—**L'hon. M. Bell:**

1. Est-ce qu'un contrat a été adjugé ou passé par l'entremise du Bureau de l'aide extérieure pour un projet de cartographie en Guyane?

2. Quels sont les noms et les adresse de toutes les entreprises que l'on a invitées à soumettre des offres?

3. A quelle date ou à quelles dates a-t-on expédié ces invitations?

4. Quelle entreprise a été choisie?

5. Quel est le montant du contrat?

6. En quoi les propositions soumises par l'entreprise qui a obtenu le contrat se révélaient-elles meilleures aux yeux du gouvernement que celles des autres entreprises?

7. Quelles pièces de matériel nécessaires au projet *a*) possédait, *b*) louait, *c*) dirigeait de toute autre façon l'entreprise qui a obtenu le contrat à la date où ledit contrata fut adjugé?

8. A-t-on versé quelque avance ou effectué d'autres paiements en rapport avec ce contrat?

9. Dans le cas de l'affirmative, quels versements ont été faits et à quelle date, et quel est leur montant?

10. Le gouvernement a-t-il été avisé qu'un litige s'était élevé au sujet des circonstances qui ont précédé ou accompagné l'adjudication de ce contrat?

11. Dans le cas de l'affirmative, quelle a été l'attitude du gouvernement au sujet de ce litige?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): 1. Le gouvernement de la Guyane a négocié avec la *Terra Surveys Limited,* société canadienne, un contrat, signé le 26 novembre, pour un projet de cartographie devant être financé au moyen d'un prêt de mise en valeur.

2. *General Photogrammetric Services Limited* (Ottawa), *Terra Surveys Limited* (Ottawa), *Lockwood Survey Corporation Limited* (Toronto), *Spartan Air Services Limited* (Ottawa), *Canadian Aero Services Limited* (Ottawa).

3. Le 23 août 1966.

4. La *Terra Surveys Limited* a été recommandée à la Guyane.

5. $1,800,000.

6. Conformément à la pratique établie, les propositions écrites ont été jugées d'après les normes suivantes: valeur, ingéniosité et rentabilité des méthodes techniques et des plans d'exploitation présentés, engagements actuels de chaque compagnie en matière de contrats commerciaux courants et d'autres projets semblables dans le cadre du programme d'aide extérieure du Canada, expérience du personnel de la société dans les domaines pertinents, capacité technique de ce personnel.

7. La *Terra Surveys Limited* indique qu'elle aura à sa disposition, pour l'exécution de l'entreprise, le matériel suivant: 1 système Aerodist complet, 1 caméra Wild RC9 Super Infragon, 1 monture Universal Wild, 1 caméra Horizon Wild, 1 transducteur d'altitude Rosemount 800 F4D (Stratoscope), 1 système APR fabriqué par Electronic Associates, 1 instrument de transfert de points Wild PUG,

3 autographes Wild B8, 1 autographe Wild A8, 1 coordinatographe de précision. Les avions nécessaires à l'exécution du projet seront loués.

8. Au 2 décembre, aucun paiement n'avait été versé sur ce contrat.

9. Voir réponse au nº 8.

10. Oui.

11. D'ordinaire, le gouvernement n'intervient pas dans les litiges entre sociétés privées.

LA CONSTITUTION EN CORPORATION DE LA SOCIÉTÉ «TERRA SURVEYS LIMITED»

Question nº 2175—**L'hon. M. Bell:**

1. A quelle date le Secrétariat d'État a-t-il reçu une demande en vue de constituer en société commerciale la *Terra Surveys Limited*?

2. A quelle date l'octroi des lettres patentes a-t-il été approuvé?

3. A quelle date les lettres patentes ont-elles été *a*) signées par le secrétaire d'État; *b*) enregistrées?

4. A quelle date les lettres patentes ont-elles été expédiées aux demandeurs ou à leurs avocats?

5. Quelles personnes sont désignées dans lesdites lettres patentes comme premiers directeurs de la société commerciale?

L'hon. John Turner (ministre d'État): 1. Le 16 août 1966.

2, 3 et 4. Les lettres patentes furent émises le 16 août 1966 et, conformément aux dispositions de l'article 11 de la loi sur les corporations canadiennes, la société a commencé d'exister à compter de la date de la signature des lettres patentes qui la constituaient en corporation. Les lettres patentes ont été enregistrées le 9 septembre 1966.

5. MM. Alastair Macdonald, Robert Cameron McLaughlin, Mme Mary Anne Gaudreau, MM. Jeffrey Lyman Dewitt King et Paul Bernard Stanley Tetro.

LES CONTRATS DE LEVÉS TOPOGRAPHIQUES À LA TRINITÉ ET À TOBAGO

Question nº 2176—**L'hon. M. Bell:**

1. Depuis le 1er janvier 1965, le gouvernement a-t-il adjugé ou passé des contrats, par l'intermédiaire du Bureau de l'aide extérieure, pour l'exécution de levés topographiques ou autres levés semblables à la Trinité et à Tobago?

2. Dans le cas de l'affirmative, et à l'égard de chaque cas, *a*) quels sont les noms et adresses de toutes les sociétés invitées à faire des offres, *b*) quelle société a-t-on choisie, *c*) quel était le montant du contrat, *d*) en quoi les propositions de l'adjudicataire étaient-elles préférables aux propositions des autres, *e*) la société choisie avait-elle (i) entrepris des travaux de cette nature à l'étranger ou (ii) effectué des travaux de cette nature pour le gouvernement du Canada?

3. Le gouvernement de la Trinité et de Tobago a-t-il, officiellement ou officieusement, présenté des observations exprimant de l'inquiétude au sujet de ce contrat?

4. Dans le cas de l'affirmative, quelle était la nature de ces observations?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): 1. Depuis le mois de janvier 1965 un contrat de photographie a été adjugé à *General Photogrammetric Services Limited* et un contrat de cartographie a été adjugé à *Survair Limited.*

2. *a*) Le contrat adjugé à *General Photogrammetric Services Limited* pour photographie préliminaire l'a été à la suite d'appel d'offres. Les autres sociétés qui ont présenté des soumissions comprennent *Aero Photo Inc., Canadian Aero Services Limited* et *Lockwood Survey Corporation Ltd. b*) Voir réponse à la question 1. *c*) *General Photogrammetric Services Limited,* $80,000; *Survair Limited,* $1,414,612. *d*) L'adjudication à *General Photogrammetric Services Limited* se fondait sur la plus basse soumission. L'adjudication à *Survair Limited,* conformément à la pratique établie, se fondait sur des propositions écrites qui ont été jugées d'après la valeur, l'ingéniosité et la rentabilité des méthodes techniques et des plans d'exploitation présentés, les engagements actuels de chaque compagnie en matière de contrats commerciaux courants et d'autres projets semblables dans le cadre du programme d'aide extérieure du Canada, l'expérience du personnel de la société dans les domaines pertinents, la capacité technique de ce personnel. *e*) (i) oui. (ii) oui.

3. Non.

4. Voir réponse au nº 3.

AIR CANADA: PASSAGERS, AVIONS, ET LE RESTE

Question nº 2236—**M. McCleave:**

1. Combien de passagers ont été transportés par Air Canada (autrefois *Trans-Canada Airlines*) au cours des années 1956, 1961 et pendant les trois premiers trimestres de 1966, respectivement?

2. Combien d'appareils en moyenne ont été utilisés par Air Canada (autrefois *Trans-Canada Airlines*) au cours de chacune de ces périodes?

3. Quel a été le nombre moyen de vols quotidiens réguliers *a*) de Montréal à Toronto, *b*) de Montréal vers l'Est du Québec, *c*) de Montréal aux régions de l'Atlantique, pour le mois de juillet 1956, de 1961 et de 1966, respectivement?

M. James A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La Direction d'Air Canada donne les renseignements suivants:

1.	En 1956	5,664
	En 1961	10,170
	Pendant les trois premiers trimestres de 1966	15,234
2.	En 1956	70
	En 1961	82
	Pendant les trois premiers trimestres de 1966	81
3.	*a*) En juillet 1956	21
	En juillet 1961	29
	En juillet 1966	24
	b) En juillet 1956	6
	En juillet 1961	8
	En juillet 1966	9
	c) En juillet 1956	8
	En juillet 1961	8
	En juillet 1966	11

LES CACHETS POUR L'ÉMISSION «SUNDAY»

Question nº 2237—**M. Johnston:**

Quel cachet ont reçu pour leur présence à l'émission «Sunday» du réseau anglais de Radio-Canada les personnes suivantes: *a*) M. Allen Ginsberg, *b*) le Dr Shepperd et *c*) Mme Porter (autrefois Mme Lee Harvey Oswald)?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Il n'est pas coutumier d'exiger que Radio-Canada révèle les cachets versés aux particuliers, vu que cela risquerait de défavoriser Radio-Canada par rapport à ses concurrents.

L'ÉMISSION «SUNDAY» DE RADIO-CANADA

Question nº 2258—**M. Scott (Victoria, Ont.):**

1. Combien coûte la réalisation de l'émission *Sunday* du réseau anglais de Radio-Canada?

2. Est-ce qu'un contrat lie Radio-Canada et les réalisateurs, et, dans le cas de l'affirmative, quand se terminera-t-il?

3. Est-ce que l'on prend des mesures pour éviter la mise en ondes d'autres émissions de cette nature?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): La Société Radio-Canada m'apprend: 1. Que le prix de revient varie d'une semaine à l'autre, mais que la moyenne des crédits affectés à l'émission est d'environ $30,000 par semaine.

2. Oui. Les contrats des réalisateurs expirent l'été prochain.

3. La nouvelle série *Sunday* est toujours en rodage et l'on cherche à en éliminer les imperfections qui se sont glissées dans ses premières émissions.

*DEMANDE DE DÉGRÈVEMENT EN VERTU DE L'ACCORD CANADO-AMÉRICAIN SUR L'AUTOMOBILE

Question nº 2272—**M. Irvine:**

1. Les ministres des Finances, du Commerce, et du Revenu national et de l'Industrie ont-ils reçu avant ce jour une requête de l'Association des fabricants d'accessoires d'automobiles préconisant un dégrèvement de taxes dans des domaines spécifiques à la suite des pressions économiques causées par l'accord Canada-États-Unis sur l'automobile?

2. Cette requête comportait-elle une recommandation visant à éliminer complètement la taxe de vente de 11 p. 100 sur la machinerie et le matériel utilisés par l'industrie des accessoires d'automobiles?

M. Jean Chrétien (secrétaire parlementaire du ministre des Finances): 1. Oui, les ministres ont récemment reçu une lettre de l'Association des fabricants d'accessoires d'automobiles dans laquelle on les exhortait à modifier la loi de l'impôt sur le revenu et la loi sur la taxe de vente.

2. Oui.

LE MATÉRIEL DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES DANS LES RÉSERVES INDIENNES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Question nº 2273—**M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria):**

1. Quel matériel de lutte contre les incendies et quelle autre aide le gouvernment a-t-il fournis, chaque année depuis 1963, à la population indienne des réserves indiennes d'Eskasoni (N.-É.) et de Middle River?

2. Quelle est, dans chacune de ces réserves, la personne compétente responsable de l'utilisation de ce matériel?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): 1. Réserve d'Eskasoni: En août 1964, on a acheté le matériel suivant: *a*) un camion à incendie de quatre tonnes, pourvu d'un réservoir de 500 gallons et d'une pompe; *b*) 150 pieds linéaires de boyau à incendie de deux pouces; *c*) des haches d'incendie; *d*) une civière; *e*) 200 pieds linéaires de boyau forestier d'un pouce et demi; *f*) une échelle de toit et une rallonge; *g*) une échelle à coulisse de 60 pieds; *h*) 20 pieds linéaires de boyau d'aspiration; *i*) une pompe de 5 HP; *j*) une sirène.

En outre, il existe une autre pompe et une grande quantité de boyau forestier dont on peut se servir.

Réserve de Middle River: On n'a pas acheté de matériel pour cette réserve. Le service des incendies est assuré par la ville voisine de Baddeck.

2. Le matériel est entreposé dans un poste d'incendie de la réserve d'Eskasoni, aux soins du chef de la brigade des incendies, M. Adrian Morris.

LES PASSAGES ET LES MARCHANDISES TRANSPORTÉS PAR LE NATIONAL-CANADIEN ET LE PACIFIQUE-CANADIEN

Question nº 2274—**M. Douglas:**

1. Combien de tonnes-milles de marchandises ont été transportées, *a*) par le National-Canadien et *b*) par le Pacifique-Canadien en 1956 et en 1965?

2. Combien de voyageurs ont été transportés, *a*) par le National-Canadien et *b*) par le Pacifique-Canadien en 1956 et en 1965?

M. J.-C. Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): 1. *a*) et *b*):

Milles-tonnes nets de transport-marchandises*

Année	N.-C. Payant	N.-C. Non-payant	P.-C. Payant	P.-C. Non-payant
	(milliers)		(milliers)	
1956	37,591,061	2,419,190	30,443,335	1,731,990
1965	42,174,182	1,068,605	33,773,280	652,684

* Représente le mouvement d'une tonne (2,000 livres) sur une distance de un mille. Un mille-tonne devient un mille-tonne payant si le mouvement exige des frais. Les milles-tonne non payants représentent le transport, sans frais, du matériel et des fournitures de la compagnie, tels que rails, traverses, ballast, combustible, etc., pour son propre usage.

2. *a*) et *b*):

Recettes du transport-voyageurs payant

Année	N.-C.	P.-C.
1956	14,528,473	8,906,288
1965	16,760,830	6,868,283

SOURCE: Bureau fédéral de la statistique, nº de catalogue 52-210, *Railway Transport, Part. IV.*

LA POLLUTION DE L'AIR PAR LE PROTOXYDE DE CARBONE DANS LES INSTALLATIONS INDUSTRIELLES

Question nº 2277—**M. Fawcett:**

1. Existe-t-il un règlement fédéral fixant un seuil de sécurité pour la pollution de l'air par le protoxyde de carbone dans les entreprises industrielles où il est à prévoir que se produira une telle pollution?

2. Dans le cas de l'affirmative, quel seuil a été fixé auquel les employés peuvent être exposés sans subir les effets délétères du gaz?

3. Dans le cas de la négative, est-ce que des recherches fédérales se poursuivent pour déterminer un niveau de sécurité maximum?

4. Est-ce que l'inspection des usines visant à y déceler toute pollution de l'air relève de la compétence du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial concerné, ou des deux?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social m'informe comme il suit:

1. Non.
2. Ne s'applique pas.
3. Non.
4. Compétence provinciale, sauf pour les entreprises fédérales.

[L'hon. M. Laing.]

Question nº 2299—**M. Gray:**

1. Quels sont le nom et la date de construction de chacun des navires immatriculés au Canada et que l'on a utilisés sur les Grands Lacs au cours de la saison de navigation de 1966, et lesquels *a*) ont été fabriqués en 1906, *b*) ont été fabriqués chaque année avant 1906?

2. A quelles exigences quant à l'inspection sont tenus ces navires en vertu de la loi canadienne, et est-ce que ces exigences comprennent l'inspection des navires pour détecter toute fatigue du métal?

3. Quand chacun de ces navires a-t-il été inspecté pour la dernière fois par des inspecteurs officiels du gouvernement fédéral?

4. Le gouvernement entreprendra-t-il d'autres inspections que celles susmentionées avant l'ouverture de la prochaine saison de navigation, considérant le naufrage récent du *Daniel J. Morrell* dans le lac Huron, et est-ce que les inspections futures des navires comprendront une vérification de la fatigue du métal?

5. Si la réponse à la question 2 ou à la question 4 est négative, quelles raisons justifient une telle réponse.

M. James A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1 et 3.

Nom du navire	Date de construction	Date de la dernière inspection
Victorious	1895	5.4.66
Pic River	1896	3.4.66
Black River	1896	31.3.66
Mohawk Deer	1896	7.4.66
Dolomite	1897	8.6.66
Burlington	1899	12.4.66
Douglas Houghten	1899	5.4.66
Maunaloa II	1899	6.4.66
Portadoc	1899	5.4.66
Windoc	1899	5.4.66
Saskadoc	1900	4.4.66
Captain C. D. Secord	1900	6.4.66
Howard L. Shaw	1900	5.4.66
Alexander Leslie	1901	11.4.66

Martian	1901	4.4.66
Bricoldoc	1902	5.4.66
G. G. Post	1902	22.4.66
Soodoc	1902	5.4.66
Mancox	1903	1.4.66
Ontadoc	1903	5.4.66
Stonefax	1903	13.4.66
Augustus B. Wolvin	1904	22.4.66
Michipicoten	1905	2.4.66
Martha Hindman	1905	2.4.66
Grovedale	1905	5.4.66
Westdale	1905	5.4.66
Ridgetown	1905	31.3.66
Thornhill	1906	2.4.66
Meaford	1906	2.4.66
Sir Thomas Shaughnessy	1906	1.4.66
Pinedale	1906	5.4.66
Outarde	1906	6.4.66
Goudreau	1906	9.4.66
Heron Bay	1906	7.4.66
Goderich	1906	31.3.66
Helen Evans	1906	5.4.66

2. D'après la loi canadienne, les navires doivent être inspectés chaque année en conformité des règlements édictés en vertu de la loi sur la marine marchande du Canada. Les exigences sont larges et autorisent les fonctionnaires du Ministère à vérifier la fatigue du métal du navire lorsqu'ils le jugent à propos. Il est à signaler que l'âge du navire ne correspond pas nécessairement à celle de toutes les parties de sa structure, étant donné que les divers matériaux sont remplacés à la suite de dommages subis ou de l'usure normale.

4. Conformément à la loi, chaque navire sera inspecté avant la prochaine saison de navigation. Des instructions spéciales concernant les navires plus anciens et qui ont trait notamment à la vérification de la fatigue du métal, étaient en vigueur avant le naufrage du *Daniel J. Morrel* et continueront de l'être.

5. Réponse non nécessaire.

LES DÉPENSES DU MINISTÈRE DES PÊCHERIES DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

Question n° 2300—**M. Crouse:**

1. Quelle est la somme totale que le ministère des Pêcheries affectera en 1966 aux services suivants: *a*) Direction du développement des ressources, *b*) Service de l'inspection, *c*) Direction de l'économique (i) en Nouvelle-Écosse (ii) à Terre-Neuve (iii) au Nouveau-Brunswick et (iv) dans l'Île du Prince-Édouard?

2. Combien prévoit-on dépenser pour fournir ces mêmes services aux quatre provinces de l'Atlantique en 1967?

L'hon. H. J. Robichaud (ministre des Pêcheries): Partie 1.

	Nouvelle-Écosse	Terre-Neuve	Nouveau Brunswick	Île du Prince-Édouard
	$	$	$	$
Expansion de la ressource				
Fonctionnement et entretien	653,499.52	167,606.88	345,975.94	133,822.56
Construction	244,391.66	64,432.45	106,887.06	29,235.96
Total	897,891.18	232,039.33	452,863.00	163,058.52
Service de l'inspection				
Fonctionnement et entretien	561,836.26	494,540.04	229,900.25	95,272.07
Construction	16,860.93	52,145.38	130,846.63	1,317,38
Total	578,697.19	546,685.42	360,746.88	96,589.45
Service de l'économique				
Fonctionnement et entretien	53,799.11	34,726.72	7.80	Néant

Partie 2.

Prévisions 1966-67	Terre-Neuve	*Provinces Maritimes
Expansion de la ressource		
Fonctionnement et entretien	237,000.00	1,345,400.00
Construction	127,600.00	490,400.00
Total	364,600.00	1,835,800.00
Service de l'inspection		
Fonctionnement et entretien	545,350.00	970,750.00
Construction	86,000.00	67,300.00
Total	631,350.00	1,038,050.00
Service de l'économique		
Fonctionnement et entretien	44,150.00	61,025.00

*Les prévisions budgétaires sont préparées en fonction des régions de pêche; la province de Terre-Neuve constitue une région alors que les trois provinces maritimes en constituent une autre. En fin d'année, le chiffre des dépenses est établi par province aux fins du rapport annuel.

LA BALEINIÈRE JAPONAISE «KYO MARU»

Question nº 2304—**M. Crouse:**

1. Quelle était la nature de l'entreprise conjointe de l'*Arctic Fisheries* de Dildo (Terre-Neuve) et du ministère fédéral des Pêcheries?

2. Quel montant d'argent fourni par le gouvernement fédéral a été dépensé pour cette entreprise?

3. Qui a autorisé le transport de la baleinière japonaise *Kyo Maru* du Japon à Terre-Neuve?

4. Combiens de Canadiens servent à bord de cette baleinière, et quelle entente financière est intervenue entre les propriétaires du navire et le ministère fédéral des Pêcheries?

5. Quelles ententes financières ont été conclues entre les propriétaires du navires et l'*Arctic Fisheries*?

6. Pourquoi a-t-on décidé de conclure ces ententes?

L'hon. H. J. Robichaud (ministre des Pêcheries): 1. Il n'existe aucune entente entre l'*Arctic Fisheries* et le ministère des Pêcheries. Cependant, le ministère a conclu un contrat d'affrètement avec la société *Kyochuyo Hogei, Ltée* de Tokyo (Japon), pour le louage du baleinier nº 17 *Kyo Maru*, en vue d'opérations commerciales de chasse de la baleine depuis Terre-Neuve. Les baleines prises ont été traitées à l'usine de Dildo.

2. L'affrètement a coûté $2,000 par mois, le montant total ne devant pas dépasser $12,000.

3. Le ministre des Pêcheries.

4. Aucun Canadien n'a été employé comme membre d'équipage, mais des investigateurs scientifiques et des technologues canadiens ont observé ces opérations d'essai. Au sujet de l'entente financière, voir le nº 2 ci-dessus.

5. Le ministère n'en sait rien.

6. Pour encourager la mise sur pied d'une industrie baleinière moderne dans la région canadienne de l'Atlantique. En 1964, un accord semblable a été mis en œuvre en Nouvelle-Écosse, alors qu'un baleinier norvégien a été affrété. Grâce à la collaboration de l'industrie, le Ministère a établi qu'il était possible de réussir des opérations de chasse de la baleine depuis la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve.

*LES NORMES DE RAJUSTEMENT DES PENSIONS DE VIEILLESSE

Question nº 2311—**M. Allmand:**

1. Est-ce que le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social a rédigé les règlements nécessaires pour régler l'allocation de base de la pension de vieillesse sur l'«Indice des Pensions» décrit à l'article 120 du Régime de pensions du Canada et à l'article 3*a*) de la Loi sur la sécurité de la vieillesse?

2. Dans le cas de l'affirmative, quand commencera-t-on à adapter, en vertu de ces règlements, l'allocation de base de la pension de vieillesse?

Mme Margaret Rideout (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): 1. Non.

2. S'il devient nécessaire, par application de l'article 3A de la loi sur la sécurité de la vieillesse, de faire un rajustement du montant de base de la pension de sécurité de la vieillesse, le premier rajustement de ce genre sera mensuel et commencera, en 1968, par le mois de janvier.

LA PERTE DE PERSONNEL D'AIR CANADA DURANT LA GRÈVE

Question nº 2312—**M. Laprise:**

Au cours de la grève à la Société Air Canada, combien, *a*) d'hôtesses de l'air, *b*) de pilotes, *c*) d'autres membres du personnel ont quitté leur emploi?

M. James A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La direction d'Air Canada donne les renseignements suivants: *a*) Stewards, 9; *b*) Pilotes, 0; *c*) Autres membres du personnel, 57.

Remarque: Ces chiffres ne sont pas sensiblement différents de ceux d'une période ordinaire de deux semaines au cours des derniers douze mois ou de ceux de la période correspondante de deux semaines en novembre 1965.

[*Français*]

OCTROI ACCORDÉ À L'INSTITUT DE TECHNOLOGIE DE SAINT-HYACINTHE, P.Q.

Question nº 2315—**L'hon. M. Ricard:**

Quel est le montant final de l'octroi accordé pour la construction et l'équipement de l'Institut de technologie agricole de Saint-Hyacinthe?

M. John C. Munro (secrétaire parlementaire du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Le montant global de la contribution fédérale approuvée à l'égard des frais de construction et d'outillage de l'Institut de technologie agricole de Saint-Hyacinthe est de $6,146,103, ce qui représente 75 p. 100 du total des frais partageables qui atteint $8,194,804. Les frais relatifs à l'achat du terrain ne sont pas partageables.

[*Traduction*]

LE SERVICE DE TRANSBORDEMENT SANS BUT LUCRATIF À GLOUCESTER (MASSACHUSETTS)

Question nº 2321—**M. Crouse:**

Le gouvernement possède-t-il des renseignements sur un service de transbordement sans but lucratif que l'on se proposerait de mettre en service à Gloucester (Massachusetts) à la suite d'une étude entreprise par Caldwell, Tremble et Mitchell, de New-York, sur la possibilité de fournir un second service de transbordement des passagers et des marchandises entre Gloucester et la Nouvelle-Écosse?

M. James A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): En ce qui concerne la Commission maritime canadienne, la réponse est non.

LES CRITIQUES CONTRE L'ÉMISSION DE RADIO-CANADA SUR LE DÉFILÉ DE LA COUPE GREY

Question nº 2322—**M. McLelland:**

La Société Radio-Canada a-t-elle reçu des plaintes ou des critiques *a*) par téléphone, *b*) par lettre, au sujet de son émission sur le défilé de la coupe Grey à Vancouver et, dans le cas de l'affirmative, quel était le nombre de ces plaintes et critiques?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): La Société Radio-Canada m'apprend qu'elle a reçu 1,782 appels téléphoniques et 74 lettres défavorables au sujet de son reportage sur le défilé de la coupe Grey, dont la majorité venaient de téléspectateurs de Vancouver.

LE SERVICE DE L'AIDE AU CONSOMMATEUR AU MINISTÈRE DE LA SANTÉ NATIONALE ET DU BIEN-ÊTRE SOCIAL

Question nº 2334—**Mme MacInnis:**

1. Existe-t-il une section de l'aide au consommateur au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social?

2. Quel personnel comprend cette section?

3. Quel en est le budget?

4. Quelles en sont les fonctions?

5. Effectue-t-elle des recherches sur les biens de consommation?

6. Dans le cas de l'affirmative, quelles techniques utilise-t-elle?

7. Comment communique-t-elle avec le consommateur?

8. Possède-t-elle des moyens de communiquer régulièrement avec l'Association des consommateurs du Canada, et, dans le cas de l'affirmative, quels sont ces moyens?

9. A-t-elle effectué des études pour déterminer les désirs du consommateur relatif à la dimension des paquets et des récipients?

10. A-t-on effectué des études pour déterminer sur quels domaines en particulier devrait porter l'information des consommateurs?

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): 1. Oui.

2. L'effectif autorisé comprend: 8 professionnels et 4 employés de soutien administratif (commis et dactylographes).

3. Le budget, pour l'année 1966-1967, se chiffre par $40,150 (traitements non compris).

4. Les fonctions principales de la Division des consommateurs sont: *a*) de planifier, d'organiser et de diriger un programme d'éducation du consommateur; *b*) de planifier et de diriger un programme qui assure la circulation des renseignements entre les consommateurs et la Direction; *c*) de déterminer les besoins des consommateurs et les lacunes de la protection des consommateurs et de recommander les moyens d'améliorer cette protection; *d*) de mener des enquêtes spéciales sur les attitudes et sur les intérêts des consommateurs; *e*) de planifier et de s'occuper de la production de matériel documentaire pour les consommateurs; *f*) de préparer des étalages sur les questions qui intéressent les consommateurs, étalages destinés aux expositions, aux kermesses et aux réunions de consommateurs; *g*) de s'occuper de la correspondance entre les consommateurs et la Direction; d'analyser et de faire des rapports sur les tendances reflétées dans ce courrier.

5. Oui.

6. La recherche sur les biens de consommation s'exerce grâce à: *a*) des enquêtes sur l'opinion qu'expriment les consommateurs sur les produits alimentaires ou pharmaceutiques; *b*) une évaluation des propositions formulées par des assemblées de consommateurs; et à *c*) des analyses des plaintes faites partout au Canada par des consommateurs individuels et par des groupes de consommateurs.

7. La Division communique avec le consommateur: *a*) en rédigeant et en distribuant des brochures et d'autre matériel documentaire; *b*) en publiant des «Notes au consommateurs» où l'on traite de sujets courants qui intéressent le consommateur; *c*) en donnant des conférences à des groupes de consommateurs; *d*) en fournissant des étalages lors des réunions de consommateurs; *e*) en participant à des discussions, à des colloques, à des programmes de radio et de télévision destinés aux consommateurs, et *f*) en correspondant avec les consommateurs.

8. Oui. La Division des consommateurs entretient des relations étroites avec l'Association des consommateurs du Canada par les moyens suivants: *a*) contact direct avec les fonctionnaires de l'Association des consommateurs du Canada au siège social d'Ottawa; *b*) participation aux réunions annuelles de l'Association des consommateurs du Canada et aux réunions provinciales ou locales partout au Canada; et *c*) correspondance avec les bureaux provinciaux et locaux de l'Association des consommateurs du Canada.

9. Oui. Une enquête sur l'opinion des consommateurs qui a eu lieu en 1961 comprenait certaines questions relatives à l'emballage et à l'étiquetage des aliments.

10. Oui. On peut aussi obtenir des conseils à ce sujet du Comité consultatif des consommateurs, nommé par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et conçu pour conseiller le Ministère dans les questions intéressant les consommateurs.

[*Français*]

POPULATION DE CHACUNE DES DIX PROVINCES LORS DE LEUR ENTRÉE DANS LA CONFÉDÉRATION

Question nº 2338—**M. Laprise:**

Quelle était la population de chacune des dix provinces au moment de leur entrée dans la Confédération?

M. J.-C. Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): La date de l'entrée des dix provinces dans la Confédération et leur population approximative à cette date sont les suivantes:

[L'hon. M. MacEachen.]

Province	Date de l'entrée dans la Confédération	Population approximative à la date de l'entrée
Terre-Neuve	1949	345,000
Île-du-Prince-Édouard	1873	98,000
Nouvelle-Écosse	1867	364,000
Nouveau-Brunswick	1867	271,000
Québec	1867	1,123,000
Ontario	1867	1,525,000
Manitoba	1870	22,000
Saskatchewan	1905	236,000
Alberta	1905	166,000
Colombie-Britannique	1871	36,000

[*Traduction*]

*LE RACHAT DES OBLIGATIONS PERPÉTUELLES

Question nº 2339—**Le très hon. M. Diefenbaker:**

1. Le gouvernement songe-t-il à revenir sur sa décision de ne pas racheter les obligations perpétuelles émises en 1936?

2. Dans le cas de la négative, ne rachètera-t-il pas les obligations que les détenteurs possèdent depuis quinze ans ou davantage?

M. Jean Chrétien (secrétaire parlementaire du ministre des Finances): 1. Non. La décision a été prise après un examen attentif de la question.

2. On a examiné avec soin un certain nombre de propositions relatives au rachat de la totalité ou d'une partie des obligations perpétuelles. Malheureusement, toutes ces propositions, y compris le rachat d'obligations détenues depuis un nombre déterminé d'années, entraîneraient un traitement arbitraire et injuste envers d'autres détenteurs dont les obligations font présentement l'objet d'escomptes considérables sur le coût initial.

LA PRIME À LA PIERRE CALCAIRE UTILISÉE À DES FINS AGRICOLES

Question nº 2340—**M. Fairweather:**

A-t-on décidé de supprimer la prime sur la pierre calcaire à des fins agricoles à compter du 1er janvier 1967 et, dans le cas de l'affirmative, sur quels motifs se fonde ce changement de ligne de conduite?

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): L'aide à l'égard de la chaux agricole est procurée en vertu de programmes provinciaux. Depuis 1943, le gouvernement fédéral rembourse aux provinces une partie de leurs affectations en application de ces mesures.

Le gouvernement fédéral a informé le Comité du régime fiscal en septembre de

cette année de sa nouvelle manière d'aborder les programmes à frais partagés et de son intention d'éliminer les conditions posées par le gouvernement fédéral concernant certains programmes permanents qui sont bien établis. En conformité de ce plan, il a été décidé de discontinuer l'apport fédéral aux programmes provinciaux à l'égard de la chaux, passé le 31 mars 1967. Ces programmes sont considérés comme étant bien établis et qu'ils sont dans les limites des moyens financiers des provinces, eu égard aux ressources additionnelles que leur assureront la péréquation et les autres cessions fiscales consenties aux provinces par le gouvernement fédéral.

LA PÉNURIE DE PERSONNEL À L'OFFICE D'EXPANSION ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION ATLANTIQUE

Question nº 2341—**M. McQuaid:**

1. Y a-t-il à l'Office d'expansion économique de la région atlantique une carence de personnel retardant quelques-unes des études que cet organisme aurait dû entreprendre et, dans le cas de l'affirmative, a-t-on appelé l'attention du gouvernement sur cet était de chose?

2. S'il y a vraiment manque de personnel, prendra-t-on sans délai les mesures requises pour procurer à l'Office le personnel qu'il lui faut pour accomplir le travail demandé?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): L'Office d'expansion économique de la région atlantique me communique les renseignements suivants:

1. Oui.

2. Le manque de personneel est attribuable a une pénurie d'employés professionnels compétents pour combler les postes établis. L'Office poursuit toujours ses efforts en vue de recruter des employés compétents au sein du personnel disponible.

LES PRÊTS FÉDÉRAUX À RIMOUSKI, MONT-JOLI ET TROIS-PISTOLES

Question nº 2344—**M. LeBlanc:**

1. Quels étaient le nombre et le montant des prêts consentis par le gouvernement fédéral à la ville de Rimouski, à la ville de Mont-Joli et à celle de Trois-Pistoles en 1965 et en 1966?

2. Quelle était la nature des projets de la ville de Rimouski, de la ville de Mont-Joli et de celle de Trois-Pistoles qui ont fait l'objet d'un prêt fédéral en 1965 et en 1966?

3. A quelles conditions et à quel taux d'intérêt ces prêts ont-ils été consentis?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): 1. L'Office du développement municipal et des prêts aux municipalités a consenti deux prêts totalisant $593,377.69 à la ville de Rimouski, un prêt au montant de $28,300.00 à la ville de Mont-Joli et trois prêts totalisant $107,239.12 à la ville de Trois-Pistoles.

2. Rimouski: Nouvelle aréna, mur de soutien le long de la rivière. Mont-Joli: Garage municipal, Trois-Pistoles: Travaux d'aqueduc et d'égout. Travaux de rénovation à l'aréna. Aménagement d'installations récréatives dans l'aréna.

3.

	Montant $	Taux d'intérêt %	Échéance (années)
Ville de Rimouski	44,377.69	5¼	20
	549,000.00	5⅜	30
Ville de Mont-Joli	28,300.00	5⅜	30
Ville de Trois-Pistoles	29,966.67	5⅜	30
	37,272.45	5¼	20
	40,000.00	5¼	30

*L'ABANDON D'UN ITINÉRAIRE POSTAL EN NOUVELLE-ÉCOSSE

Question nº 2348—**M. MacEwan:**

1. Le ministre des Postes a-t-il reçu du greffier de la ville de Thorburn (N.-É.) au nom des citoyens de cette ville une lettre de protestation contre l'abandon prévu pour le 28 février 1967 du parcours postal de Thorburn (N.-É.) à New Glasgow (N.-É.), qui à l'heure actuelle quitte quotidiennement Thorburn à 1 h. 30 de l'après-midi?

2. Vu l'importance de ce service postal pour les citoyens de ladite ville, est-ce que le ministre des Postes envisage de continuer le service actuel?

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): 1. Oui.

2. Oui. Thorburn continuera de recevoir une dépêche au début de l'après-midi, soit vers 1 h. 30. On y ajoutera un autre service de dépêche vers 6 heures du soir. Un remaniement des services de la région sera effectué afin de permettre l'exécution de ce projet.

LA PARTICIPATION FÉDÉRALE AUX PENSIONS DES MILITAIRES

Question nº 2350—**M. Forrestall:**

1. Pour chaque année depuis 1948, quelle a été la contribution du gouvernement aux pensions de retraite des officiers et des hommes des forces armées régulières en vertu de la Loi sur la pension de retraite des forces canadiennes?

2. Quel est le solde actuel de la Caisse de retraite des forces armées du Canada?

3. A combien se sont élevées les contributions des officiers et des hommes à cette caisse au cours de l'année écoulée?

4. Quel était le montant total des pensions versées aux officiers et aux hommes à la retraite au cours de l'année écoulée?

L'hon. Léo Cadieux (ministre associé de la Défense nationale): 1. Les pensions versées aux officiers et hommes des forces régulières, qui sont à la retraite, proviennent du Compte de pension de retraite auquel sont créditées les contributions du gouvernement et du personnel militaire. Voici le montant des contributions versées par le gouvernement au Compte de pension de retraite depuis 1948:

Compte de pension des forces permanentes	Contributions	Intérêts	Rajustement actuariel
1948-1949	$ 7,395,379	$ 664,165	
1949-1950	9,046,347	1,219,701	
1950-1951	11,974,766	1,980,693	
1951-1952	30,711,777	2,811,597	
1952-1953	30,008,601	4,700,762	
1953-1954	35,213,966	6,669,761	
1954-1955	36,734,187	8,926,549	
1955-1956	40,144,164	12,004,946	
1956-1957	46,351,821	15,001,456	
1957-1958	49,731,909	18,306,790	
1958-1959	49,504,051	31,811,886	$ 326,300,000
1959-1960	51,791,054	39,343,006	
Compte de pension de retraite des forces canadiennes			
1960-1961	$ 40,549,588	$ 43,432,211	
1961-1962	55,984,894	48,049,880	
1962-1963	58,103,389	53,084,902	$ 198,549,000
1963-1964	59,654,950	66,307,701	76,500,000
1964-1965	58,774,467	74,981,492	67,202,000
1965-1966	58,789,870	83,251,648	16,600,000

2. Au 30 novembre 1966, le solde créditeur du Compte de pension de retraite des forces armées du Canada était de $2,256,699,638.

3. Les contributions des officiers et des hommes au cours de l'année financière 1965-1966 se sont élevées à $34,052,969.

4. Le montant des pensions versées au cours de l'année financière 1965-1966 a été de $36,878,141.

L'EXONÉRATION D'IMPÔT POUR L'USAGE DE L'AUTOMOBILE

Question n° 2351—**M. Forrestall:**

1. Le gouvernement serait-il disposé à étudier le paragraphe 11 de l'article 11 de la Loi de l'impôt sur le revenu, en vertu duquel certains contribuables peuvent déduire de leur revenu ce que coûte en capital une automobile utilisée dans l'exécution des fonctions de leur emploi pour leur aider à gagner un revenu, et étudier la possibilité de modifier la loi de manière à permettre la même déduction aux contribuables qui utilisent aux mêmes fins un avion au lieu d'une automobile?

2. Pourquoi les mots «et/ou un avion» sont-ils omis dans l'article 11 de la Loi de l'impôt sur le revenu, lequel ne s'applique présentement que si le contribuable utilise une automobile?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): 1. Cette question a été examinée pour répondre à des instances faites dans le passé. La décision adoptée a été de ne proposer aucun changement.

2. Le paragraphe dont il est fait mention permet à certains employés qui doivent se déplacer pour remplir les devoirs de leurs fonctions, de réclamer des allocations de coût en capital pour une automobile dont ils ont besoin dans l'exécution de ces fonctions. On a estimé qu'il était suffisant de permettre cette déduction en fonction des moyens de transport les plus ordinairement utilisés et qu'il n'était pas nécessaire d'autoriser une déduction à l'égard du coût en capital d'un bateau ou d'un avion acquis par un employé pour être utilisée en remplissant son emploi.

LA GOÉLETTE «BLUENOSE» SUR LES PIÈCES DE 10c.

Question n° 2354—**M. Crouse:**

Le gouvernement a-t-il l'intention de reprendre la reproduction de la goélette «Bluenose» de Lunenberg sur le revers des pièces canadiennes de 10c., en 1968, après la frappe de pièces spéciales qui marqueront le centième anniversaire de la Confédération?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Dans un communiqué du 20 avril 1966 relatif aux nouvelles pièces de l'émission du centenaire dont les motifs se rapportent à la faune il a été indiqué que le gouvernement déciderait, au cours de l'année 1967, si les nouveaux modèles seraient adoptés pour les émissions régulières ultérieures à l'année du centenaire. Aucune autre décision n'a été prise à ce sujet.

[*Français*]

AU SUJET DU «COURRIER DU CANADA»

Question n° 2357—**M. Guay:**

Le ministère du Commerce publie-t-il un journal petit format appelé «Courrier du Canada», dont la distribution se fait exclusivement en dehors du Canada, dans l'intention de promouvoir le commerce, et, dans le cas de l'affirmative, *a*) combien en imprime-t-on d'exemplaires, *b*) quelle est la fréquence du tirage, *c*) à combien revient par an le coût de ladite publication, *d*) à qui les exemplaires sont-ils adressés, et *e*) quels résultats a-t-on la reproduction de la goélette «bluenose», de Lu-

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): Le ministère publie un journal de petit format intitulé «Courrier du Canada» dont la distribution se fait exclusivement à l'étranger, dans le but de promouvoir le commerce. Ce journal contient des nouvelles et des articles concernant des produits et des services canadiens qui peuvent être exportés, particulièrement ceux qui témoignent des nouveautés et des créations canadiennes et qui montrent les réalisations et la forte situation concurrentielle de nos fabricants et de nos producteurs. Le «Courrier du Canada» ne publie aucune réclame payante, mais accueille et publie volontiers les articles qui décrivent les activités des sociétés canadiennes sur le plan de l'exportation. *a*) Ce journal est publié en cinq langues; on en imprime au total 538,000 exemplaires par an; *b*) Il est publié six fois par an en anglais et deux fois par an en français, en espagnol, en allemand et en arabe; *c*) Pour l'année financière 1966-1967, l'impression et la distribution de 14 éditions a coûté $59,700; *d*) «Courrier du Canada» est envoyé, par courrier direct, aux acheteurs éventuels de produits et de services canadiens dans plus de 100 pays. Nos services de délégués commerciaux à l'étranger s'occupent de la mise à jour des listes de diffusion; *e*) Chaque exemplaire contient une formule de demande grâce à laquelle le lecteur étranger peut obtenir des renseignements sur chaque produit ou service mentionné. Ainsi, le ministère a reçu 587 demandes particulières de renseignements commerciaux après la publication du dernier numéro dont il a été possible d'obtenir les données complètes.

[*Traduction*]

L'EMPLACEMENT D'UN BUREAU DE POSTE AUXILIAIRE À SYDNEY (N.-É.)

Question nº 2362—**M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria):**

1. Quand établira-t-on le bureau de poste auxiliaire de la région de Sydney-River qui se trouve à l'extérieur de la ville de Sydney (Nouvelle-Écosse)?

2. En quel endroit établira-t-on ce bureau de poste auxiliaire?

3. Qui sera le maître de poste de ce bureau auxiliaire?

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): 1. Le bureau auxiliaire sera établi dès que le local sera prêt.

2. Dans le *Plaza Smoke Shop*, au nouveau Centre commercial Joy.

3. M. Harold W. Davis.

LES INSTALLATIONS SCOLAIRES À LA BASE MILITAIRE DE BLANDFORD (N.-É.)

Question nº 2366—**M. Crouse:**

1. Le ministère de la Défense nationale a-t-il l'intention de faire instruire les enfants des membres des Forces armées du Canada cantonnés à la base de Brandford (Nouvelle-Écosse) dans des installations scolaires du Ministère?

2. Dans le cas de la négative, le gouvernement a-t-il l'intention d'envoyer les enfants du personnel de la base à l'école *Shatford Memorial* de Hubbards (Nouvelle-Écosse)?

3. S'ils ne fréquentent pas l'école de Hubbards, les enfants du personnel de la base iront-ils en classe à Chester (Nouvelle-Écosse)?

L'hon. Léo Cadieux (ministre associé de la Défense nationale): 1. Non.

2 et 3. Comme il est question de réduire le niveau des classes du *Shafford Memorial School* et parce que cette école ne pourrait pas recevoir tous les élèves intéressés du niveau secondaire, des consultations ont eu lieu avec le président de la commission scolaire de Chester étant donné que le poste de radio de Blandford se trouve dans la municipalité de Chester. Aucune décision n'a été prise jusqu'ici, mais l'on se propose d'envoyer les élèves du cours primaire aux écoles de Mill-Cove et de Blandford et les élèves du cours secondaire à l'école secondaire de Chester.

[*Français*]

*IMPORTATION DE TOMATES DE CERTAINS PAYS

Question nº 2367—**L'hon. M. Ricard:**

1. Au cours de l'année 1966, le Canada a-t-il importé des tomates en conserve des pays suivants: l'Espagne, l'Afrique du Sud, l'Italie et la Bulgarie?

2. Dans le cas de l'affirmative, en quelle quantité pour chacun des pays mentionnés, et quelle était la valeur de ces produits importés?

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): 1. Oui, le Canada a importé des tomates en conserve des pays mentionnés en 1966.

2. D'après les données statistiques les plus récentes disponibles, les quantités et la valeur des tomates en conserve importées durant les neuf mois de janvier à septembre 1966 sont les suivantes:

Pays	Quantité liv.	Valeur (milliers de dollars)
Espagne	599,155	44
République d'Afrique du Sud	443,685	49
Italie	1,415,072	151
Bulgarie	2,757,099	193

[*Traduction*]

QUESTION TRANSFORMÉE EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

LE PERSONNEL DE PÉNITENCIERS

Question nº 2117—**M. Orlikow:**

1. Quelle est la compétence du personnel supérieur actuel à la prison des femmes de Kingston?

2. Y a-t-il des membres de ce personnel supérieur qui ont suivi des cours de sciences du comportement (psychiatrie, psychologie, sociologie, service social, éducation)? Spécifier les diplômes obtenus.

3. Est-ce que le personnel supérieur responsable de l'administration de nos pénitenciers consulte les gens qui ont des connaissances professionnelles du comportement variable?

4. Est-ce que l'on a suivi les recommandations des rapports Archambault (1938) et Fauteux (1956), qui préconisaient l'établissement de liens avec les universités pour permettre d'élaborer des programmes visant à la formation du personnel?

5. Dans le cas de l'affirmative, de quelle manière met-on ces recommandations en pratique?

6. Combien de membres du service pénitentiaire ont été engagés exclusivement comme conseillers devant s'occuper des problèmes des familles des détenues, préparer la détenue à sa libération, et s'occuper de la libération elle-même?

7. Comment choisit-on le personnel?

8. Sur quoi le choix se fonde-t-il?

9. Comment forme-t-on le personnel?

10. Quel programme de formation lui fait-on suivre?

11. De quels instruments d'études dispose-t-il?

12. De quelles personnes se compose le personnel chargé de la formation?

13. Quelle est la compétence de ces personnes?

14. Quel rôle le surintendant de l'institution joue-t-il dans la sélection et la supervision du personnel?

15. Quelles sont les responsabilités et l'autorité du surintendant?

16. Quels pouvoirs le surintendant délègue-t-il à des subalternes?

17. Quelle est la proportion du personnel affecté au traitement?

18. Quels postes occupent ces personnes?

19. Combien de femmes au service pénitentiaire possèdent une formation professionnelle?

20. Combien de femmes, parmi le personnel, possèdent un diplôme en sciences du comportement?

21. Combien de membres du personnel correctionnel ont obtenu de l'avancement au cours des six derniers mois, à la prison des femmes?

22. Sur quels critères se base-t-on pour accorder de l'avancement?

23. Est-ce que l'avancement dépend d'une attitude non punitive envers les détenues?

24. Est-ce que l'avancement dépend de l'habilité à administrer une institution pénitentiaire?

25. Quelle serait la proportion personnel/détenues dans une institution idéale?

26. Quelle est la proportion personnel/détenues à la prison des femmes de Kingston à l'heure actuelle?

27. Quelle est la proportion personnel/détenues à la prison des femmes de Natsqui à l'heure présente?

28. Quel est maintenant le traitement du personnel à la prison des femmes?

29. Quels sont les frais encourus par détenue, par année, à la prison des femmes?

30. Quelle est l'échelle des salaires du personnel à la prison des femmes?

(Le document est déposé.)

[M. Orlikow.]

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LA SITUATION ACTUELLE EN CHINE COMMUNISTE

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Étant donné, monsieur l'Orateur, la grande agitation qui règne en Chine communiste, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures est-il en mesure de faire à la Chambre une déclaration concernant le danger, s'il en est, qui menace les ventes de blé canadien à la Chine communiste? Vu les circonstances actuelles et les troubles de plus en plus graves, qui, de fait, ressemblent à une guerre civile, le gouvernement canadien va-t-il retarder son projet apparent de reconnaître le gouvernement de Mao?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, je ne sais pas sur quoi se fonde la question que vient de poser mon très honorable ami en terminant sa déclaration. Le gouvernement a bien dit que la question était à l'étude. Naturellement, les événements qui ont lieu actuellement en Chine ne peuvent pas encore être définitivement évalués. Ce sera sûrement un facteur dont le gouvernement tiendra compte en prenant une décision.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le ministre pourrait-il nous dire si la situation là-bas est de nature à inspirer des craintes en ce qui concerne la possibilité de livraisons futures de blé à la Chine communiste?

L'hon. M. Martin: Je ne possède aucun renseignement qui permettrait d'en arriver à une telle conclusion, monsieur l'Orateur. D'après mes meilleurs renseignements, les émeutes continuent, principalement à Nankin. Il y a un conflit perpétuel entre les travailleurs et la garde rouge dans certaines usines. Il y a un conflit entre la classe agricole et la classe urbaine. Toutefois, d'après les pays qui ont des représentants à Pékin, on ne peut pas encore prévoir quelle sera l'orientation définitive.

L'hon. Alvin Hamilton (Qu'Appelle): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre pourrait-il dire à la Chambre s'il a vu le message que Pékin a envoyé aux représentants du Canada à Hong-kong refusant au délégué commercial du Canada la permission d'entrer en Chine Le ministre a-t-il vu une copie de ce message?

L'hon. M. Martin: Non, monsieur l'Orateur.

L'hon. George Hees (Northumberland): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre du Commerce. Vu la situation

instable en Chine, le ministre aurait-il des renseignements à fournir à la Chambre concernant la possibilité que ce pays cesse ses commandes de blé ou qu'il s'adresse à un autre pays que le Canada?

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Non, monsieur l'Orateur. Rien n'indique cette possibilité.

[*Plus tard*]

L'hon. M. Hees: Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre du Commerce. La Chine ayant refusé d'admettre le délégué commercial du Canada à Hong Kong, le gouvernement prend-il des mesures pour faciliter à nos hommes d'affaires le commerce qu'ils tentent d'édifier avec ce pays?

L'hon. M. Winters: Oui, monsieur l'Orateur. J'assure à mon honorable ami que nous ne perdrons aucune occasion de nous tenir aussi près que possible de ces marchés.

L'hon. M. Hees: Le ministre pourrait-il nous expliquer un peu ce qu'il vient de dire? (*Exclamations*)

L'INDUSTRIE

L'AUGMENTATION DES PRIX DE LA «STEEL COMPANY OF CANADA»

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, puis-je poser au premier ministre une question relative à la décision de la *Steel Company of Canada* d'élever le prix des barres d'acier et à celle du gouvernement de ne pas intervenir. Quels événements survenus depuis septembre dernier motivent le changement d'attitude du gouvernement qui accepte maintenant une décision qu'il avait prié la compagnie de différer, il y a quelques mois.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, une réponse à cette question exigerait une analyse des événements survenus récemment dans le domaine fiancier et économique. Or, on ne saurait le faire à l'appel de l'ordre du jour. Je dirai simplement que, de l'avis du gouvernement, cette situation n'exigeait pas une intervention. On m'apprend aussi que l'initiative actuelle de la compagnie n'est pas, à tous égards, identique à celle qu'elle avait proposée il y a quelques mois.

M. Douglas: Une question complémentaire. Le premier ministre nous dirait-il si le gouvernement envisagerait de déférer cette question au comité du Sénat et de la Chambre des communes sur le crédit au consommateur et le coût de la vie, qui étudie en ce moment toute la question des augmentations de prix.

Le très hon. M. Pearson: Il serait tout à fait inutile de saisir le comité de cette question.

LES FINANCES

LA BANQUE MERCANTILE—RÉPONSE AUX NOTES DE WASHINGTON

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Bert Leboe (Cariboo): Ma question d'adresse au premier ministre. Il y a quelque temps, l'honorable député de Red-Deer s'est informé de la réponse du gouvernement aux notes de Washington concernant la *Mercantile Bank*? Le premier ministre a-t-il des renseignements à communiquer à ce propos?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Non, monsieur l'orateur.

LE REMPLACEMENT DES OBLIGATIONS PERPÉTUELLES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lloyd R. Crouse (Queens-Lunenburg): J'ai une question à poser au ministre des Finances, mais en son absence, je l'adresse au premier ministre. Vu la réponse donnée à la question nº 2339 au sujet des obligations perpétuelles du Canada—aujourd'hui, une obligation de $100 n'en vaut que $54...

Une voix: C'est honteux.

M. Crouse: C'est honteux. Je suis d'accord avec le député qui a fait cette remarque. Le premier ministre voudrait-il au moins songer à donner suite à la disposition suivante des obligations de ce genre:

> Une fois les coupons ci-joints épuisés, le détenteur de l'obigation, ou s'il s'agit d'une obligation nominative, le détenteur inscrit aura droit, au moment de la remise de ladite obligation, de recevoir en échange une nouvelle obligation de même valeur et portant des coupons pour une nouvelle période d'années.

Si je pose la question, c'est que les obligations ont perdu presque la moitié de leur valeur et les banques n'ont reçu jusqu'ici aucun avis concernant le remplacement des obligations portant des coupons.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, tout ce que je puis dire, c'est que je discuterai de la chose avec le ministre des Finances qui doit revenir à Ottawa au cours de la journée.

L'AGRICULTURE

LA SASKATCHEWAN—LES VERSEMENTS DE LA SUBVENTION POUR LE LAIT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Reynold Rapp (Humbolt-Melfort-Tisdale): Je voudrais poser, au ministre de l'Agriculture, une question, sur la subvention pour le lait et la crème que les cultivateurs devraient recevoir tous les trois mois. Les cultivateurs de la Saskatchewan ne sont pas du tout satisfaits de ces paiements. Je voudrais signaler au ministre...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député devrait formuler une question.

M. Rapp: Quelles mesures le ministre entend-il prendre pour améliorer ces subventions, versées tous les trois ou six mois?

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Autant que je sache, monsieur l'Orateur, les paiements sont à jour, ou presque. A compter du 1er janvier 1967 les paiements seront mensuels au lieu de trimestriels. Si le représentant connaît des cultivateurs qui ne reçoivent pas les sommes attendues, je ferai volontiers enquête.

M. Rapp: De plus, monsieur l'Orateur, j'ai des lettres. Je ne voudrais pas les montrer au ministre. (*Exclamations*)

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Je voudrais demander au ministre de l'Agriculture si d'autres mesures législatives sont prévues pour la présente session en ce qui concerne son ministère au l'agriculture en général.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

[*Plus tard*]

M. Winkler: Monsieur l'Orateur, puis-je maintenant poser ma question au ministre de l'Agriculture? Nous dira-t-il si une mesure concernant l'agriculture sera présentée d'ici la fin de la session?

L'hon. M. Greene: S'il y en a une, elle sera annoncée comme il se doit.

LA HOUILLE

LE CAP-BRETON—LA MISE EN VIGUEUR DE LA POLITIQUE MINISTÉRIELLE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Lewis (York-Sud): Le très honorable premier ministre a-t-il l'intention de faire une déclaration à la Chambre au sujet des mesures qu'il a annoncées dans un communiqué daté du 29 décembre visant l'établissement d'une société de la Couronne et des politiques connexes en vue de régler la situation des houillères au Cap-Breton? Le premier ministre pourrait-il traiter non seulement de la société de la Couronne, mais des éléments particuliers de cette politique, ainsi que du problème de l'industrie houillère lui-même?

[Le très hon. M. Pearson.]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, la déclaration relative au communiqué devrait être déposée. Elle le sera demain. Je regrette qu'elle ne l'ait pas été aujourd'hui. Une occasion de discuter cette affaire se présentera peut-être avant longtemps.

M. Lewis: Question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Je demanderais au très honorable premier ministre de quel genre sont les négociations en cours auprès de la *Dominion Steel and Coal Company* en vue de l'acquisition de quelques droits que la compagnie puisse avoir. Le gouvernement songe-t-il à l'indemniser pour la soulager de ses embarras financiers?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, nous serions de piètres négociateurs si nous répondions à cette question dès aujourd'hui. Les négociations actuelles visent à la découverte de moyens qui permettent d'appliquer les principes énoncés dans la déclaration. Je m'attends que des mesures législatives pertinentes seront présentées dans cette Chambre en temps opportun.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Comme on semble vouloir aussi procéder graduellement à la suppression de l'industrie de l'acier dans l'île du Cap-Breton, comme l'indiquent la fermeture du broyeur à barres et d'autres événements semblables, je demanderais au premier ministre si le gouvernement a songé à élargir la portée de la société de la Couronne de façon qu'elle s'occupe également de la réduction progressive ou du ralentissement de l'industrie de l'acier dans cette région.

Le très hon. M. Person: Que je sache, monsieur l'Orateur, il n'est pas question de faire disparaître graduellement l'industrie de l'acier dans cette région. Nous avons parlé de la disparition progressive de l'industrie houillère.

M. Robert Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Puis-je demander au premier ministre s'il a reçu un message de M. Malcolm

MacLellan, directeur de l'Université Saint-François-Xavier, au sujet des nombreuses mises à pied d'environ 1,000 employés de l'aciérie de la DOSCO, à Sydney, à la fin de 1966? Si oui, quelle a été la réponse? En outre, pour employer les propres termes du recteur, quelles mesures spéciales le gouvernement prend-il pour rétablir la confiance et un sens de sécurité au sein de la collectivité industrielle du Cap-Breton?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, j'examinerai le télégramme; je crois, en effet, l'avoir reçu et je devrai l'étudier.

LES PÉNITENCIERS

KINGSTON (ONT.)—GRÈVE DE PROTESTATION

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. D. S. Harkness (Calgary-Nord): Monsieur l'Orateur, le ministre ici présent qui serait disposé à se rendre comptable du service des pénitenciers ou qui serait en mesure de le faire, aurait-il l'obligeance de nous dire où en est la situation au pénitencier de Kingston où, paraît-il une grève de protestation est en cours. Quelles mesures a-t-on prises en vue de rétablir la discipline dans cette institution?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, je devrai considérer la question comme préavis.

LA COMPAGNIE DES JEUNES CANADIENS

LE CHAMP D'ACTION

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, le premier ministre serait-il en mesure de fournir à la Chambre des précisions au sujet de la Compagnie des jeunes Canadiens et de nous dire si des directives ont été transmises à cette Compagnie, ou si le mystérieux mélange d'imitation et de confusion qui, apparemment, anime la Compagnie à l'heure actuelle va se poursuivre? Le gouvernement admet-il que ces jeunes Canadiens, qui ont pour mission de contribuer à vaincre la pauvreté non seulement au Canada mais ailleurs également, devraient être autorisés à participer à des programmes passablement étrangers aux objectifs que prévoit la loi portant création de la Compagnie des jeunes Canadiens?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): La question de l'honorable représentant est assez vaste et appelle une réponse un peu plus longue qu'il ne serait normalement souhaitable. J'aimerais dire d'abord que la manifestation pacifique qui s'est déroulée à Toronto, à laquelle le très honorable représentant faisait sans doute allusion, n'avait rien à voir avec la Compagnie des jeunes Canadiens, qui n'y était pas mêlée. Les deux volontaires dont la presse a parlé y ont participé uniquement à titre de citoyens d'un pays libre.

Lorsque la Chambre a approuvé la création de la Compagnie de jeunes Canadiens l'été dern er, elle y voyait, je crois, un organisme marqué, dans un domaine inexploité de la fonction publique, d'un esprit d'initiative et de dévouement. J'ai déclaré alors, et suis heureux de le répéter, qu'il ne s'agissait pas uniquement d'une compagnie pour les jeunes Canadiens, mais d'une compagnie de jeunes Canadiens, dont les jeunes Canadiens eux-mêmes détermineraient dans une forte mesure les projets, le rôle et les objectifs. Il me semble qu'à ce propos la Compagnie doit jouir de la plus grande indépendance possible dans ses efforts pour canaliser l'idéalisme de la jeunesse en une action sociale constructive.

Il importe de préciser maintenant que les objectifs initiaux de la Compagnie ont encore l'entier appui du gouvernement et, je l'espère, de la Chambre. Je profite de l'occasion pour réaffirmer ma confiance dans les jeunes gens et les jeunes femmes qui sont présentement au service de la Compagnie à titre de volontaires, de membres du personnel ou de membres du conseil provisoire. Ils constituent, selon moi, un groupe d'hommes et de femmes sur qui on peut compter et qui s'acquitteront de leurs fonctions avec sérieux; je ne suis pas d'avis que le gouvernement devrait se mêler des modalités de leur activité. *(Applaudissements)*

Le très hon. M. Diefenbaker: J'ai toujours préconisé la liberté de parole, mais j'aimerais demander ceci au premier ministre: partage-t-il les avis exprimés et les juge-t-il conformes à l'esprit novateur dont il a parlé dans la déclaration écrite et à l'acceptation d'un degré appréciable d'indépendance, à savoir qu'un volontaire, membre de la Compagnie des jeunes Canadiens, puisse souhaiter voir Yorkville exempte des vexations de la police et des lois restrictives contre l'acide D-lysergique et le chanvre indien? Cela fait-il partie du code dont sont censés s'inspirer ces jeunes dont la plupart sont dévoués? Je dis au premier ministre que ce genre de choses risquent de nuire à la réputation du Canada et vont à l'encontre des intentions du Parlement canadien lorsqu'il a institué la Compagnie des jeunes Canadiens.

Le très hon. M. Pearson: Il y a une foule d'opinions personnelles que je désapprouve, tant à la Chambre des communes qu'ailleurs.

M. Terence Nugent (Edmonton-Strathcona): Une question supplémentaire. Les journaux ont parlé d'une circulaire de la Compagnie des jeunes Canadiens rédigée en des termes répréhensibles. Y a-t-il des garanties contre la dépense de deniers publics—ou ces jeunes gens reçoivent-ils des directives à ce propos —pour la dissémination d'écrits semblables ou, tout au moins, d'écrits qui emploient des mots grossiers?

Le très hon. M. Pearson: Il s'agirait d'un bulletin de nouvelles diffusé parmi les membres de la Compagnie et que le conseil de la Compagnie a déjà examiné. Je ne crois pas être en mesure de faire des commentaires sur les détails de l'affaire.

M. Nugent: Le premier ministre a dit que ces gens étaient autonomes. N'y a-t-il pas quelques principes directeurs, même en ce qui touche le bon goût ou les convenances en matière de langage?

Le très hon. M. Pearson: Oui, il y en a. La compagnie est constituée par une loi du Parlement et assujettie à des règlements établis en vertu de cette loi.

Le très hon. M. Diefenbaker: Ils ne sont pas mis à exécution.

LE NORD CANADIEN

LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST—LETTRE DU COMMISSAIRE AU SUJET DU RAPPORT CARROTHERS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. J. Orange (Territoires du Nord-Ouest): Ma question s'adresse au premier ministre. Étant donné la lettre du 13 décembre 1966 au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien où le commissaire des Territoires du Nord-Ouest reproche au gouvernement de ne pas avoir accru l'autonomie du Nord, j'aimerais lui demander quand le gouvernement a l'intention se prononcer sur le rapport de la Commission Carrothers et quelles mesures il compte prendre afin de donner suite aux recommandations de ce rapport.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, qui sera ici demain, devrait être bientôt en mesure de fournir des renseignements à la Chambre. Je serai très heureux de discuter de cette question avec lui, ainsi que de la lettre mentionnée par mon honorable ami.

M. Orange: Le premier ministre pourrait-il persuader son collègue d'annoncer bientôt la nomination d'un successeur au commissaire Sivertz et lui signaler en même temps l'importance des recommandations de la Commission Carrothers, selon laquelle le nouveau commissaire devrait être placé sur le même pied qu'un sous-ministre?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): J'espère que cette annonce pourra être faite bientôt et je serai très heureux de discuter de cette question importante avec le ministre.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): J'aimerais demander au premier ministre s'il partage l'opinion du député des Territoires du Nord-Ouest qui, d'après le *Globe and Mail* d'aujourd'hui, aurait dit que M. Sivertz a parlé au nom de tout le conseil territorial et d'un très grand nombre d'habitants du Nord canadien lorsqu'il s'est plaint que le gouvernement n'a pas encore fait de déclaration sur le rapport Carrothers.

En outre, si cette opinion est exacte, pourquoi laisse-t-on entendre que M. Sivertz sera puni pour avoir fait une déclaration endossée par la suite par le député des Territoires du Nord-Ouest?

Le très hon. M. Pearson: Certes, le très honorable représentant ne voudrait pas me faire commenter une déclaration d'un autre membre de la Chambre avant que j'aie pu la lire. Pour ce qui est de punir M. Sivertz, il n'en est pas du tout question.

Le très hon. M. Diefenbaker: Selon le journal, un porte-parole autorisé du gouvernement a dit qu'il serait puni.

[Plus tard]

M. John M. Reid (Kenora-Rainy River): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre et a trait aux points soulevés par le député des Territoires du Nord-Ouest, Le commissaire des Territoires du Nord-Ouest pourrait-il témoigner devant le comité des affaires du Nord canadien?

Le très hon. M. Pearson: J'examinerai volontiers cette proposition, monsieur l'Orateur.

QUESTIONS POSÉES AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Je veux poser une question au ministre du Commerce, afin que tout député soit toujours pleinement au courant. C'est un voeu bien naturel.

Vu son embarras d'hier soir, lors d'une émission de Radio-Canada, par suite d'une certaine nomination récente au Cabinet, je demanderais au ministre si le premier ministre lui a dit où nous en sommes, et s'il pourrait nous en faire part à son tour. (*Exclamations*)

M. Frank Howard (Skeena): J'aimerais poser une question au nouveau ministre d'État.

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député comprendra aisément que la question doit porter sur les responsabilités du ministre comme tel. (*Exclamations*)

M. Howard: J'y arrivais. Je dois féliciter Votre Honneur de sa clairvoyance. J'allais demander au député s'il trouverait l'occasion, dans un proche avenir, d'expliquer à la Chambre quelles sont exactement ses fonctions, en sorte que nous sachions quelles questions lui poser.

M. l'Orateur: A l'ordre. Cette question ne peut pas être posée au ministre d'État.

M. Howard: Alors, puis-je la poser au premier ministre? Il pourra probablement y répondre.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Oui, je serais très heureux de répondre à cette question en temps opportun. Entretemps, le député sera, j'en suis sûr, satisfait d'apprendre que cette nomination souligne l'unité qui règne au sein du gouvernement et du parti libéral. (*Applaudissements*)

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, je voudrais adresser une question au ministre des Affaires extérieures, pour bien commencer la nouvelle année. Jeudi dernier, Radio Barbades émettait un communiqué annonçant que le secrétaire d'État aux Affaires extérieures avait eu une conférence avec le premier ministre des Barbades au sujet du Vietnam. Était-ce là le but du voyage du ministre aux Antilles pendant les vacances et, le cas échéant, quel en a été le résultat?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Le résultat de ma visite aux Barbades est que j'y ai laissé un bien meilleur souvenir que mon honorable ami qui passait ses vacances à Antigua, à ce qu'on me dit.

[*Français*]

LE COMMERCE

IMPORTATIONS ÉTRANGÈRES NUISIBLES À L'INDUSTRIE CANADIENNE DU TEXTILE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au très honorable premier ministre.

A la suite de plusieurs mises à pied dans les industries canadiennes du textile et du tort considérable causé par des importations étrangères, particulièrement en provenance du Japon, le gouvernement entend-il faire une enquête spéciale à ce sujet et prendre les mesures nécessaires pour parer à ces difficultés économiques?

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Le ministère du Commerce étudie activement la question. Par ailleurs, des discussions portant sur le commerce international sont en cours à Genève et ces discussions touchent de près notre industrie. Nous espérons qu'elles aboutiront prochainement et seront favorables au Canada, mais il serait malavisé, à mon avis, de prendre des mesures particulières avant la fin de ces entretiens.

LE NORD CANADIEN

L'AMARRAGE DÉFINITIF DE LA «GRANDE HERMINE»

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. R. Keays (Gaspé): J'avais une question à poser au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien mais, en son absence, je l'adresserai au premier ministre. Il s'agit de la déclaration faite par le maire de Montréal lors du dîner du Club Richelieu, à Québec, le 28 décembre, au sujet du port d'amarrage définitif de la *Grande Hermine*. Le premier ministre peut-il nous assurer que le gouvernement songe sérieusement à modifier sa politique actuelle?

M. l'Orateur: A l'ordre. Nous nous rapprochons de 1968, mais la question n'est pas plus recevable pour autant, du moins pas à l'heure actuelle.

M. Keays: Monsieur l'Orateur, le ministre sait-il que les maires et les organismes publics de la province de Québec, représentant plus des quatre cinquièmes de la population, ont exprimé le désir que le navire mouille à

Gaspé? Si oui, j'espère que, dans ce cas, la majorité prévaudra.

M. l'Orateur: A l'ordre. J'ai l'impression qu'on a déjà posé la question. Quoi qu'il en soit, elle devrait être inscrite au *Feuilleton.*

L'AGRICULTURE

LA NOUVELLE-ÉCOSSE—L'AIDE FÉDÉRALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert C. Coates (Cumberland): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre de l'Agriculture. Le ministre a-t-il eu des contacts avec la fédération agricole de la Nouvelle-Écosse ou avec le gouvernement de cette province, ou encore avec les deux, au sujet des récentes propositions de la fédération concernant la nécessité d'apporter une aide de plus de 50 millions de dollars, à cette industrie de la Nouvelle-Écosse? Dans le cas de l'affirmative, quelles sont les mesures prévues par le ministre dans ce domaine?

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, je n'ai rien appris, jusqu'ici, de ladite communication. Cependant, je serai heureux de tenir la question pour préavis afin de renseigner le député à ce sujet.

L'IMMIGRATION

LA VENUE AU CANADA DU CHEF ADJOINT DU PARTI NÉO-NAZI ALLEMAND

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Milton L. Klein (Cartier): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Le gouvernement refusera-t-il d'admettre au Canada Adolf von Thadden, chef adjoint du parti démocratique national néo-nazi de l'Allemagne de l'Ouest, lors de sa visite annoncée, pour les mêmes raisons qu'il exclut son homologue américain Rockwell du Canada?

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, j'ai pris connaissance de cette affaire dans les journaux. J'effectue une enquête approfondie au sujet de M. Adolf Von Thadden et j'espère pouvoir faire une déclaration à ce sujet plus tard à la Chambre.

LES TRANSPORTS

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT—L'AUGMENTATION DES PÉAGES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Albert): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre des Transports. Elle se rattache aux péages dans la Voie maritime au sujet desquels le ministre vient de déposer certains documents. Peut-il nous dire comment le gouvernement envisage la question générale des péages dans la Voie maritime?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je remercie le député d'avoir fait en sorte qu'on ne m'oublie pas aujourd'hui. Je commençais à m'inquiéter. La question fait l'objet de discussions avec le gouvernement des États-Unis. Toute communication de ma part à la Chambre serait prématurée.

M. Bell: Une question complémentaire. Je tiens à assurer au ministre qu'au cours des quelques prochains jours, lorsque nous étudierons la mesure relative aux transports, il saura très nettement qu'on ne l'a pas oublié.

M. l'Orateur: Le député va-t-il poser une question?

M. Bell: Le ministre va-t-il nous fournir un compte rendu préliminaire sur cette question, étant donné qu'un grand nombre d'expéditeurs d'un important secteur de notre économie comptent sur ces renseignements pour organiser leurs affaires pour la saison et les mois prochains.

L'hon. M. Pickersgill: Je partage l'avis du député.

LA NAVIGATION

LES GRANDS LACS—L'EXTENSION DE LA TUTELLE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Barry Mather (New-Westminster): Monsieur l'Orateur, je voulais poser une question au ministre du Travail mais, comme il est absent, je pourrais peut-être la poser à son secrétaire parlementaire. Où en sommes-nous au sujet de l'extension de la tutelle publique sur l'administration maritime des Grands lacs, ce qui a été fait, sauf erreur, pour les syndicats?

M. B. S. Mackasey (secrétaire parlementaire du ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, je suis certain qu'à son retour le ministre voudra traiter de cette affaire.

SIR JOHN A. MACDONALD

LA CÉLÉBRATION DE SON ANNIVERSAIRE DE NAISSANCE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heath Macquarrie (Queens): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au premier

ministre. Peut-il nous dire si le gouvernement a, pour célébrer le jour de naissance du premier de tous les premiers ministres de notre pays, d'autres projets que la piètre et pâle initiative dont il était question dans le communiqué publié par son bureau le 5 janvier?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur les projets annoncés au cours du congé ne me semblent pas insuffisants eu égard aux circonstances. Mercredi prochain, anniversaire de la naissance de sir John, il conviendrait, selon moi, de déposer la proclamation et de permettre aux représentants de tous les partis du lui rendre hommage à la Chambre.

M. David MacDonald (Prince): Monsieur l'Orateur, le premier ministre a déclaré il y a quelques jours qu'il appartiendrait au Parlement d'en décider; lui ou l'un des membres de son gouvernement ont-ils songé à prendre des mesures grâce auxquelles nous honorerions périodiquement la mémoire du premier de tous les premiers ministres du Canada?

Le très hon. M. Pearson: Oui, on y a songé et on continuera d'étudier la question en même temps que certains autres éléments touchant la commémoration d'autres événements importants de notre histoire, y compris la naissance du drapeau canadien.

LES CÉRÉALES

LE BLÉ—LES DERNIERS PAIEMENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lawrence Watson (Assiniboïa): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre du Commerce en sa qualité de responsable de la Commission canadienne du blé. Pourrait-il dire à la Chambre quand la dite Commission adressera les derniers paiements aux cultivateurs de l'Ouest canadien et si l'on paiera 55c. le boisseau comme le rapportent les journaux?

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, on en a presque fini avec les comptes de la Commission canadienne du blé pour la dernière campagne agricole. J'espère être en mesure d'annoncer la date et le montant du paiement final vers la fin de cette semaine ou au début de la semaine prochaine.

LA FEMME

L'ÉTUDE DE SA CONDITION PAR UNE COMMISSION ROYALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre. Étant donné les déclarations faites en fin de semaine par le secrétaire d'État je voudrais lui demander s'il a l'intention d'instituer une commission royale pour enquêter sur le problème pressant des droits des femmes. Croit-il, comme le secrétaire d'État, que les membres du cabinet, qui sont des hommes, finissent par perdre patience lorsque des harpies les critiquent constamment?

M. l'Orateur: Le député de Winnipeg-Nord-Centre.

LA CONSTITUTION

LE RAPATRIEMENT SANS FORMULE MODIFICATRICE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, maintenant que l'année du centenaire est commencée, puis-je poser une question au premier ministre concernant la Constitution? S'il est impossible d'en arriver à s'entendre sur une formule modificatrice avant le 1er juillet, le gouvernement entend-il prendre des mesures en vue de rapatrier notre constitution dans sa forme actuelle?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je tiens à réfléchir à cette question très importante, mais la première pensée qui me vient c'est qu'il serait inutile présentement de dissocier la question constitutionnelle du problème capital que pose l'adaptation de notre acte constitutif aux réalités et aux exigences de notre temps. Cette harmonisation demande de longs travaux préparatoires, qui sont déjà amorcés au niveau provincial aussi bien qu'au niveau fédéral. Le moment venu, le Parlement fédéral sera saisi de la question. Quoi qu'il en soit, j'estime que c'est l'ensemble même du problème qu'il faut envisager.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'Opposition): Monsieur l'Orateur, le premier ministre n'est-il pas d'avis que notre année du Centenaire serait l'époque tout indiquée pour la convocation d'une conférence nationale sur la Constitution puisque, cette année, les Canadiens voudront faire tout leur possible pour assurer la vigueur du pays durant les cent prochaines années?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, ce serait une idée merveilleuse, si nous avions suffisamment de chances d'en venir à une entente lors d'une d'une telle conférence. L'idée en serait déplorable si la conférence se terminait dans la division plutôt que dans l'unité.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, à ce sujet je voudrais poser une question complémentaire. Le premier ministre a-t-il de nouveau songé à la proposition du député de Greenwood tendant à établir un comité parlementaire qui serait chargé d'étudier l'ensemble de la question au lieu d'attendre que les gouvernements fédéral et provinciaux aient élaboré une certaine procédure visant la modification de la Constitution, ce qui mettrait alors le Parlement devant un fait accompli?

Le très hon. M. Pearson: J'admets que le Parlement devrait étudier la question en premier lieu, grâce à un comité parlementaire. Je suis conscient de la proposition du député de Greenwood et de l'intérêt qu'il porte à cette question ainsi que d'autres députés. Avant d'établir un comité de ce genre, il y aurait lieu, me semble-t-il, que le gouvernement formule ses propres opinions et qu'il en fasse part au comité.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le gouvernement n'a-t-il pas d'opinions?

Le très hon. M. Pearson: Au contraire, il en a beaucoup.

LA DÉCLARATION DES DROITS DE L'HOMME

LA RÉIMPRESSION DE LA VERSION ANGLAISE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. George Muir (Lisgar): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au premier ministre. Comme un très grand nombre de gens ne cessent de demander des exemplaires de la Déclaration canadienne des droits en anglais, le premier ministre s'occupera-t-il de faire réimprimer ce document par l'Imprimerie nationale comme projet du Centenaire?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Oui, monsieur l'Orateur. Cette question est actuellement à l'étude et si le secrétaire d'État était présent, l'honorable représentante pourrait faire une communication à cet égard. Je lui signalerai la chose.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LE VIETNAM—DEMANDE D'AIDE AUX VICTIMES DE LA GUERRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au secrétaire d'État aux Affaires extérieures concernant l'aide aux civils victimes de la guerre au Vietnam. Le ministère a-t-il reçu une demande de la *Canadian Society of Friends* ou du groupe de jeunes qui a tenu une vigile ici à Ottawa entre Noël et le Jour de l'An pour accroître l'aide financière destinée aux victimes de la guerre au Vietnam du Nord et du Sud?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Je ne suis pas au courant de la présentation d'une pareille requête, monsieur l'Orateur.

M. David MacDonald (Prince): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question supplémentaire au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, question motivée par un long éditorial paru samedi dernier dans la *Gazette* de Montréal et intitulé «Comment le Canada a gâché une occasion de venir en aide aux victimes de la guerre du Vietnam». Je voudrais savoir si le secrétaire d'État aux Affaires extérieures songe à la fondation d'un centre de réadaptation pour les enfants du Vietnam du Sud, conformément aux recommandations du Dr Gustave Gingras.

L'hon. M. Martin: Monsieur l'Orateur, j'ai pris note de l'article paru dans la *Gazette* de Montréal et je puis dire qu'il est partiellement inexact. Le Dr Gingras a été envoyé au Vietnam, il y a environ un an, afin de déterminer s'il est possible, pour le Canada, de fonder un centre de réadaptation destiné à la population civile du Vietnam du Sud. Malgré ses efforts, hélas, on n'a pu s'entendre, à ce sujet, avec le gouvernement de ce pays. J'espérais alors que le Dr Gingras, qui est au Canada la personne la plus qualifiée dans ce domaine, prendrait la direction de ce projet.

M MacDonald (Prince): Je voudrais poser une autre question supplémentaire. A la lumière de l'évolution rapide des événements dans ce pays, songe-t-on à reprendre l'étude de la proposition du Dr Gingras?

L'hon. M. Martin: Il n'en est pas question. Le gouvernement est encore disposé à participer à un tel projet et à fournir ce genre d'assistance, mais il faut d'abord que le gouvernement du Vietnam du Sud l'accepte, ce qui ne s'est pas encore produit.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Je voudrais poser une question supplémentaire. Le gouvernement du Vietnam du Sud tarde-t-il à donner son approbation à la proposition du Dr Gingras parce qu'on veut absolument

que les médecins et leurs auxiliaires soient considérés comme effectifs médicaux de l'armée?

L'hon. M. Martin: Non, monsieur l'Orateur. Le gouvernement du Vietnam du Sud n'a fait preuve d'aucune réticence à l'égard de ce projet; il considérait, toutefois, qu'il n'était pas en mesure d'administrer tel quel le programme conçu par le Dr Gingras et que le gouvernement du Canada lui offrait.

L'AGRICULTURE

LES FONCTIONS DE M. S. C. BARRY

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. D. S. Harkness (Calgary-Nord): J'ai une question à poser au ministre de l'Agriculture. M. S. C. Barry est-il toujours sous-ministre de l'Agriculture? Sinon, depuis quand ne l'est-il plus?

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, M. Barry est maintenant président de la nouvelle Commission du lait.

L'hon. M. Harkness: Monsieur l'Orateur, le ministre ne nous a pas dit quand M. Barry a cessé d'être sous-ministre.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je doute que l'on puisse poser des questions de ce genre à l'appel de l'ordre du jour.

[*Français*]

MONUMENTS HISTORIQUES

RESTAURATION DU MANOIR SIR ÉTIENNE PASCAL TACHÉ À MONTMAGNY, P.Q.

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur le président, je désire poser une question au député de Parkdale (M. Haidasz) qui va répondre au nom du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Advenant que la question ne soit pas jugée urgente, j'en traiterai à 10 heures.

Voici ma question: Est-ce l'intention du gouvernement de donner suite à une requête qui a été adressée par la Jeune chambre de commerce de Montmagny en vue de restaurer le manoir sir Etienne Pascal Taché, pour rappeler le souvenir d'un des Pères de la Confédération lequel, d'ailleurs, est mon ancêtre?

M. l'Orateur: La question est très urgente, mais je ne voudrais pas priver l'honorable député du plaisir d'en traiter à 10 heures ce soir.

[*Traduction*]

AIR CANADA

RUMEURS DE PARTIALITÉ DANS LE TRAITEMENT D'EMPLOYÉS PENDANT LA GRÈVE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. G. L. Chatterton (Esquimalt-Saanich): J'ai une question à poser au ministre des Transports. A-t-il étudié les allégations de l'Association canadienne des employés des lignes aériennes, selon lesquelles durant la dernière grève déclenchée contre Air Canada, seuls les membres du personnel des syndicats ne faisant pas la grève ont été congédiés et la période de vacances annuelles accordée à l'Association internationale des machinistes, qui était en grève, n'a été octroyée qu'au personnel non syndiqué et non aux membres de l'Association canadienne des employés des lignes aériennes?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, ces allégations m'ont été soumises et je les ai signalées à mon tour à Air Canada. Sauf erreur, elles sont inexactes.

[*Plus tard*]

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, le ministre des Transports répondrait-il à une question supplémentaire à celle du député d'Esquimalt-Saanich? Pourrait-il indiquer à la Chambre, ou rendre publiques, les raisons qui, d'après Air Canada, prouveraient que les allégations du syndicat sont injustifiées et inexactes?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, j'étudierai avec soin la possibilité de déposer la correspondance pertinente.

LA POLLUTION

L'INACTION DU GOUVERNEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. G. H. Aiken (Parry-Sound-Muskoka): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Puisque rien ne présage une initiative du gouvernement fédéral dans la lutte contre la pollution, je voudrais savoir si le gouvernement a décidé de laisser ce domaine aux provinces?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Non, monsieur l'Orateur. Nous agirons dans les limites fixées par la constitution. Je suis heureux d'annoncer que nous avons réuni et étudié les principes directeurs adoptés à l'issue

de la conférence de novembre. Les coordonnateurs du Conseil canadien des ministres des ressources se réuniront le 16 janvier, préparant ainsi une conférence des ministres eux-mêmes.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord Centre): Monsieur l'Orateur, puis-je adresser une question supplémentaire au premier ministre? Étant donné l'inquiétude croissante au sujet de la pollution en Amérique du Nord et le grand nombre de ministères de l'État que cela touche, le premier ministre étudiera-t-il la possibilité de nommer «au sommet» un conseil de cabinet réunissant tous ces ministères pour qu'on puisse s'attaquer à la pollution avant qu'il soit trop tard?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, il y a un comité interministériel et un comité du cabinet qui étudient justement ce problème.

LES ANCIENS COMBATTANTS

LE RAPPORT DE LA COMMISSION WOOD

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. N. Ormiston (Melville): Monsieur l'Orateur, j'aimerais interroger le ministre des Affaires des anciens combattants. A-t-il des nouvelles des travaux de la Commission Wood?

L'hon. Roger Teillet (ministre des Affaires des anciens combattants): Monsieur l'Orateur, aux dernières nouvelles, le rapport paraîtrait ce mois-ci ou au début de février. Achevé, il est à l'impression.

L'HYMNE NATIONAL

«Ô CANADA»—L'ÉTUDE DE L'ADOPTION PAR UN COMITÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert Stanbury (York-Scarborough): Monsieur l'Orateur, immédiatement avant l'ajournement de Noël, j'ai demandé au premier ministre quand nous aurions l'occasion d'adopter «Ô Canada» comme hymne national. Le premier ministre a répondu qu'il espérait voir cette affaire déférée à un comité et inscrite au *Feuilleton* à la rentrée. L'espoir du premier ministre ne semble pas s'être réalisé, mais je me demande s'il peut nous dire quand un projet de résolution en ce sens sera inscrit au *Feuilleton*.

[L'hon. M. Pepin.]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le projet de résolution sera présenté aujourd'hui et inscrit au *Feuilleton* demain. Le comité sera établi dans quelques jours.

[*Plus tard*]

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Monsieur l'Orateur, pourrais-je demander au premier ministre, au sujet de la question qu'on lui a posée, s'il ignore qu'un projet de résolution là-dessus est inscrit à son nom au *Feuilleton* et s'il entend en présenter un autre? Si oui, à quelle fin?

Le très hon. M. Pearson: Cet autre projet de résolution, monsieur l'Orateur, tendra à instituer le comité qui s'occupera de la question.

LES FAILLITES

LA SOCIÉTÉ «PRUDENTIAL FINANCE CORPORATION»—DEMANDE D'UNE ENQUÊTE JUDICIAIRE CONJOINTE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. John Gilbert (Broadview): Monsieur l'Orateur, ma question était destinée au ministre des Finances, mais vu son absence je l'adresse au premier ministre.

Vu que depuis l'ajournement de la Chambre, le procureur général de l'Ontario a fait une déclaration voulant que le gouvernement fédéral soit dans une certaine mesure responsable du désastre de la *Prudential Finance Corporation* et de ses sociétés associées, et que le ministre des Finances a prétendu le contraire, le gouvernement songe-t-il à proposer au gouvernement de l'Ontario d'instituer une enquête judiciaire conjointe dans cette affaire en ce qu'elle touche les deux juridictions afin de prévenir tout désastre semblable à l'avenir?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Je doute qu'une enquête judiciaire conjointe soit la meilleure façon de procéder.

[*Plus tard*]

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, en réponse à la question que lui adressait le député de Broadview au sujet de la *Prudential* il y a quelques minutes, le premier ministre a indiqué qu'il ne voyait pas l'utilité d'une enquête judiciaire conjointe. Dans ce cas, le gouvernement fédéral songe-t-il à instituer seul une enquête sur les raisons pour lesquelles non seulement la *Prudential*, mais encore la *North American General Insurance Company*, se sont trouvées dans la position que l'on sait.

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, les deux gouvernements ont des responsabilités bien différentes à ce sujet. Il me semble que toute enquête du gouvernement fédéral devrait viser ses responsabilités. Je discuterai volontiers de la chose avec le ministre des Finances.

LA NAVIGATION

LES ACCIDENTS SUR LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, avant le congé, j'ai posé deux questions au ministre des Transports au sujet d'accidents de la navigation, la première se rapportant à l'*Ontario Power,* la seconde au chavirement du *John Cabot.* Je me demande si le ministre aurait des renseignements à fournir à la Chambre sur ces deux accidents?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, j'ai été un peu négligent, je l'avoue, car j'ai les renseignements, mais pas ici. Je les fournirai volontiers demain.

DEMANDE DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, en l'absence du secrétaire d'État, pourrais-je poser une question à son secrétaire parlementaire ou au ministre suppléant? Il y a onze mois aujourd'hui la Chambre a adopté trois motions inscrites en mon nom et demandant un dépôt de documents. Serait-il possible qu'on dépose ces documents avant qu'une année entière soit écoulée?

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen, interrompu le mercredi 21 décembre, du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Lorsque le comité a levé la séance le mercredi 21 décembre 1966, l'article 1 du bill était en délibération.

Sur l'article 1—*Politique nationale des transports.*

M. Coates: Monsieur le président, nulle mesure législative qui pourrait être présentée à la Chambre cette année ne revêtira plus d'importance que celle-ci pour le développement futur des provinces atlantiques. Je suis convaincu que le ministre des Transports est fort conscient des craintes et des appréhensions des habitants de cette région en ce qui concerne la politique nationale des transports. Depuis le début du siècle, nous avons constaté, en matière de politique des transports, que tout était affaire de chance quant à l'espoir d'améliorer les conditions de transport dans notre région, et que la chance, jamais encore, ne nous a souri.

Au cours des dernières semaines, on a vu surgir dans la province de Québec une certaine attitude quant à la célébration ou plutôt à la non-célébration du centenaire du Canada dans cette province. Tout ce que je puis dire c'est que s'il existe une région qui a le moins de raisons de se réjouir de la Confédération que les provinces Maritimes, j'aimerais la connaître, et ce n'est sûrement pas la province de Québec. C'est notre région qui a contribué le plus à la naissance de la Confédération et qui en a retiré le moins. Malgré tout, nous croyons encore que nous avons eu raison d'agir comme nous l'avons fait en 1867. Nous regardons nos problèmes bien en face, nous essayons de les régler et nous tenons à nous joindre aux Canadiens de toutes les régions du pays pour célébrer une année extraordinaire qui, nous l'espérons, marquera le début d'un siècle de prospérité pour l'ensemble du pays.

Comme l'ont signalé les députés d'Halifax et celui de Saint-Jean-Albert, les citoyens de nos villes portuaires ont constaté chaque année une baisse sensible du volume des affaires de ces ports à cause des politiques du ministère des Transports qui consistent toujours à ouvrir de nouvelles voies maritimes à la province de Québec, surtout au port de Montréal. J'ai lu en fin de semaine un article publié le 7 janvier dans le *Star* de Montréal. On y trouve des données statistiques qui expliquent clairement la raison de l'inquiétude du député de Saint-Jean-Albert et de ceux d'Halifax et l'étendue de la baisse des affaires dans nos villes portuaires.

En décembre, le ministre des Transports est venu chez nous, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, assister à des banquets

pour les employés de ports. Il a alors déclaré qu'il n'avait pas l'intention de faire quoi que ce soit au sujet de la navigation sur le Saint-Laurent et des services de brise-glaces de son ministère. Comme d'habitude, l'inertie du gouvernement aura pour effet de ralentir l'économie des provinces Maritimes.

• (3.50 p.m.)

Les chiffres des arrivées à Montréal entre le 1er janvier et le 31 mars valent la peine d'être consignés au compte rendu. En 1960, cinq océaniques et deux caboteurs, c'est-à-dire sept navires en tout, ont jeté l'ancre à Montréal. Le tonnage des navires étrangers s'élevait à 14,971 et celui des navires canadiens à 2,398. Comparons ces chiffres à ceux de 1966. De 1960 à 1966, le nombre des océaniques arrivés à Montréal est passé de 5 à 56 et celui des caboteurs, de 2 à 63. Le total est donc passé de 7 à 119. Le chargement des navires étrangers a augmenté de 200,000 tonnes environ, passant de 14,971 à 214,352. Le chargement des navires canadiens a augmenté de 287,600 tonnes, passant de 2,398 à 289,942. Il est sûr que si le gouvernement n'intervient pas, les ports d'Halifax et de Saint-Jean ne seront pas plus actifs en hiver qu'en été. Si cela dure, l'économie des provinces Atlantiques, surtout de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, se détériorera considérablement.

Hier soir, on aura pu constater, sur le petit écran, que la navigation, à Halifax, est sensiblement réduite. Il est navrant de voir ce port presque inactif et les nombreux débardeurs en chômage, car ils comptent sur leur travail d'hiver pour leur salaire annuel. Si le ministre des Transports a carte blanche, rien ne changera. Nous parlons d'une politique nationale des transports. Si c'est là un élément de cette politique, Dieu protège les provinces Maritimes parce que le gouvernement ne les aidera pas et c'est en Dieu seul qu'on peut espérer. Prions, prions beaucoup, car nous n'avons rien à attendre du gouvernement, la chose est claire.

Si nous étions de deux qui n'honorent pas les contrats qu'ils ont signés, on verrait ressortir en Nouvelle-Écosse les brassards noirs portés en 1867, lorsque cette province est entrée dans la Confédération. Ce sont des jours néfastes pour les habitants des provinces Maritimes non seulement en ce qui concerne la politique des transports mais dans beaucoup d'autres domaines, comme le prouvent les congédiements nombreux dans beaucoup de nos secteurs industriels.

[M. Coates]

Nos problèmes ne concernent pas uniquement la houille; nous en avons aussi en ce qui concerne l'acier, et d'autres, touchant notre survivance même. Les politiques quotidiennes du gouvernement ne se traduisent pas pour nous par du progrès. Sûrement, nous serions en droit d'espérer davantage d'un ministre des Transports qui représente une circonscription des provinces atlantiques. Il a vu les statistiques du tonnage que nos ports perdent en ce moment. Il nous dit que nous devons espérer rien de plus que ce que nous avons reçu jusqu'à présent. Il ne fait rien; il laisse les affaires que pendant des années nous escomptions obtenir, bénéficier à la province de Québec, qui ne veut pas prendre part aux fêtes du centenaire de la Confédération parce qu'elle n'est pas satisfaite de son sort. Si elle n'est pas satisfaite de ce qu'elle obtient maintenant, n'oublions pas que les citoyens de la Nouvelle-Écosse devraient être beaucoup plus déçus, car le gouvernement actuel se montre chaque jour de moins en moins généreux envers eux. Ce n'est pas la politique qui était censée être adoptée à l'arrivée au pouvoir du gouvernement. En 1965, lors des élections, nous avons témoigné notre méfiance à l'endroit du gouvernement et fait comprendre que nous n'étions pas dupes des mensonges qu'il nous débitait en 1963. Si nous avons encore de nombreuses données statistiques comme celles ayant trait à la navigation vers le port de Montréal qui est détournée des ports d'Halifax et de Saint-Jean, nous n'accorderons pas notre confiance au gouvernement aux prochaines élections fédérales. En outre, nous ne nous contenterons pas des programmes énoncés par le ministre des Transports, bien qu'il sache qu'en n'agissant pas, il lèse nos intérêts et nous enlève tout espoir de voir la situation s'améliorer.

Je dois ajouter que j'ai hâte d'entendre le député d'Antigonish-Guysborough, car d'après ses déclarations à la Chambre et ailleurs, je crois comprendre qu'il n'approuve pas cette politique en matière de transports qui réduirait constamment le volume de nos affaires. Il est partisan d'une politique de transport qui nous permettra d'entrevoir des progrès économiques. Voilà, à mon avis, un aspect fort important pour notre avenir en matière de transport.

J'aimerais entendre ce que le ministre des Transports dira au sujet de l'idée du chef de l'opposition concernant l'aménagement d'une

nouvelle voie ferrée entre le Québec et les provinces de l'Atlantique qui traverserait le Nouveau-Brunswick, et formerait un raccourci sensible. Nos marchandises atteindraient les marchés plus vite et à meilleur compte. J'aimerais savoir aussi ce qu'il pense du corridor. Voilà un bon moyen d'amener nos marchandises à destination.

L'hon. M. Pickersgill: Puis-je poser une question au député? Lorsqu'il parle du corridor, songe-t-il à la grand-route préconisée par le *Gleaner* de Frédéricton ou au chemin de fer que recommande son chef?

• (4.00 p.m.)

M. Coates: Si le ministre écoutait attentivement et avec calme, il s'apercevrait que je parlais du chemin de fer mais que je parle maintenant de la grand-route. J'ignore ce qui se passe à Terre-Neuve, mais j'ai toujours cru que le ministre luttait pour faire aménager chemins de fer et grand-routes dans cette province. Je ne vois pas pourquoi, dans les provinces de l'Atlantique, on devrait se contenter de l'un ou l'autre moyen de transport. Pourquoi ne peut-on nous considérer comme des Canadiens à part entière au même titre que les habitants des autres régions du pays, et nous accorder l'un et l'autre? Pourquoi la population des Maritimes ne bénéficierait-elle des deux, comme leurs compatriotes des autres régions? Ce sont là les idées du ministre des Transports et de ses collègues. Il est grand temps que le gouvernement se rende compte que les Maritimes font partie intégrante du Canada et méritent d'être traitées comme les autres provinces.

Je ne veux rien dire du retard que le gouvernement a apporté à l'aménagement de la chaussée de l'Île du Prince-Édouard. Je sais que les travaux sont maintenant en marche, mais on y a mis le temps. Nous avons appris la patience. Nous savons que parfois nous avons cinq ans de retard sur les autres provinces, mais on nous enjoint de ne pas protester, car nous risquerions alors de ne rien avoir du tout.

Je dis au ministre des Transports que nous ne devrions pas rester ainsi à la remorque, parce que les Maritimes accusent un indice de régression bien plus grave qu'ailleurs. Si le ministre ne le croit pas, qu'il aille dans ma circonscription. Les congédiements y battent les records établis de longue date. Dans l'Île du Cap-Breton, c'est la même chose. Qu'il aille à Halifax ou à Saint-Jean, il sera édifié.

Le seul mérite du gouvernement est d'avoir accordé d'importants contrats aux chantiers navals de Saint-Jean. L'économie de la région en bénéficiera. Pourtant, à quoi bon donner d'une main et reprendre de l'autre? C'est ce qu'on fait en brisant la glace sur le Saint-Laurent. On enlève ainsi, aux habitants des Maritimes, un travail dont la plupart des gens ne peuvent sans doute apprécier l'importance; ils l'aprécieront cependant s'ils lisent l'article publié samedi dans le *Star* de Montréal. Ils constateront en effet que la province de Québec n'a pas l'intention de réduire la navigation dans le port de Montréal, mais de l'augmenter. Mais cela leur sera difficile, car elle est déjà fort réduite dans les Maritimes. Bientôt, les provinces Maritimes seront forcées de fermer leurs ports.

J'aimerais savoir ce qu'on fera pour donner de l'emploi à ceux qui chôment par suite des services de brise-glace fournis par le ministère des Transports sur le Saint-Laurent. Il est navrant que la politique gouvernementale puisse détruire ainsi, avec autant d'efficacité, l'économie de deux provinces de l'Atlantique.

Le ministres des Transports a mentionné tout à l'heure la proposition du chef de l'opposition touchant une voie ferrée qui traverserait le centre du Nouveau-Brunswick; quel est donc son point de vue à ce sujet? Quelle est l'attitude du gouvernement? La proposition contribuerait-elle beaucoup à l'expansion de l'économie des provinces Atlantiques? Certes, le ministre doit comprendre, vu ses rapports si étroits avec l'Office d'expansion économique de la région atlantique, que pour industrialiser notre région dans la mesure que nous désirons, et trouver les emplois requis pour les habitants de l'île du Cap-Breton, il nous faut des transports. Dans la région, je fais entrer Inverness-Richmond, car dans aucune circonscription ne trouve-t-on autant de pauvreté que dans celle du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social.

Si nous voulons ranimer cette région, je voudrais savoir comment on peut mieux y parvenir qu'en assurant des transports moins coûteux vers les centres populeux de notre nation. Certes, si nous devons souscrire à une

politique nationale des transports, nous avons le droit de savoir ce dont nous disposerons pour compenser la politique du ministre qui consiste à transférer au port de Montréal un volume toujours plus important de notre trafic portuaire.

Il faudra tenir compte d'autres questions importantes. Le député de Queens-Lunenburg et le député de Shelburne-Yarmouth-Clare ont posé au ministre des Transports d'innombrables questions concernant un second service de traversier entre le Canada et les États de la Nouvelle Angleterre. C'est comme si on posait une question à un muet, car la réponse nous éclaire autant que si nous n'avions rien demandé. La seule chose évidente aux yeux des habitants des Maritimes, c'est qu'ils ont, à Ottawa, des représentants qui s'intéressent à leurs problèmes, que le gouvernement fédéral ne s'y intéresse pas et qu'il n'est pas disposé à prendre les mesures nécessaires non seulement à la survie, mais encore au progrès de cette région.

M. Stewart: Monsieur le président, je me demande si le député me permettrait une question. Pourrait-il dire au comité si le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a laissé entendre à quel port de cette province il destine le terminus de ce service de traversier supplémentaire?

M. Coates: Je ne suis pas dans le secret du gouvernement de la Nouvelle-Écosse à ce sujet. Peut-être le ministre des Transports est-il mieux renseigné que moi. Les questions posées par ce côté-ci de la Chambre n'ont obtenu aucune réponse du ministre des Transports qui s'est contenté de répondre qu'on étudie sérieusement le projet en question. C'est une réponse très agréable. Espérons que sous peu le ministre puisse nous donner le résultat de cette étude sérieuse.

M. Stewart: Le député ne convient-il pas que l'étude de cette proposition progresserait si le gouvernement de la Nouvelle-Écosse rendait publiques ses vues sur la question?

M. Coates: Je ne vois pas comment une déclaration publique du gouvernement de la Nouvelle-Écosse serait d'une aide appréciable. J'ai toujours cru que chaque province doit envisager avec circonspection ce fédéralisme coopératif, comme on dit, et qu'il faut consulter tous les intéressés pour assurer un accord unanime.

M. Stewart: Le député ne conviendrait-il pas que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a déjà reconnu qu'il est le premier responsable de ce deuxième service de transbordement entre la Nouvelle-Écosse et la Nouvelle-Angleterre en commandant le rapport Margison sur les emplacements des terminus?

M. Coates: Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse accepte toujours sa responsabilité, comme il l'a démontré de bien des façons. Si le gouvernement fédéral assumait sa responsabilité dans la même mesure que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse relativement à la deuxième ligne de transbordeurs, nous pourrions sans doute en prévoir une dans un avenir très prochain. Je suis moins sûr que le gouvernement fédéral consente à faire face à son obligation que je le suis dans le cas du gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

• (4.10 p.m.)

Il est un autre secteur, où j'estime que nous pourrions faire davantage. Je pense que le gouvernement fédéral pourrait y apporter une aide appréciable. Je parle des routes touristiques et du genre d'aide offerte en vertu du programme d'aménagement de voies d'accès aux ressources. Je songe à celle de la baie de Fundy, mais les Maritimes en comptent d'autres semblables, j'en suis sûr. Il en est une au Cap-Breton qui a suscité bien des commentaires. Si l'on établissait un programme spécial en vue d'aménager des routes touristiques donnant accès à ce que nous estimons être de vastes ressources latentes, elles profiteraient, à mon avis, non seulement aux résidents mais aussi aux nombreux visiteurs qui ne manqueraient pas, nous l'espérons, d'être ainsi attirés dans notre région chaque année. Nous avons à peine commencé à exploiter notre potentiel touristique.

M. Stewart: Le député me permettrait-il de lui poser une autre question dès maintenant? Je regrette de l'interrompre. Se rend-il compte qu'en 1966 quatre-vingt-neuf routes étaient en voie d'aménagement en Nouvelle-Écosse grâce à l'aide du gouvernement fédéral?

M. Coates: L'honorable député est évidemment bien meilleur statisticien que moi et, à titre de secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics, il est nettement mieux placé que je ne le suis pour obtenir ce genre de renseignements. Ce qu'il affirme est peut-être exact. Pour ma part, je prétends simplement que le gouvernement a abandonné le programme d'aménagement de routes d'accès aux ressources. Pour les provinces atlantiques et, pour les provinces Maritimes, c'était un

excellent programme. Voilà le genre de programme que j'aimerais qu'on adopte. Peu importe le nom qu'on lui donne et la façon dont on l'applique—à l'échelon national ou, plus particulièrement, à l'échelon des provinces atlantiques—je préconise l'exécution d'un programme du genre. De la sorte, des projets tels que la route touristique de la baie de Fundy pourrait faire l'objet d'une aide financière spéciale.

De l'avis des gens des Maritimes, le programme proposé ne nuira en rien au programme actuel auquel le gouvernement provincial a affecté une certaine somme. Si nous pouvions rétablir dans les provinces atlantiques un programme semblable au programme des routes d'accès aux ressources, le tourisme en retirerait à mon avis des avantages appréciables et l'économie de cette région du pays en profiterait sensiblement.

Après tout, monsieur le président, c'est ce que nous attendons d'une politique nationale des transports. Il est bien beau de parler d'une deuxième route transcanadienne et d'autres projets semblables, mais les provinces atlantiques préféreraient avoir plus de routes pour les touristes.

M. Stewart: Le député me permettrait-il de lui poser une autre question?

M. le président: A l'ordre. Je signale au député de Cumberland que son temps de parole est écoulé.

M. Stewart: Je m'abstiendrai donc de poser ma question, monsieur le président.

M. Danforth: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il y ait le moindre doute dans l'esprit des députés qui siègent ici quant aux conséquences profondes que ce projet de loi aura sur l'ensemble du réseau des transports au Canada. En lisant le bill, personne ne pourra non plus douter de sa complexité. Personne ne s'est plaint de l'objectif que le gouvernement visait en présentant ce projet de loi, soit d'élaborer un réseau des transports qui servirait l'ensemble du Canada. Je ne crois pas que personne s'en soit pris sérieusement au gouvernement au sujet de sa tentative honnête de mettre les chemins de fer en état de se subvenir à eux-mêmes, au lieu d'être financés par des subventions aussi considérables de l'État.

Les explications que le ministre a données à la télévision, lorsqu'il y fut interrogé, m'ont impressionné. Il a dit que les contribuables seraient justement inquiets de toute augmentation des subventions au delà de 100 millions de dollars et je crois qu'il avait raison de le présumer.

Voici, monsieur le président, la raison pour laquelle je prends la parole aujourd'hui. Tout au long du débat et pendant les nombreuses discussions qui l'ont précédé au sujet des transports, on a constamment mentionné la grande distance entre l'Est et l'Ouest du Canada. On nous a parlé des grandes distances parcourues, des services rendus et des frais qu'entraînent ces services.

Les arguments à cet égard sont certainement fondés mais nous avons tendance à oublier les difficultés et les problèmes posés par la distance tout aussi considérable entre le Nord et le Sud du Canada. Je songe, par exemple, à la distance entre Windsor, en Ontario, et le port de Churchill, dans le Nord du Manitoba. D'autres députés parleront en détail des problèmes ayant trait au port de Churchill et aux régions septentrionales de l'Ontario et du Manitoba, mais j'aimerais parler pendant quelques instants des problèmes particuliers qui se posent aux habitants du Sud de l'Ontario par suite de leur situation géographique.

En consultant une carte du Canada, monsieur le président, vous comprendriez, sans aucun doute, le problème que pose notre situation tout au Sud. De fait, je crois que le Sud de l'Ontario et la ville de New-York se trouvent à peu près au même degré de latitude. A cause de cette situation géographique, les résidents du Sud-Ouest de l'Ontario, dans l'industrie, le commerce, et divers secteurs du transport croient depuis longtemps qu'ils ont eu à subir un énorme désavantage à cause du règlement gouvernant le transport, le transport ferroviaire en particulier. Je suis sûr que le ministre en a conscience.

La Chambre de commerce de Windsor a soumis au comité des transports un mémoire qui, permettez-moi de le souligner, avait l'appui des diverses chambres de commerce et municipalités de cette région. Lors de la présentation de ce mémoire au comité des transports, à propos de ce problème particulier, le ministre l'a accueilli avec bienveillance, je l'affirme sans crainte; il a aussi exprimé l'espoir que lorsque le projet de loi dans sa forme modifiée serait de nouveau présenté à la Chambre, certaines régions obtiendraient l'aide requise.

Après avoir consulté les intéressés, j'ai constaté que les amendements contenus dans cette version revisée du projet de loi n'arriveront pas, croit-on généralement, à assurer l'aide tant désirée. Incontestablement, monsieur le président, les résidents du Sud-Ouest de l'Ontario trouveront de plus en plus difficile de concurrencer d'autres régions du Canada si le régime actuel d'allocation des

tarifs ferroviaires est incorporé au projet de loi revisé.

• (4.20 p.m.)

Vous vous souviendrez, monsieur le président—bon nombre de mémoires en provenance de cette région l'ont rappelé et, d'ailleurs, moi-même et d'autres députés l'ont déjà signalé à la Chambre—qu'à cause de notre situation géographique, nous devons payer un certain tarif pour les marchandises que nous expédions vers l'Est et un autre pour les marchandises expédiées vers l'Ouest. Cela signifie que pour transporter des marchandises de première classe de Windsor au port d'Halifax, il en coûte environ le double, par mille et par livre, de ce qu'il en coûte à partir de Montréal. Cela semble juste et raisonnable, car la distance entre Windsor et Halifax est à peu près le double de celle qui sépare Montréal d'Halifax. Toutefois, ce n'est pas le système qu'on emploie lorsque nous expédions des marchandises vers l'Ouest. Pour le tranport de marchandises de Windsor à Winnipeg, par exemple, bien que Windsor soit 600 milles plus près de Winnipeg que Montréal, le tarif est sensiblement le même que celui exigé à partir de Montréal. Cela ne nous semble pas juste. A cause de notre situation géographique, lorsque nous voulons expédier des marchandises vers l'Ouest, on nous impose un tarif comme si toutes les marchandises expédiées de notre région devaient être transportées vers l'Est —presque jusqu'à Toronto—avant de pouvoir être acheminées vers l'Ouest. Nous sommes donc soumis à un double tarif.

Si elle est incorporée dans le nouveau projet de loi, cette sorte de chose aura vraiment de grandes conséquences pour notre région, car le fait est que, lorsque la région en question du Sud-Ouest de l'Ontario a été désignée et spécialement exemptée de certains impôts, elle a connu pendant les deux ou trois années suivantes une affluence très marquée d'industries de presque tous les genres. L'éventail de ces entreprises s'étendait depuis les plus vastes industries jusqu'aux plus petits sous-traitants. Le regain de vitalité en question manquait à la région depuis quelques années.

Les personnes averties sont convaincues que s'il nous en coûte trop cher pour expédier nos produits vers l'Ouest, l'affluence de nouvelles industries diminuera, les entreprises actuelles de la région ne se développeront pas, et le progrès en général en sera freiné. En fait, c'est déjà commencé. Certains industriels ont pensé que le projet de loi à l'étude ne nous procurerait peut-être pas le soulagement que nous estimons nécessaire.

Il est exact que les grandes entreprises industrielles, à cause de leur puissance politique et du tonnage important de marchandises qu'elles expédient, sont en mesure de négocier avec les chemins de fer pour obtenir des tarifs spéciaux. Il faut s'y attendre. Le nouveau projet de loi envisagé par le ministre élargira peut-être la portée de telles négociations. Extrêmement nombreuses seront les petites entreprises qui ne retireront aucun avantage de telles négociations, d'abord parce que le volume des marchandises qu'elles expédient ne vaut pas la peine de recourir à des négociations et ensuite parce qu'elles ne disposent pas de la puissance nécessaire pour imposer leurs volontés à une organisation aussi importante que les chemins de fer. Ces petites entreprises ne pourront donc pas négocier, et pourtant quel chiffre énorme ne représente pas le total de leurs expéditions. Si ces petites industries s'unissaient pour agir comme un seul organisme, peut-être pourraient-elle obtenir les mêmes tarifs que certaines des grandes industries.

Le ministre a déclaré qu'en vertu du bill à l'étude, on porterait une attention spéciale aux marchés captifs. Je sais que le ministre contestera, peut-être est-il justifié de le faire, que la région que je représente dans le Sud-Ouest de l'Ontario est un marché captif. Il dira, j'en suis sûr, que non seulement, avons-nous accès à deux réseaux de chemins de fer—à quatre réseaux, si l'on tient compte des chemins de fer américains—mais aussi aux compagnies de transport routier et de transport maritime. S'il ne s'agissait que de cela, le ministre aurait parfaitement raison. Mais si l'on envisage la question du point de vue de l'homme d'affaires, je suis persuadé que le ministre conviendra avec moi que nous avons un fort volume de marchandises à expédier, ce qui comporte des frais considérables en tarifs-marchandises. Vue sous cet angle, la région constitue, en effet, un marché captif, car les tarifs fixés par les compagnies de transport routier ou maritime suivront de très près, dans un sens ou dans l'autre, toute revision des tarifs-marchandises des chemins de fer. Le ministre sait aussi bien que moi que si les chemins de fer sont autorisés à hausser leurs tarifs, les autres compagnies de transport de notre région hausseront proportionnellement les leurs. Vu les mesures prises par les compagnies, dans le cas des divers moyens de transport, il me semble qu'il y aurait lieu de tenir particulièrement compte des problèmes nous concernant.

Il y a un autre facteur dont il faudrait tenir compte, en ce qui concerne la région spéciale dont il s'agit ici. J'ai parlé de l'implantation d'industries, qui s'est produite, vu que la région avait été désignée et bénéficiait de stimulants fiscaux. Bien que des compagnies importantes et spéciales puissent obtenir des tarifs

spéciaux, les nouvelles industries qui songeront logiquement à s'implanter dans cette région, pour y tirer parti de l'énergie et des autres avantages, se verront privées des tarifs spéciaux obtenus par voie de négociations par les grandes industries. Les nouvelles industries vont être obligées de s'en remettre aux évaluations économiques et aux tarifs publiés par les compagnies de chemin de fer, de camionnage et de transport par eau.

Nous constatons que la plupart des industries sont d'avis que la région située entre Toronto et Montréal présente plus d'avantages que la nôtre, en raison des tarifs moins élevés du transport vers l'Est et l'Ouest—surtout vers l'Ouest du pays. Selon nous, on devrait prendre des mesures à ce sujet dès maintenant. Compte tenu des nombreuses complexités du projet de loi actuel sur les transports et des efforts considérables exigés par sa préparation, nous sommes persuadés qu'une fois adopté par le Parlement, le bill restera en vigueur assez longtemps. Nous exhortons le ministre à tenir compte de façon particulière de notre situation géographique et des recommandations que nous avons faites.

• (4.30 p.m.)

Nous avons appris de longue date que chaque fois qu'on applique une nouvelle mesure concernant les transports, la procédure en appel prévue est longue et décevante même si, dans l'esprit du ministre, du comité et de la Chambre, les voies menant à l'appel sont satisfaisantes. Même lorsque l'appel donne lieu à une décision favorable, le délai encouru cause d'habitude un tort irréparable. Il est temps, selon nous, que le gouvernement manifeste la sollicitude nécessaire, et voilà pourquoi je demande au ministre d'expliquer, pour rassurer ceux qui ont à cœur cette question, comment les dispositions susceptibles de fournir l'aide nécessaire sont réellement contenues dans cette mesure. Y a-t-il un élément qui nous aurait échappé dans notre lecture attentive de ce projet de loi, ou bien notre appréciation est-elle juste, ou sommes-nous toujours devant ce grave problème que j'ai mentionné?

J'aimerais aborder une autre question. Elle touche toute la région et a trait à la suppression des subventions, «suppression graduelle», expression, sauf erreur, à la mode. Vous vous rappelez, monsieur le président, que les cultivateurs de céréales de provende de ma région demandent depuis quelque temps le même traitement accordé aux producteurs de provendes de l'Ouest du Canada, lorsqu'il s'agit de transporter des provendes aux marchés de l'Est. Nous aimerions savoir si le gouvernement songe à supprimer graduellement les subventions versées aux producteurs de provendes de l'Ouest...

L'hon. M. Pickersgill: Je dirai au député, avec toute l'amabilité possible, que cette question n'a aucun rapport avec ce bill-ci. Les subventions aux provendes relèvent d'une mesure législative distincte proposée par le ministre des Forêts. Cette mesure-ci ne toucherait aucunement ces subventions.

M. Danforth: Je remercie le ministre, plus particulièrement pour la dernière partie de sa déclaration, lorsqu'il a dit que ce bill ne touchera en aucune façon ces subventions qui, sauf erreur, relèveront d'une nouvelle commission instituée aux termes de la loi sur l'aide à l'alimentation des animaux de ferme. C'est une question que nous étudions attentivement. Cette mesure abroge-t-elle des lois administrées par d'autres ministères? Le ministre fait signe que non.

L'hon. M. Pickersgill: Pas à moins qu'elle ne les abroge explicitement.

M. Danforth: Je le comprends parfaitement. Le ministre vient de nous faire savoir que d'autres organismes du gouvernement continueront de s'occuper des subventions aux chemins de fer. Voilà qui ne manquera pas de compliquer davantage la mesure que nous étudions présentement. Comme le ministre nous a dit que le projet de loi sur les transports ne touchera pas les subventions aux provendes, j'aimerais revenir pendant quelques minutes à l'argument que j'ai avancé plus tôt à propos du problème spécial de ma circonscription. Le débat a démontré que la question des transports doit, à cause de l'emplacement des centres commerciaux du pays, se ramener à une série de facteurs régionaux. Le ministre nous a promis qu'on maintiendra les taux en vigueur au Pas du Nid-de-qu'on observera dans les Maritimes une période d'essai de deux ans avant de modifier l'échelle des tarifs-marchandises dans le cas des subventions. On craint de plus en plus, surtout dans le Sud-Ouest de l'Ontario, qu'une fois éliminées les subventions aux chemins de fer et à d'autres moyens de transport, les recettes supplémentaires ne proviennent principalement des provinces de Québec et d'Ontario et peut-être, dans une certaine mesure, de la Colombie-Britannique.

Ces subventions s'élèvent actuellement à environ 100 millions de dollars et pourraient être portées à 130 millions, à mesure que des salaires plus élevés seront payés aux employés dans le secteurs des transports. Le gouvernement a affirmé que l'automatisation et une efficacité accrue pourraient contribuer sensiblement à restreindre l'importance des subventions. En dépit de cela, nous savons tous que les moyens de transport devront trouver

des recettes supplémentaires et qu'il en résultera des majorations du tarif-marchandises. On craient vivement dans ma circonscription qu'afin de maintenir un tarif favorable dans l'Ouest et les provinces Maritimes—et je ne trouve aucunement à redire à ces tarifs spéciaux—on perçoive principalement les recettes supplémentaires dans les provinces de Québec, d'Ontario et de Colombie-Britannique.

Nous avons lieu de croire que le tarif-marchandises sera majoré et que cette majoration sera exorbitante. Étant donné qu'il n'existe aucune concurrence véritable entre les divers moyens de transport et que notre tarif est deux fois plus élevé que celui qui s'applique aux expéditions dans l'Ouest, nous estimons que le ministre devrait tenir compte particulièrement de nos instances en déclarant que le gouvernement est disposé à présenter la modification nécessaire pour faire face à nos besoins ou en démontrant incontestablement que le projet de loi actuel renferme des dispositions qui nous permettront d'alléger ce fardeau. Sinon, en tant que député qui représente honnêtement les opinions et les intérêts de l'industrie du Sud-Ouest de l'Ontario, je devrai m'efforcer de scruter cette mesure article par article pour convaincre le gouvernement d'accepter des recommandations destinées à nous mener au but que nous estimons essentiel.

M. Baldwin: Monsieur le président, je ne m'excuse pas d'intervenir une deuxième fois dans l'étude article par article de cette mesure. A mon avis, le débat qui a eu lieu à la Chambre avant le congé de Noël était très utile et je félicite le ministre de ses réponses franches et directes. De la même façon, j'estime que les honorables membres de ce côté-ci de la Chambre ont fait des suggestions utiles et positives. Cet échange d'opinions nous a permis de mieux évaluer notre position et de mieux voir où nous allons.

Je pourrais avertir le ministre sans plus tarder que j'entends proposer un amendement à l'article 1, que nous étudions présentement, avec la conviction que la présente mesure présente une lacune. Cette mesure législative est censée comporter les éléments de base d'une politique de transport nationale qui permettra de constituer un meilleur réseau d'expédition des marchandises et de transport des passagers d'un bout à l'autre du Canada.

• (4.40 p.m.)

Si je propose cet amendement à l'article 1, lequel, sauf erreur, indique à la future commission dans quelle mesure elle devra tenir compte de certains facteurs, c'est que, je le répète, la commission va se lancer dans des voies inexplorées, comme ces astronautes qui tentent d'atteindre de nouvelles planètes. Elle rencontrera des problèmes insoupçonnés ni d'elle-même ni du ministre ou des auteurs du bill. On n'a qu'à examiner les procès-verbaux et témoignages du comité pour le constater. A mon avis, le sujet mentionné dans le présent bill a fait l'objet de nombreuses directives. Il a donné lieu à des enquêtes répétées au cours des années. Je parle de charger la Commission de réglementer et fixer le tarif-marchandises de façon à assurer autant que possible la péréquation dans la situation très difficile que créent les modalités géographiques et économiques du pays.

On aura beau faire, il y aura toujours de l'injustice et de la discrimination. Jamais on ne parviendra à l'égalité que nous souhaitons. La perfection dans ce domaine est impossible, j'en conviens. Cependant, dans la loi actuelle dont nous devons remplacer certaines parties, des dispositions visent à supprimer l'injustice et à instaurer l'égalisation. Je parle de l'article 336 de la loi actuelle sur les chemins de fer que, bien entendu, nous proposons d'éliminer.

Un très bref aperçu historique permetta, je cro s, de préciser mes opinions au comité et expliquera le motif de ma proposition d'amendement.

En 1925, par le décret du conseil C.P. 886, le gouvernement enjoignait à la Commission des transports d'examiner le tarif-marchandises. La Comm'ssion a donc essayé de mettre toutes les régions du Canada sur un pied d'harmonie et d'égalité. Plus tard, en 1948, par le décret du conseil C.P. 1487, le gouvernement d'alors a donné de nouvelles directives à la Commission des transports.

La Commission des transports du Canada assuma donc cette responsabilité et la préparation du rapport prit plusieurs années. Ce n'est, je crois, qu'en 1955 qu'elle remit son rapport. Elle y faisait une déclaration assez juste, soit que l'égalisation des taux au Canada exigerait l'établissement d'une norme de base et un relevé statistique nécessitant des années d'étude. La Commission des transports a accompli quelque progrès dans ce sens et a réussi à faire certaines propositions mais, avant qu'elle soumette son rapport, le même gouvernement établissait une commission

royale d'enquête sous la présidence de feu le juge Turgeon.

L'hon. M. Pickersgill: Il est encore vivant et bien vivant.

M. Baldwin: Mes excuses. J'aurais dû dire l'ancien juge Turgeon, encore bien vivant dans la vie privée. Les recommandations du rapport, présentées en 1950, ont entraîné la modification de la loi sur les chemins de fer pendant la seconde session de 1951. Que le ministre me corrige si je fais erreur, mais il me semble que c'est au cours de la deuxième session de 1951 que l'article 336 de la loi actuelle sur les chemins de fer fut présentée comme réponse partielle aux recommandations du juge Turgeon et de sa commission.

Il y a eu ensuite la Commission royale d'enquête instituée en 1959 par le gouvernement conservateur que dirigeait celui qui est aujourd'hui le très honorable chef de l'opposition. La Commission devait notamment signaler les injustices de la structure des tarifs-marchandises au Canada et ainsi de suite. Ce quoi je veux en venir, c'est que si l'on étudie une à une les diverses directives—ces mandats—donnés à la Commission royale d'enquête, et à la Commission des transports, on s'aperçoit qu'ils se ressemblent, car ils les orientent vers l'étude de ce problème très sérieux des injustices et la nécessité d'opérer une à une les diverses directives—ces mantout ou c'est possible, afin de réduire les inégalités créées par notre situation géographique.

Les politiques des transports, monétaire et fiscale sont les trois moyens permettant à un gouvernement d'amener à des niveaux comparables—en abaissant les sommets et en élevant les vallées—les différentes parties du pays. La politique des transports n'est certainement pas la moins importante des trois. Je voudrais maintenant répéter ce que j'ai dit à l'étape du projet de résolution. J'estime qu'il est nécessaire de le faire, car les activités et les pouvoirs de la commission qui doit être créée en vertu du bill nº C-231 seront régis par l'article 1 de la même façon, soumis au même règlement et aux mêmes juridictions que les attributions actuelles de la Commission des transports. La situation dont nous sommes saisis est la suivant: tout comme la Commission des transports, la commission qui doit maintenant être instituée établira sa propre jurisprudence et sera liée par ces décisions.

Je le répète, si on lit le rapport du juge Turgeon, on voit que d'après lui la Commission des transports, agissant en vertu de ses pouvoirs d'alors, n'avait pas réussi dans le cadre de son mandat ou de son autorité à appliquer le principe de compensation. A la page 23 du rapport de la Commission royale d'enquête, le juge Turgeon a dit aussi:

> Dans la première décision rendue au sujet de la demande d'augmentation de 30 p. 100 faite le 30 mars 1948, la Commission des transports a exposé en détail son attitude en ce qui concerne sa propre juridiction et les pouvoirs qu'elle a de réduire les taux de transport pour venir en aide à l'industrie, d'égaliser les frais de production et de remédier à la situation géographique ou aux conditions climatiques en ordonnant une réduction des taux de transport.

La Commission a dit bien franchement que, d'après elle, elle n'avait pas le pouvoir de le faire. A la page 24—je cite en ce moment des extraits du rapport de la Commission royale —se trouve le passage suivant:

> Les chemins de fer ne sont pas requis par la loi de compenser les désavantages naturels comme l'emplacement, le coût de la production ou autres, et ne peuvent en justice y être forcés.

Plus loin, on lit:

> La Commission a souvent déclaré que la péréquation des frais de production ne la regarde pas.

Plus loin, encore, sur la même page:

> A maintes reprises, il a été posé en principe que les commissions chargées de réglementer les taux n'ont absolument pas le droit de tenter de compenser les conditions géographiques et climatiques ou d'équilibrer les conditions économiques.

Et ainsi de suite. Voilà la situation. Si le bill est adopté sans amendement, surtout à la déclaration de principes énoncés à l'article 1, nous serons placés dans la même situation, car l'article 68 du bill, traitant en principe de la partialité des taux, des taux justes et raisonnables et ainsi de suite, nous ramène exactement au point où nous étions avant 1951, car il dit:

> Toutes les taxes doivent être justes et raisonnables et doivent toujours, dans des circonstances et conditions sensiblement analogues, en ce qui concerne tous les trafics du même type suivant le même parcours, être imposées de la même façon à toutes personnes au même taux.

• (4.50 p.m.)

Qu'on me permette de signaler l'importance de ces mots. Lorsque la Commission des transports a rendu compte au gouverneur en conseil à la suite du mandat qu'on lui avait confié en 1948, mandat dont j'ai parlé, elle a signalé que le sens du libellé du décret du conseil était beaucoup plus étroit que celui employé par la suite au nouvel article 336 de la loi sur les chemins de fer. Je me reporte à la loi sur

les chemins de fer dans l'état où elle était avant l'amendement prévu par le bill:

Il est par les présentes déclaré que la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises est la suivante: sous réserve des exceptions prévues au paragraphe (4), chaque compagnie de chemin de fer doit, dans la mesure où la chose est raisonnablement possible, à l'égard de tout trafic-marchandises du même genre transporté sur la même espèce de wagons ou moyens de transport et effectué sur toutes les lignes ou tous les parcours de la compagnie au Canada, imposer à toutes les personnes des taxes selon le même taux, que ce soit d'après le poids, la distance en milles ou autrement.

La Commission déclare que ce texte a une portée beaucoup plus vaste que le libellé du nouvel article 381 du projet de loi. Cet article ne fera plus partie de la loi, si nous adoptons le bill actuel sans le modifier. D'après les membres de la Commission canadienne des transports, qui bénéficient en ce domaine d'une expérience et de connaissances particulières, l'article 336 était de portée beaucoup plus large que le nouvel article 381 du projet de loi à l'étude, conférant, par le fait même, plus de pouvoirs à la Commission. Tenant compte de cela et de la circonscription que je représente, je dois sonder le gouvernement à ce sujet en proposant un amendement. J'ai quelques autres commentaires à faire, mais je vais donner lecture de l'amendement et l'envoyer au ministre afin qu'il puisse l'étudier. Voici mon amendement:

Que l'article 1 du bill nº C-231 soit modifié par l'adjonction après l'alinéa c de ce qui suit: «Toutefois, il est essentiel de reconnaître dans la plus large mesure le principe de péréquation des tarifs-marchandises comme le moyen de traiter équitablement toutes les parties du Canada et comme la méthode la plus propre à faciliter l'échange de denrées entre les diverses parties du pays ainsi qu'à encourager l'industrie et l'agriculture dans toutes les régions et à développer le commerce d'exportation;»

Ce texte sera ajouté immédiatement avant le dernier paragraphe qui suit actuellement l'alinéa c.

Permettez-moi de vous lire les 8 ou 9 premières lignes de l'article 1 du bill actuel:

Il est par les présentes déclaré qu'un système économique et efficace de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la prospérité et au développement économique du Canada . . .

Tout cela est très bien et je suis d'accord jusqu'ici, mais je m'interroge sur le sens donné ici au mot «Canada». J'ai parlé de la chose, le jour de l'ajournement de la Chambre, et interrogé le ministre au sujet de «l'intérêt public» et de «l'intérêt national.» Je me demandais avec inquiétude si la Commission, chargée de l'exégèse, jugera que l'expansion du Canada devra correspondre à un progrès sensible du produit national brut. Un progrès de ce genre est un indice d'expansion mais pas nécessairement dans toutes les régions du pays.

Il est essentiel selon moi, de profiter de l'année du centenaire pour inaugurer, dans le pays tout entier, des politiques et des programmes de nature à aligner toutes les régions sur un niveau économique comparable à celui dont jouissent les régions les plus favorisées. En acceptant mon amendement, nous assurerons à la Commission des transports un mandat lui permettant, dans l'étude de ses fonctions et responsabilités, d'examiner l'expansion du Canada dans son ensemble et dans chacune de ses parties. Sinon, le bill actuel comportera une grave lacune. Il y a dans le bill bon nombres de choses excellentes, que j'approuve entièrement, mais il me semble qu'une orientation dans ce sens serait utile.

Avant de terminer, permettez-moi de rappeler au ministre ce qu'il a dit en réponse aux doutes exprimés par M. Frawley, avocat-conseil de l'Alberta. Je n'étais pas présent à ce moment-là, mais j'ai lu les procès-verbaux. Le ministre aurait dit, au sujet des doutes formulés par M. Frawley, semblables à ceux que je viens d'exprimer, que l'article 16 pourrait dissiper, du moins partiellement, ses craintes. Le ministre a exprimé l'avis que la portée de l'article 16 permet peut-être de traiter des problèmes soulevés. Je me demande si tel est le cas et, tout en reconnaissant que ce n'est pas le temps de traiter de l'article 16, je dois faire l'observation que voici, car elle se rattache à mon amendement.

L'alinéa *a* du paragraphe 3 de l'article 16 prévoit que la Commission doit tenir compte de certains facteurs lorsqu'elle étudie si telle ou telle décision rendue est contraire à l'intérêt public. Cet alinéa dit:

a) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent un désavantage injuste...

En s'arrêtant là, l'alinéa répondrait très bien au problème que j'ai signalé à l'attention du comité, mais il poursuit:

...excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu...

Le député de Kent (Ont.) a parlé du nouvel article 336 en ce qui a trait aux expéditeurs captifs. Le lieu est un facteur d'importance vitale dont la Commission doit tenir compte quand il s'agit de décider s'il existe ou non un expéditeur captif. Si on enlève à la Commission le droit de tenir compte du lieu quand

il s'agit d'établir s'il y a ou non désavantage, aux termes de l'article 16, le principe de péréquation disparaît. Je le signale au ministre, car mon amendement entraînera des modifications, dont l'une sera d'enlever le mot «lieu» de l'article 16. J'espère que le min stre y songera quand il examinera mon amendement.

Mon argument est simple. Le libellé de ce bill prévoit-il en fait la péréquation ou diverses régions du pays devront-elles se contenter du secours qu'on peut espérer trouver en combinant le nouvel article 336 et l'article 16 du bill?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, sauf erreur, le député n'a pas encore proposé son amendement. Est-ce que je me trompe.

M. Baldwin: Monsieur le président, j'espère que l'amendement a été considéré comme ayant été proposé.

L'hon. M. Pickersgill: Proposez-vous l'amendement?

M. Baldwin: Oui.

• (5.00 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Tout de suite?

M. Baldwin: Oui.

M. le président suppléant: Avec la permission du comité je vais lire l'amendement soumis par le député de Peace River. C'est un amendement proposé à l'article 1 du bill C-231.

Par l'adjonction après l'alinéa c) de ce qui suit:

«Toutefois il est essentiel de reconnaître dans la plus large mesure le principe de péréquation des tarifs-marchandises comme le moyen de traiter équitablement toutes les parties du Canada et comme la méthode la plus propre à faciliter l'échange de denrées entre les diverses parties du pays, ainsi qu'à encourager l'industrie et l'agriculture dans toutes les régions et à développer le commerce d'exportation;»

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails de cette question, car je veux soulever certains points à cet égard et je ne crois pas qu'il soit apportun que j'affirme que des propositions semblables à celle qu'a faite l'honorable représentant pourraient ne pas être acceptables. Je ne crois pas qu'elle soit acceptable dans sa forme actuelle. Peut-être devrais-je d'abord exprimer ma crainte que l'insertion de cet amendement dans le projet de loi ne constitue une déclaration abolissant les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, car s'il y a péréquation des tarifs-marchandises dans la plus large mesure, cette distinction dans les tarifs en faveur des exportations de blé devrait être abandonnée. Je crois aussi que les provinces atlantiques s'imagineraient qu'on veut porter atteinte à la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes même s'il ne s'agissait pas d'une abrogation directe de la loi. Certes, cela montrerait que le Parlement est d'avis que ce genre de distinction—car la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes établit effectivement des distinctions en faveur de cette région afin de compenser d'autres désavantages—ne devrait plus avoir cours.

Par conséquent, si l'on considère l'expression «dans la plus large mesure», on aurait à mon sens le sentiment qu'un grand nombre de distinctions inhérentes, que personne ici ne veut vraiment voir disparaître de fait le député de Kent, si je l'ai bien compris, semblait d'avis qu'on devrait encore accorder un traitement de faveur à une certaine région—doivent en effet être abolies. Je n'indique pas ici l'effet juridique de l'amendement; il me faudrait consulter un avocat avant de me prononcer là-dessus. Mais je crois qu'il donnerait à entendre que nous voulons abolir toutes ces discriminations historiques—et j'emploie le mot «discrimination» dans son sens étymologique propre—en faveur de certaines régions, et certaines initiatives ne seraient plus conformes à l'esprit de la nouvelle politique des transports. Je ne pourrais pas du tout accepter cela. A mon avis, ce serait contraire à l'esprit même du projet de loi. Je crois, cependant, que l'objection pourrait probablement être surmontée si l'amendement était rédigé de façon différente.

L'autre problème qui saute aux yeux—et je mentionne ces choses afin que les membres du comité puissent les étudier un peu avant que nous prenions une décision au sujet de l'amendement dont nous sommes saisis—c'est qu'il sera très difficile d'appliquer pareille disposition. J'admets qu'elle ne pourrait être qu'une déclaration de principe à laquelle la Commission donnerait suite quand elle serait saisie d'une question; mais il me semble qu'il serait très difficile de concilier cet amendement avec l'opinion exprimée par la Commission MacPherson et finalement adoptée par la Chambre en deuxième lecture. La plupart d'entre nous semblent accepter cette opinion en principe pour toutes les industries sauf celle qui nous préoccupe. Je veux parler de l'opinion qu'il devrait exister un maximum de concurrence.

Si les tarifs établis par suite de la concurrence déplaisaient à quelqu'un, la présence d'une phrase comme celle-ci dans l'article 1 lui permettrait de saisir la Commission de l'affaire. On pourrait prétendre que le tarif n'était pas équitable compte tenu des autres tarifs. En pareil cas, nous reviendrons non seulement à notre point de départ, mais nous perdrions peut-être du terrain. Je croyais que de façon générale on estimait qu'il devrait exister un maximum de concurrence. On irait plutôt à l'encontre des trois autres parties de l'article en disant qu'il faut de la concurrence mais en ajoutant que si la concurrence déplaît à quelqu'un, il faut examiner la question et établir si la péréquation s'applique à tous ces tarifs.

Je suis heureux que le député ait parlé de l'article 16. Nous y abordons la question d'un point du vue opposé, de façon à bien préciser qu'il ne doit pas y avoir de distinctions injustes. Par «injustes», nous entendons quelque chose de non prévu par la loi; pas dans la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ni les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, pas des taux maximums établis en vertu de quelque formule, ou les taux fixés pendant deux ans pour les provinces atlantiques, mais plutôt les cas où des disparités de traitement existent dans des circonstances identiques. Voilà vraiment, il me semble, ce que nous cherchons à accomplir. Il est fort possible que nous puissons régler ce problème, ainsi que l'autre problème juridique que le député a soulevé avant Noël au sujet du libellé de l'article 16, en insérant dans l'article 1 une disposition déclaratoire générale. Je ne m'engage pas à le faire, mais j'aimerais étudier la possibilité d'indiquer dans l'article qu'il s'agissait là d'un des principes dont il a fallu tenir compte. Lorsque la Commission entamera l'étude de l'article 16, il ne subsistera alors aucun doute, il me semble, que cette discrimination menacerait l'intérêt public.

J'aimerais vraiment que la question soit réservée pour me permettre d'y réfléchir. Je me trompe peut-être encore une fois et après une expérience récente, j'hésite beaucoup à prédire ce qui va se passer à la Chambre ou au comité, mais mon honorable ami, le leader de la Chambre, devait s'entendre avec des représentants des autres partis pour suspendre la séance entre sept et huit heures. Si tel est le vœu du comité, j'aimerais alors pouvoir consulter mes conseillers pour tâcher de trouver un libellé capable de traduire la pensée du député. Je suis convaincu que le député de Saint-Jean-Albert et moi-même aurions beaucoup de peine à accepter une disposition pouvant sembler hostile au maintien de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ou quelque chose du même genre.

M. Baldwin: Monsieur le président, puis-je poser une question au ministre? Je parlais d'amendements corrélatifs. J'avais l'intention de traiter du problème fort pratique posé par le ministre. Je proposerais d'insérer cette phrase «nonobstant toute autre disposition de la loi» dans un article précédent au moment approprié. C'est la méthode classique qui permet à un gouvernement d'oublier une partie de la loi tandis qu'il traite d'une autre partie. Le moment ne me semblait pas propice pour faire cette proposition, mais le ministre n'a-t-il pas déclaré qu'il s'agissait effectivement d'une question de principe qu'il fallait peser. Je n'y vois donc pas d'inconvénient.

• (5.10 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant a raison, certes, et nous pouvons régler le premier problème que j'ai soulevé de la manière qu'il a proposée, bien qu'à mon avis cela semble peu commode et pourrait susciter certaines craintes. Nous avons entendu le député de Cumberland, qui a déjà semblé et qui semble encore aujourd'hui éprouver de vives inquiétudes. Nous voulons dissiper autant que possible les craintes et les inquiétudes.

Le deuxième problème—et le plus important—peut être abordé de deux façons, aussi différentes l'une de l'autre que le sont la Déclaration des droits de l'homme et les dix commandements. La Déclaration des droits de l'homme cherche à définir ce à quoi nous avons droit, tandis que les dix commandements, d'inspiration plus modeste, nous défendent certaines choses en particulier.

M. Baldwin: L'une s'adresse au gouvernement et l'autre à l'opposition.

L'hon. M. Pickersgill: Quant à moi, je préférerais aborder ce problème à la manière des dix commandements. L'honorable représentant serait peut-être disposé, au lieu de présenter son amendment, de manière formelle en ce moment, à le laisser sur le Bureau, afin de nous permettre de poursuivre l'examen des autres aspects de l'article 1. Cela nous offrirait un autre avantage, celui de nous occuper de l'amendement que le député d'Acadia ou moi-même allons proposer et d'en disposer entretemps. Je l'ai tout prêt pour lui. Comme il s'applique à une partie antérieure de l'article,

je ne voudrais pas me trouver devant un obstacle de caractère technique susceptible de retarder l'étude de l'article. J'espère que le député de Peace-River et le comité n'y verront pas d'inconvénient.

M. le président suppléant: Est-il convenu de réserver l'amendement du député de Peace-River?

L'hon. M. Pickersgill: Il y aurait lieu, je pense, de le considérer comme déposé sur le Bureau, pour l'instant.

M. Baldwin: De l'oublier.

Des voix: D'accord.

M. Bell: Tout en réfléchissant à l'amendement, le ministre songerait-il un peu à celui que la Commission des transports maritimes a proposé dans l'intérêt national et dont j'ai parlé? Je ne souscris pas aux propos du ministre au sujet de l'amendement qui vient d'être déposé ou tenu en suspens, mais s'il pouvait songer également à l'alinéa *b*, cela serait peut-être utile aux provinces Maritimes.

L'hon. M. Pickersgill: J'y songerai également.

M. Horner (Acadia): Monsieur l'Orateur, je voudrais dire quelques mots au sujet du projet de loi sur les transports. Je signalerai tout d'abord que, le ministre ayant approuvé l'amendement que j'avais proposé avant le congé de Noël, il y aurait peut-être lieu de lui permettre de le rédiger en termes que lui-même et le gouvernement trouveront appropriés. Je lui en laisse donc le soin.

Je voudrais lui proposer un autre amendement, mais avant de ce faire, je parlerai brièvement de l'amendement du député de Peace-River. Je peux certainement appuyer de tout cœur la proposition que renferme cet amendement, car si elle est adoptée, elle donnera plus de poids à l'article 16. Dans l'ensemble, je trouve que cet article renferme une lacune en ce sens qu'il n'accorde aucune protection certaine contre un traitement de faveur et que l'intérêt public n'y est pas défini de façon appropriée. J'appuie de tout cœur la proposition du député de Peace-River.

Toutefois, aujourd'hui, je songe plus particulièrement à la concurrence. Le ministre a présenté le projet de loi de façon plutôt précipitée. C'est ce que je prétends compte tenu du bill n° C-120, retiré il y a deux ans, et du nombre de séances du comité des transports, car il me semble évident que ce projet de loi a été modifié sensiblement. En fait, environ 65 à 70 amendements ont été proposés et acceptés par le ministre, ce qui dénote que le projet de loi n'avait pas été tout d'abord suffisamment étudié. Il est indubitable qu'un projet de loi qui exige 70 modifications avant d'être présenté à la Chambre n'a pas fait l'objet d'un examen approfondi aux étapes initiales de son élaboration. Bien que je ne blâme pas particulièrement le ministre, je crois que son personnel aurait dû le rédiger plus consciencieusement, afin qu'il soit inutile d'y apporter un si grand nombre de modifications.

Ce projet de loi rassemble tous les moyens de transport au Canada, soit les chemins de fer, les transports aériens et maritimes, le transport par camions et même les pipe-lines. Si l'on croit sincèrement que l'émulation est la solution de tous les problèmes du transport au Canada, il faut alors l'introduire au sein de tous les modes de transport. Cet objectif est-il vraiment réalisé par le projet de loi? D'après l'article 1 a) aucun règlement ne restreindra en aucune façon la concurrence entre les différents moyens de transport. Est-ce vraiment suffisant? Le véritable sens de l'article est-il que les différents Transporteurs d'un même domaine des transports seront en concurrence? Non. C'est pourquoi, après y avoir réfléchi pendant le congé de Noël, je réitérerai ma proposition antérieure qui consisterait à adopter un amendement présenté par l'Association des manufacturiers, et qui est consigné au procès-verbal n° 27 du comité des transports, à la page 1926, qui veut qu'on ajoute à l'article 1 a), après le mot «transport»: «ou la libre concurrence de tout transporteur avec un autre».

Si nous sommes convaincus que la concurrence est la clé du succès, il me semble que nous devons préciser qu'aucun règlement ne restreindra la concurrence entre les différents transporteurs. C'est une conséquence logique, surtout dans le domaine des chemins de fer et du camionnage, si les camions sont visés par cette loi et si l'intention véritable de l'article 1 du projet de loi est d'embrasser tous les moyens de transport. Cette partie spécifique de l'article 1 vaut pour n'importe quel moyen de transport, à mon avis. Il nous faut donc affirmer que tout règlement limitant la concurrence entre les exploitants de tout moyen de transport, à mon avis. Il nous faut que le ministre pose cette suggestion, car je la proposerai probablement sous forme d'amendement avant l'adoption de l'article 1.

J'aimerais aussi que le ministre étudie la concurrence au sein de chaque moyen de transport au Canada. Quelles sont les stipulations du projet de loi en ce qui concerne les

chemins de fer? S'ils ne sont pas visés, les chemins de fer vont continuer à fixer des tarifs qui ne seront pas nécessairement concurrentiels. Comment le bill affecte-t-il les transports aériens? Il ne les affecte pas. Il vise la Commission des transports aériens et la loi de l'aéronautique sans, toutefois, mentionner de façon tangible la concurrence dans ce domaine.

• (5.20 p.m.)

Le bill ne vise pas Air Canada et cette compagnie conserve son monopole dans tout le pays. La mesure ne dit pas non plus qu'à l'avenir on prendra des mesures pour intensifier la concurrence.

Fait intéressant, lors des délibérations du comité, M. Crump, du Pacifique-Canadien, a fait une déclaration qui figure au fascicule 28 du rapport du comité à la page 2009. Je ne veux pas en donner lecture, mais il a dit que le transport aérien des marchandises entre les villes devient très important en tonnes-milles. Je paraphrase ce qu'il a dit. On ne saurait nier que le trafic-voyageurs sur les lignes aériennes s'est accru énormément pendant la dernière décennie. Mais j'estime, comme M. Crump, que pendant la prochaine décennie, le trafic aérien des marchandises va atteindre les mêmes proportions.

Dans quelle mesure le bill visait-il le transport aérien des marchandises? Dans une très faible mesure, tout au plus. On ne peut continuer à dire que cette Commission va régulariser tous les modes de transport alors que le bill ne touche pas au transport aérien des marchandises et qu'il se borne à confier à la Commission l'application de la loi sur l'aéronautique. Mais le bill ne touche pas à Air Canada. L'un des éléments révélateurs à cet égard c'est qu'Air Canada ne fait l'objet d'aucune concurrence. Si la concurrence est le thème véritable du bill, on devrait chercher à inclure dans ce bill un moyen qui permettrait à l'avenir d'intensifier la concurrence entre le transport aérien des voyageurs et des marchandises comme dans le transport aérien d'une façon générale.

Toute autre ligne aérienne, qu'elle assure simplement un parcours limité entre Regina et Calgary ou qu'il s'agisse de Trans-Air dans l'Est du Canada, doit demander un permis en vertu de la loi sur l'aéronautique ou s'adresser maintenant à la nouvelle Commission que le bill va créer. Cependant, Air Canada peut fonctionner dans tout le Canada sans demander de permis et elle peut supprimer un service sans autre formule de procès qu'une audience publique. C'est exactement ce qui s'est produit il y a quelques années dans les Prairies.

[M. Horner (Acadia).]

Le bill actuel ne fait rien, ou presque rien, pour assurer la concurrence dans le trafic aérien, qu'il s'agisse du trafic-marchandises ou du service-voyageurs. N'allons pas nous leurrer en disant que le projet de loi actuel assujettit tous les modes de transport à une seule commission. Le verbiage qu'on y trouve pourrait nous le faire croire, mais il ne fait absolument rien pour améliorer la situation actuelle de la circulation aérienne. La récente grève du personnel d'Air Canada a presque paralysé notre transport. Il a fallu recourir à des moyens plus onéreux pour transporter bon nombre de denrées périssables, acheminées d'ordinaire par Air Canada. J'aimerais que le bill innove dans ce sens et nous permette dorénavant de prendre des mesures en vue de susciter une plus grande concurrence dans le service-voyageurs et le service-marchandises des lignes aériennes. Avouons que les possibilités dans ce domaine ne manquent pas au Canada.

Quelles mesures contient le bill actuel, au sujet du transport par eau? On y trouve une disposition, selon laquelle le transport par eau, qui tombe sous le coup de la loi sur les transports et relève d'ordinaire du gouvernement fédéral, relèvera désormais de la nouvelle Commission. Quelle attitude a adoptée le gouvernement, il y a tout juste un an, en ce qui concerne la concurrence dans le Nord de l'Alberta? Le gouvernement s'est porté acquéreur de son seul concurrent sur la voie navigable McMurray. La *Northern Transportation,* compagnie du gouvernement, a acheté à cette époque-là la *Yellowknife Transportation,* pour environ 2.5 millions de dollars. C'était alors le seul concurrent de la compagnie du gouvernement. Était-ce là une façon d'agir pour un gouvernement qui veut maintenant nous faire croire que la concurrence résoudra nos problèmes de transport? Il abjure ses principes d'il y a un an, lorsqu'il s'est cru obligé d'acheter son concurrent pour survivre. Aujourd'hui, le gouvernement feint de croire qu'il faut remettre la concurrence en honneur.

Examinons la concurrence des camions. Le ministre dit que nous allons insérer un article—je crois que c'est dans la Partie III ou peut-être dans la Partie II du projet de loi —qui traitera uniquement de la concurrence des camions. Sans l'amendement proposé par l'Association des manufacturiers canadiens, comment l'article 1 s'applique-t-il au transport par camion? Nous devrions préciser que nous ne permettrons pas qu'un règlement limite la concurrence entre les transporteurs. C'est un point très important par rapport au transport par camion parce que si vous examinez les principales entreprises de camionnage au Canada qui font la navette entre les

Maritimes et l'Ouest canadien, vous constaterez que vous pouvez les compter sur vos doigts. La plupart appartiennent aux deux chemins de fer. Nous ne devrions donc pas permettre qu'un règlement interdise la libre concurrence entre les transporteurs dans l'industrie du camionnage. J'ai la ferme conviction que l'amendement proposé par l'Association des manufacturiers canadiens est nécessaire pour sauvegarder la concurrence au sein de l'industrie du camionnage.

Pendant les séances du comité des transports, nous avons cherché à découvrir quel pourcentage des services de camionnage à longue distance appartient vraiment aux chemins de fer. Nous n'avons pas été assez énergiques au comité pour déterminer le pourcentage exact qui appartient aux chemins de fer. On a donné à entendre qu'il ne convenait pas de divulguer ce renseignement. L'association du camionnage a présenté au comité un mémoire déclarant qu'elle avait cherché à l'obtenir mais sans succès. Le comité des transports a dû faire face à de grandes difficultés car il n'a pas obtenu suffisamment de données pour déterminer la valeur de ce projet de loi, vu que, selon le bill, la concurrence constitue la solution à tous nos problèmes de transports.

Au Canada, beaucoup de gens croient qu'il n'y a pas suffisamment de concurrence entre les grandes entreprises de camionnage parce que le National-Canadien pour sa part, possède à lui seul, je crois, plus d'une demi-douzaine d'entreprises de camionnage et le Pacifique-Canadien doit en posséder le même nombre. Quand on constate, par exemple, le nombre d'entreprises de camionnage qui desservent les Maritimes, on se rend compte qu'il y a peu de véritable concurrence. Si l'on enquêtait dans d'autres régions du pays, on en viendrait, j'en suis sûr, à la même conclusion.

Je crois qu'on devrait inclure dans le projet de loi un amendment portant sur les pipelines de denrées. La société pétrolière Shell a présenté un mémoire à ce sujet. Elle estime qu'il n'est pas nécessaire de traiter de pipelines de denrées dans cette mesure, car de telles installations n'existent pas encore au Canada et les pipe-lines relèveront de deux organismes fédéraux, soit l'Office national de l'énergie qui, dans la plupart des cas, établira des règlements portant sur les denrées elles-mêmes et cette nouvelle Commission qui s'occupera du transport de ces denrées. Les pipelines sont un moyen de transport, qu'ils transportent du pétrole ou du soufre. Si c'est à l'Office national de l'énergie de s'occuper des oléoducs, il est normal à mon avis, que le même organisme établisse les tarifs aussi bien pour le transport du soufre que pour celui du pétrole.

• (5.30 p.m.)

Somme toute, monsieur le président, le meilleur gouvernement est celui qui gouverne le moins. C'est un principe généralement accepté dans une société libre. Mais que voyons-nous dans ce projet de loi? Nous y voyons un article portant sur les pipe-lines de denrées alors qu'un tel moyen de transport n'existe pas au Canada et que nous ne savons pas quand un tel réseau sera exploité au pays. Nous envisageons l'avenir et nous faisons valoir la nécessité d'un autre organisme de réglementation concernant de tels pipe-lines alors que nous disposons déjà des rouages nécessaires pour nous en occuper aux premières étapes. Je vois le ministre faire signe que non, mais tout d'abord, il devrait m'écouter jusqu'à la fin.

A mon avis, monsieur le président, on aura tout le temps voulu de présenter les mesures législatives nécessaires une fois ces pipe-lines généralement acceptés comme moyen de transport. J'ai demandé au ministre si l'on avait consulté les provinces au préalable au sujet des camions et des pipe-lines pour denrées; le ministre a répondu qu'il en discuterait avec les provinces.

Pourquoi incorporons-nous à un projet de loi fédéral un article visant l'industrie du camionnage—question qui relève surtout des provinces, bien que pas exclusivement—sans avoir consulté les provinces au préalable? Où est le fédéralisme coopératif qu'on a tant vanté il y a deux ans et qui devait résoudre tous nos problèmes? Le gouvernement devait sans faute consulter les provinces sur toute question les intéressant.

Qu'est-ce qui s'est passé dans cette assemblée depuis lors, monsieur le président. On nous a demandé d'adopter toute une série de mesures législatives, en prétendant que le gouvernement consulterait ensuite les provinces pour obtenir leur opinion. Qu'est-il advenu du fédéralisme coopératif? On ne le retrouve certainement pas dans ce projet de loi.

Comme je l'ai signalé dans mes remarques initiales au sujet de ce projet de loi, le gouvernement et le ministre ont, à mon avis, fait preuve d'une trop grande hâte en ce qui concerne le projet de loi et n'ont pas vraiment consulté les provinces. Ils ont élaboré un projet de loi auquel on a dû apporter quelque 70 amendements, et il y en aura encore peut-être d'autres. Si l'on avait réfléchi un peu en rédigeant le projet de loi et si l'on avait consulté

les provinces au préalable au sujet de l'industrie du camionnage et des pipe-lines pour denrées, le gouvernement aurait présenté un projet de loi que la Chambre, les provinces et les Canadiens en général auraient trouvé acceptable. J'espère que dans la semaine ou les quelques semaines prochaines nous pourrons régler les problèmes soulevés par le projet de loi afin qu'il donne de bons résultats. Sinon, le ministre devrait le retirer complètement et le rédiger de nouveau en tenant compte des amendements proposés et des amendements déjà acceptés.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, comme je me souviens encore très bien de l'argument soulevé par le député au sujet de l'alinéa *a* de l'article 1 et avant qu'il propose un amendement, j'aimerais à signaler une ou deux difficultés qu'on rencontrerait, à mon avis, en tentant de rédiger un amendement visant à empêcher la Commission de restreindre la concurrence au sein d'un même mode de transport.

Le député de Qu'Appelle a invoqué un argument très puissant en faveur de la rationalisation des chemins de fer—et j'y souscris dans une large mesure—en vue de réduire, dans l'intérêt de l'économie et du transport efficace des céréales, la concurrence qui est absolument inutile.

M. Horner (Acadia): La concurrence inutile, parfait, mais pas la saine concurrence.

L'hon. M. Pickersgill: Le député sait très bien que la loi sur l'aéronautique avait uniquement pour but d'assurer la concurrence dans les secteurs où le trafic était assez important pour la justifier. On voulait s'assurer que les transporteurs régionaux et les autres pourraient exploiter efficacement leurs services, afin qu'ils puissent en faire des entreprises rentables et qu'ils évitent la concurrence déloyale préjudiciable au bon fonctionnement de n'importe quel de ces services.

Le député a mentionné que le présent projet de loi ne modifiait pas la loi sur Air Canada. Nous ne modifions pas la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada ni une foule d'autres lois. Nous établissons certains principes généraux.

Lorsque les amis du représentant étaient au pouvoir, ils ont autorisé une concurrence restreinte entre les lignes aériennes principales, et j'ai déjà signalé que le gouvernement actuel n'avait pas l'intention de changer cette politique. De fait, j'espère vivement faire une annonce à ce sujet dans un avenir très rapproché.

[M. Horner (Acadia).]

Le député a soulevé trois points. Jusqu'ici, j'en ai traité de deux seulement. Dans la déclaration générale qui figure à l'article 1, nous ne tentons pas, je pense, d'établir des règles particulières pour les chemins de fer, les lignes aériennes ou tout autre mode de transport. Nous tentons plutôt d'exposer des principes directeurs concernant la concurrence entre ces moyens de transport et les rapports qui existent entre eux.

Ainsi, monsieur le président, nous nous créerions plus de problèmes que nous n'en réglerions en essayant de modifier ce paragraphe comme le propose le député. Les chemins de fer se livrent actuellement une concurrence acharnée et il est certain que les deux sociétés aériennes font de même quand on le leur permet. Il me semble inutile d'insister sur ce genre de concurrence dans cette mesure législative; notre but est de permettre aux divers moyens de transport de se concurrencer.

Bien que cela n'ait nullement trait à l'article 1, je pourrais peut-être dire quelques mots sur chacun des deux autres points soulevés par le député. Prenons d'abord des pipe-lines pour denrées. Actuellement on ne trouve dans la loi canadienne aucune disposition visant les pipe-lines pour denrées, à l'exception des pipe-lines de pétrole et de gaz. Le gouvernement voulait que cette lacune dans nos lois —car c'est bien une lacune—soit comblée dès qu'une mesure appropriée serait soumise au Parlement. Il me semble bon de la combler de la façon prévue dans ce projet de loi, ce qui n'entraînera aucune juridiction double. Un pipe-line de denrées qui ne transporte ni gaz ni pétrole relèvera exclusivement de la compétence de la nouvelle Commission.

M. Horner (Acadia): Et s'il transporte les deux?

• (5.40 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Si un pipe-line transporte les deux, le bill renferme des dispositions à cette fin. Pareil cas est prévu par l'un des quelque 70 amendements apportés, bien que je ne sois pas sûr que le chiffre cité par le député soit exact; je n'ai pas pris la peine de les compter. J'ai cru bon d'apporter à ce projet de loi toutes les améliorations jugées nécessaires. Je ne crois pas que ce soit une critique à l'adresse du rédacteur. Ce ne sont pas les critiques du député qui motivent les miennes à son égard. Toujours et partout l'opposition affirme qu'un gouvernement accepte

un amendement, c'est que son texte était négligé et qu'il ne connaissait rien à l'affaire; si, par contre, il l'écarte, il est obstiné, opiniâtre et arrogant. Vous perdez sur les deux tableaux. Quoique vous fassiez, l'opposition vous comdamnera.

Nous en avons presque fini, je l'espère, avec les aspects théoriques de l'article. Peut-être pourrions-nous passer au projet de loi et oublier le nombre de ses amendements. S'il y a moyen de l'améliorer, faisons-le, même au prix de 71 ou 72 amendements. Mais dans ce cas, je crois qu'il serait sage de ne pas suivre le conseil du député.

La situation routière est quelque peu différente. Le Parlement a adopté, il y a dix ou douze ans, une mesure législative. Le Conseil privé a alors décidé que le camionnage interprovincial et international était du ressort du Parlement fédéral et non des provinces. La législation fédérale accorde aux commissions provinciales le droit d'agir en qualité d'agents fédéraux. Bien des gens ne s'en rendent pas compte. Leur pouvoir n'émane pas des assemblées législatives des provinces, car cela est impossible. Seul notre Parlement peut accorder une pareille autorité. On ne prévoit aucun changement de cette délégation de pouvoirs tant qu'elle sera utilisable. Cependant, nous avons raison de croire, par suite de certaines décisions judiciaires, que certains de ces organismes provinciaux ne pourront pas accomplir efficacement leur tâche. Il y a certes lieu de consulter à ce sujet les gouvernements provinciaux, car ils ont jusqu'ici permis à leurs organismes d'agir en notre nom. Il faudrait en temps utile, consulter les gouvernements provinciaux sur la nécessité d'un changement, mais à mon avis, on ne devrait pas leur demander leur opinion sur une mesure législative, qui relève exclusivement du Parlement. De même, nous ne devons pas compter que le gouvernement de l'Alberta ou de toute autre province vienne nous consulter avant de présenter une mesure relevant exclusivement de la juridiction provinciale.

Quand le partage de l'autorité est sans équivoque, il me semble qu'il vaut mieux, dans l'ensemble, nous occuper de ce qui nous regarde. Quant à l'opportunité d'accorder ce pouvoir discrétionnaire à la nouvelle Commission, nous pourrons en discuter lors de l'étude de l'article qui en traite. La même chose s'applique aux pipe-lines. A mon sens, ces deux questions révèlent actuellement, dans l'ensemble de la loi, des lacunes qu'il serait souhaitable de combler.

Je vais revenir sur le point concernant vraiment l'article 1. Je vais réfléchir sur le sens des paroles du député; je n'aime pas rejeter quoi que ce soit d'emblée. Il serait très difficile, selon moi, d'insérer dans le paragraphe *a*) des formules générales qui ne seraient pas de nature à susciter des conflits entre la loi sur l'aéronautique et, sans doute la loi sur les chemins de fer—et sûrement les articles que nous nous proposons d'inclure au sujet des embranchements ferroviaires. Nos efforts, dans ce sens, ne nous donneraient pas grand-chose je pense.

Le député me permettra peut-être de lui faire l'observation suivante. Il y a une trentaine d'années, alors que j'avais son âge, si un cultivateur, député à la Chambre, avait préconisé quelque mesure proposée par l'Association des manufacturiers canadiens, il ne serait jamais revenu à la Chambre. L'initiative n'est apparemment pas aussi désavantageuse aujourd'hui qu'elle l'était à l'époque.

M. Horner (Acadia): Nous, cultivateurs de l'Ouest canadien, avons les idées très larges, de nos jours.

M. Barnett: Monsieur le président, si le ministre n'en éprouve pas un trop grand choc, je veux le féliciter de la souplesse qu'il montre en consentant à certains des amendements proposés au comité. Personne ne l'accusera d'avoir hâtivement préparé ce bill, sa gestation ayant commencé à l'époque de la Commission royale d'enquête MacPherson, formée par le gouvernement précédent.

Ceci dit, je veux souligner l'extraordinaire verbiage que le ministre a fait entrer dans l'article 1. Cette pièce est stupéfiante. On pourrait la prendre pour un préambule. Ayant tourné la page et aperçu le titre abrégé énoncé à l'article 2, on serait excusable de penser que l'article 1 constitue effectivement le préambule du bill. Plus j'examine cet article 1, plus je pense que la pensée du ministre touchant une nouvelle politique de transport s'est dissipée.

A la lecture, l'article 1 me paraît presque assurer que la nouvelle Commission des transports continuera de se débattre dans la mer d'incompréhension et d'illogisme où baigne le régime des transports canadiens depuis de nombreuses années. Le ministre, me semble-t-il, a cherché, avec grand succès, à perpétuer la confusion où notre régime des transports se trouve depuis longtemps plongé.

Voici le début du texte:

Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada,...

C'est pompeux. Je ne m'oppose pas à ce que les ministres présentent des bills coiffés de titres ronflants. De leur part, vouloir que les statuts renferment des titres ronflants, destinés à perpétuer leur mémoire, est une ambition raisonnable.

En lisant la première phrase de ce que j'appelle le préambule, puisque ce n'est pas à proprement parler l'article 1 comme je le conçois, on y voit la déclaration suivante:

Il est par les présentes déclaré qu'un système économique et efficace de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la prospérité et au développement économique du Canada;...

Bien peu de Canadiens voudront s'opposer à cette affirmation. Mais, en lisant plus loin, on est tout de suite mis en présence de l'étrange façon de penser qui dure depuis trop longtemps, soit que la concurrence dans le domaine des transports nous procure un avantage mystique. J'écoutais le député d'Acadia, et il est évident qu'il patauge dans le même bourbier que le ministre. Certaines gens pensent que si nous avions de la concurrence, si nous avions 25 sociétés de chemins de fer construisant leurs propres lignes à travers le Canada pour transporter les marchandises à peu de frais, on obtiendrait de quelque façon un système de transport efficace qui favoriserait les intérêts de tous les usagers du transport au Canada.

Voilà ce qu'on a toujours cru. Si nous pouvions jeter un regard, sur l'histoire—et je ne suis pas une autorité sur l'histoire des chemins de fer—nous verrions, j'en suis convaincu, que c'est cette philosophie que je viens de mentionner qui a autrefois obligé le gouvernement du Canada à constituer le National-Canadien.

• (5.50 p.m.)

En dépit de toute cette expérience, on perpétue le mythe selon lequel la concurrence est essentielle au bon fonctionnement des transports au Canada. A vrai dire on l'applique dans une loi du Parlement en vertu de l'article 1 du bill. Voilà la situation qui a suscité les conflits dont j'ai été témoin, entre les adeptes du gouvernement et les membres de l'opposition officielle. Le ministre a signalé que, selon le député de Qu'Appelle, il faudrait exercer un contrôle plus rigoureux sur les chemins de fer pour que les taux du transport des céréales restent bas. J'entends des députés des provinces Maritimes se déclarer en faveur du maintien de la subvention accordée au tarif-marchandises dans ces provinces. Le député de Peace-River a présenté un amendement qui est, à certains égards, louable. Mais ses efforts afin de rationnaliser le libellé de l'article 1 sont voués à l'échec; on ne va sans doute qu'accroître la confusion qui existe déjà.

A mon avis, la situation au fond est nette. La meilleure façon d'assurer un réseau efficace de transport au Canada c'est d'instaurer un système par lequel tous les modes de transport et tous les véhicules utilisés se complètent au lieu de s'adonner à une concurrence inutile et vaine. C'est ainsi que l'on aura le réseau de transport le plus efficace, le plus rentable et le mieux adapté aux besoins des Canadiens. Ce que le ministre pourrait faire de mieux ce serait de retirer complètement l'article 1 du bill et de renuméroter l'article 2 en l'appelant article 1. On pourrait alors examiner le bill de ce point de vue-là. Dans l'état actuel des choses, on ne fait, en réalité, que s'assurer au départ, que la Commission des transports sera incapable de fonctionner de la manière proposée à l'article 14 du bill. Je déclare au ministre que l'article 1 du bill énonce un principe qui est en contradiction flagrante avec le contenu de l'article 14 relatif aux pouvoirs et devoirs de la Commission proposée. A l'appui de ma thèse, je vais citer le passage pertinent de l'article 14 du bill.

Il incombe à la Commission d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la présente loi, par la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique et la Loi sur les transports en vue de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées;

Voilà exposée à mon avis une conception objective des transports. Hélas, l'idée selon laquelle les fonctions de la Commission visent à coordonner et à harmoniser les opérations de tous les transporteurs, se trouve détruite par le libellé de l'article 1 du bill qui dit que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs c'est vraisemblablement de prendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence—point de vue qui maintient et perpétue la politique paradoxale des transports qui existe depuis trop longtemps dans notre pays.

Lorsqu'il a présenté le bill, ce ministre a exigé qu'on l'envoie au comité afin de pouvoir l'y examiner par le détail. Nombre d'entre nous étions prêts à cette éventualité. En réalité, nous avons accéléré l'étude du bill jusqu'à l'étape où il pouvait être déféré au comité justement pour cette raison, car nous reconnaissions depuis longtemps, la nécessité d'apporter certaines modifications surtout à l'égard du fonctionnement des chemins de fer Nationaux du Canada.

Je ne me prétends pas en mesure de discuter en détail des propositions du bill quant aux opérations ferroviaires. Certains de mes amis

qui s'intéressent plus directement aux questions de transport ferroviaire ont étudié ces propositions en comité et je me fie à leur jugement. Mais il me semble que, comme le bill lui-même, le comité et la Chambre s'attachent beaucoup trop aux chemins de fer. Je ne nie pas que ce moyen de transport exige un examen urgent. Mais à propos d'un projet de loi destiné, comme l'indique le préambule, à établir une politique nationale des transports, pareille chose ne me semble guère de nature à réjouir ceux d'entre nous qui s'intéressent à d'autres modes de transport, tel le transport par eau. Sauf erreur, cette mesure législative n'apporte rien de neuf à la politique actuelle sur le transport par eau; elle ne modifie en rien les dispositions de la loi sur les transports. Par conséquent, à moins que le mandat de la nouvelle Commission soit beucoup plus étendu qu'on ne le dit ici, les Canadiens qui dépendent surtout du transport par eau pour l'expédition de marchandises resteront dans la même situation.

En général, les usagers qui doivent compter sur le transport maritime sont les seuls au Canada que la loi ne protège d'aucune façon quant au genre de services fournis ou aux tarifs réclamés. Même si j'admettais que certains règlements sur le fonctionnement des chemins de fer sont désuets, je tiens à profiter de l'occasion pour répéter encore une fois qu'il y a de vastes régions du Canada que ne traverse aucun chemin de fer. Plus d'une fois, j'ai voulu prouver mon inquiétude pour ces régions en proposant un amendement à la loi sur les transports. J'espérais que, lorsque le projet de loi actuel serait présenté, les propositions du ministre tiendraient compte au moins de cet aspect particulier. L'autre jour, en fouillant dans mes dossiers, j'ai constaté que le 24 octobre 1962 j'inscrivais au *Feuilleton* la question suivante:

Le 28 septembre, le ministre des Transports a déclaré qu'il songerait à proposer une modification à la loi sur les transports afin que le cabotage en Colombie-Britannique relève de la compétence de la Commission des transports. A-t-il terminé l'examen de cette question et, si oui, qu'a-t-il décidé?

• (6.00 p.m.)

Nous voici en 1967 et le bill dont nous sommes saisis ne propose rien pour remédier à la situation dont je me plains. Je veux seulement insister sur le contraste qui existe entre les gens desservis surtout par les chemins de fer et ceux qui le sont plutôt par des services fluviaux et côtiers. Je pourrais signaler au ministre que le secrétaire de la Commission des transports m'a avisé récemment de la tenue d'audiences publiques concernant le retrait du chef à temps plein d'une certaine gare d'une petite collectivité de ma région et de son remplacement par un concierge. Des audiences complètes eurent lieu. Un représentant de la Commission s'est rendu dans la région. Presque en même temps, les gens d'une autre partie de ma circonscription où il n'y a pas de chemin de fer ont reçu par la poste une circulaire dont voici un extrait:

En conséquence, toutes les marchandises reçues pour fins d'expédition après minuit le 25 novembre 1966 seront acceptées au tarif actuel, plus 10 p. 100. Des exemplaires du nouveau tarif, soit le *Northland Freight Tariff No. 17* donnant suite à ce qui précède, seront disponibles sur demande dès que les imprimeurs les auront livrés.

Je ne songe pas à discuter en ce moment l'opportunité de la majoration en cause. Je veux simplement signaler que, suivant la nouvelle politique nationale des transports qu'est supposée représenter la mesure à l'étude, une majoration de ce genre peut entrer en vigueur sans aucun recours possible de la part des usagers du service, qu'elle soit justifiée et raisonnable ou non. Lorsque les gens dépendent d'un service monopolisé, même si le ministre croit à la concurrence dans les moyens de transport, je doute qu'il consente à proposer une autre ligne en vue de réduire les taux. Je dirais donc que, malgré sa prétendue nouvelle politique des transports, tout ce que le ministre fait par la mesure à l'étude, c'est d'établir un organisme qui remplacera les trois régies actuelles.

A mon sens, c'est un progrès car on cherche à assurer une certaine coordination. Le ministre entend peut-être rendre plus rationnelle l'exploitation des compagnies ferroviaires. Je ne prétends pouvoir exprimer une opinion motivée à cet égard. Loin d'introduire une nouvelle politique des transports, le ministre aura, par l'article à l'étude—à supposer que le bill devienne loi—effectivement anéanti tout espoir que nous ayons pu avoir que le gouvernement actuel du Canada peut en fait instaurer un régime rationnel de transports au pays.

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, ce soir, je traiterai de l'amendement présenté

par le député de Peace-River. De nouveau, je suis heureux de voir que le ministre est présent, car mes remarques se rapporteront essentiellement à la décision qu'il tentera de prendre entre sept et huit heures au sujet de l'amendement du député de Peace-River. Par cet amendement, l'opposition conservatrice-progressiste cherche à donner à la nouvelle Commission des transports des principes directeurs qui l'aideraient à prendre des décisions judiciaires. Il est semblable aux alinéas *a*, *b* et *c* de l'article 1.

Voici, de nouveau, un extrait de l'amendement:

...il est essentiel de reconnaître dans la plus large mesure le principe de péréquation des tarifs-marchandises comme le moyen de traiter équitablement toutes les parties du Canada...

La première partie de l'amendement traite de péréquation, et je tiens à signaler de nouveau que rien n'inquiète autant la population du Canada que cette question. Au long des années, surtout dans les Maritimes et les Prairies, il en coûte tellement plus cher pour transporter des marchandises par rail sur certaines distances par rapport à ce qu'il en coûte dans les provinces centrales que cette injustice a constitué l'un des grands facteurs de division dans notre pays.

Ce bill vise à assurer aux chemins de fer leur pleine efficacité en permettant la concurrence entre le rail et les divers autres moyens de transport. J'ai l'impression que la grande majorité des Canadiens sont en faveur de la mise à l'essai d'une telle politique de rivalité. Par ailleurs, comme nous sommes réalistes, nous savons que les chemins de fer, les entreprises de camionnage, les lignes aériennes et autres modes de transport ne se sont pas assuré la sympathie de la population faute de preuves qu'ils pratiquaient une honnête concurrence. Trop d'éléments tendent à prouver le contraire. Toutefois, cela s'explique aisément: les chemins de fer sont, en fait, des quasi-monopoles. Lorsqu'on aménage une voie ferrée dans une région, cette voie y devient, en fait, l'unique service de transport. Donc, dans un secteur où la rivalité est très serrée, où les entreprises ferroviaires sont raisonnablement concurrentielles et où il existe des moyens de transport par eau, par air et par route, on peut dire qu'il y a là, effectivement, une concurrence honnête. Cependant, le pays

[L'hon. M. Hamilton.]

compte de nombreuses régions où la garantie d'une telle concurrence est réellement inexistante.

L'expression «péréquation des tarifs-marchandises» constitue une directive précise du Parlement et fournit en quelque sorte une arme au ministre ainsi qu'à la nouvelle Commission des transports. Reconnaissant la manière dont s'exerce la concurrence, on a introduit ici l'expression «dans toute la mesure du possible». A mon avis, ces mots donnent à la Commission des transports suffisamment de latitude pour décider qu'en certaines régions il convient de s'écarter du principe de la péréquation.

A ce sujet, chacun connaît le cas du canal de Panama. Personne n'ignore qu'on peut expédier des marchandises de Montréal jusqu'à Vancouver par voie d'eau aussi bien que par chemin de fer. Par conséquent, pour rendre concurrentiels ces deux moyens de transport, la Commission devra autoriser la pratique de tarifs-marchandises pouvant permettre au rail, d'une part, de soutenir efficacement la rivalité du transport par eau, d'autre part. Cependant, cela ne soulagera en rien le sort des gens de Regina ou de Calgary, qui doivent acquitter des frais de transport par chemin de fer bien plus élevés que dans le cas des mêmes marchandises transportées par rail de Montréal à Vancouver. Lorsqu'il est moins onéreux d'expédier un article déterminé de Montréal à Vancouver que de Montréal à Calgary, il est tout naturel que l'on jette les hauts cris et parle de discrimination et de non-égalisation. Le député de Peace-River l'a souligné, des commissions royales se sont efforcées de résoudre ce problème, sans lui trouver de solution précise. Nous ne pouvons, au Parlement, que proposer—et c'est ce que s'efforce de faire cet amendement—que la Commission prenne des dispositions pour assurer, toutes les fois où cela sera possible, l'égalisation des tarifs-marchandises.

• (6.10 p.m.)

Il va de soi que si l'on veut voir régner la concurrence entre les 3, 4 ou 5 sociétés canadiennes de chemins de fer, les tarifs ne peuvent être rigoureusement identiques. Quelques exemples des situations qui seront encore possibles lorsque ce projet de loi aura été adopté, illustreront ce que je veux dire. Je les ai déjà donnés auparavant en traitant le principe en question.

L'article 68 est libellé avec beaucoup de circonspection afin de ne pas obliger les sociétés de chemins de fer ou la Commission des transports à égaliser les tarifs. A cet article,

sous le titre «Trafic, taxes et tarifs», le paragraphe 1 du nouvel article 381 stipule:

> Toutes les taxes doivent être justes et raisonnables et doivent toujours, dans des circonstances et conditions sensiblement analogues, en ce qui concerne tout le trafic du même type suivant le même parcours, être imposées de la même façon à toutes personnes au même taux.

Il semble, à première vue que l'égalisation des tarifs soit prévue, mais à la lumière d'une expérience de 40 années, force nous est d'admettre que les mots «suivant le même parcours» ouvrent la porte à la discrimination. Ce qui manque, naturellement ce sont les mots «sur une distance analogue». Nous nous sommes efforcés, par notre amendement, d'ajouter des mots qui montreront à la Commission que nous voulons réaliser l'objectif primordial de ce projet de loi, la libre concurrence, tout en éliminant toute possibilité de discrimination.

Voici un exemple imaginaire. Supposons qu'un objet particulier soit expédié de Winnipeg à Brandon, situé à 130 milles à l'ouest, à un tarif-marchandises inférieur à celui que coûte l'expédition de ce même article entre Winnipeg et Kenora, à 130 milles à l'est. Selon les termes du projet de loi, une situation de ce genre pourrait exister, mais ce serait discriminatoire à l'égard des habitants de Kenora. Inversement, dans le cas où le tarif serait plus élevé en direction de Brandon que de Kenora, il serait discriminatoire à l'égard des habitants de Brandon. L'amendement du député de Peace-River qui a été laissé en suspens, a été conçu pour empêcher ce genre de distinction injuste par l'incorporation des mots «dans la plus large mesure».

Permettez-moi un autre exemple. A l'avenir, ce sont surtout nos mines et notre industrie du papier dans les régions septentrionales qui se développeront au Canada. A l'heure actuelle, 90 p. 100. de notre population habite une bande étroite, le long de la frontière sud du pays qui ne représente que 10 p. 100 de notre territoire. La forte partie de nos problèmes de transport, à l'avenir, se rattachera aux moyens de transport à partir de ces régions nouvellement développées. Aux termes de l'article 68 du projet de loi, les sociétés ferroviaires pourront, sans violer de principes, adopter des tarifs différents pour le transport, sur des distances égales, de minerais semblables provenant de régions différentes.

Qu'on me permette de prendre encore Winnipeg comme exemple.

Si deux mines productrices de minerais semblables était mises en valeur à distance égale d'un concentrateur, l'une située au nord-est de Winnipeg et l'autre au nord de cette même ville, le même taux devrait s'appliquer. Exactement le même taux devrait s'appliquer à des minerais semblables, transportés sur une égale distance. Pourtant, aux termes des dispositions du projet de loi, on pourra demander des taux différents. Permettez-moi certaines précisions. Si le taux de transport du minerai extrait d'une mine dans le Nord du Québec et acheminé à un concentrateur était plus élevé que celui du minerai extrait d'une mine sise au nord de Winnipeg et transporté à Sault-Sainte-Marie, Port-Arthur ou Fort-William, les distances étant les mêmes, les gens du Québec se sentiraient lésés. D'autre part, les gens du Manitoba et de l'Ontario éprouveraient le même sentiment si le taux au Québec était moins élevé.

Compte tenu de la réalité, il est impossible d'avoir des taux absolument uniformes. Certains facteurs de concurrence peuvent entrer en jeu. Nous en avons tenu compte dans la rédaction de notre amendement. Voilà pourquoi nous proposons que les tarifs-marchandises soient uniformes dans la plus large mesure.

J'espère que le ministre et ses fonctionnaires ne nous soupçonneront pas de faire de l'obstruction en proposant cet amendement. Nous ne visons qu'à établir clairement à la Commission que le Parlement veut qu'on applique dans la mesure du possible des tarifs-marchandises uniformes. Il nous faut tenir compte des facteurs de concurrence, mais si ceux-ci sont relativement les mêmes, pourquoi les tarifs ne seraient-ils pas égaux?

Nous avons voulu protéger les divers moyens de transport du pays. Nous y avons réussi en déclarant qu'aucun moyen de transport ne peut imposer un tarif inférieur au prix de revient. Voilà qui assure une protection essentielle à chaque moyen de transport, mais qu'avons-nous fait pour protéger l'usager? Celui-ci doit se rendre compte qu'il y a une entité, en l'occurrence la Commission canadienne des transports, qui a reçu du Parlement l'ordre d'établir autant que possible les mêmes tarifs pour les mêmes produits transportés sur une même distance par le même moyen de transport.

• (6.20 p.m.)

J'ai exposé mon argument d'une façon assez satisfaisante et, j'espère, assez complète pour montrer que nous ne voulons pas causer des ennuis au ministre ou à ceux qui devront remanier cet amendement. Nous voulons faire en sorte que la Commission canadienne des transports sache que nous visons à dissiper ce vieux cauchemar d'injustice qui tracassait et divisait depuis si longtemps le pays. Nous

voulons par là exposer au comité quelque chose qu'il devrait savoir déjà, soit la gravité de l'injustice qui a sévi, sauf erreur, jusqu'en 1957. Depuis la guerre, le gouverneur en conseil a autorisé des hausses de tarifs-marchandises allant jusqu'à 150 p. 100. Tout le fardeau de cette hausse considérable des tarifs-marchandises a pesé sur les Prairies, les Maritimes et les régions situées entre Montréal et Toronto, qui sont tenues à l'écart de la concurrence. Les personnes résidant dans des régions livrées à la concurrence ont été épargnées.

J'ai déjà dit que nous ne pouvons pas supprimer toutes les injustices, mais au fur et à mesure que les régions du Nord du pays sont exploitées, ce vif ressentiment persistera, à moins qu'on fasse en sorte que la Commission à qui nous accordons ces pouvoirs considérables serve les intérêts de l'usager. Voilà pourquoi on aura du mal à définir l'intérêt public. «L'intérêt public» laisse-t-il simplement entendre la nécessité de la concurrence entre les chemins de fer sans tenir compte de la justice à l'endroit de l'usager? Si tel est le concept qui a inspiré cette mesure, celle-ci causera autant d'ennuis que les efforts précédents du Parlement pour sortir de l'ornière. Nous voulons apporter notre collaboration en proposant un amendement, à mon avis, assez positif et qui n'empêchera nullement la nouvelle commission de bien agir, mais elle devrait savoir que le Parlement pense qu'elle devrait s'efforcer d'uniformiser les tarifs le plus possible.

Dans le projet de loi actuel, nous disons aux Canadiens que le Parlement se préoccupera de leurs intérêts comme il convient et que la Commission canadienne des transports s'occupera de les défendre. Mais l'intérêt public doit, de par la nature des choses, s'en tenir non seulement au principe mais à la réalité de la concurrence et au fait qu'en dernier ressort nous cherchons à rendre service d'une façon aussi équitable que possible aux usagers.

J'ai un autre point à signaler, concordant avec ce que j'ai déjà dit à la Chambre au sujet de la rationalisation. A l'étape de la deuxième lecture du bill, j'avais signalé à la Chambre que le projet de loi devrait, entre autres, viser à accorder à la Commission plus de pouvoir, le pouvoir de diriger, d'atteindre des objectifs positifs. Ensuite, au cours de l'étude au comité, j'ai appuyé un autre amendement, proposé par le député de Peace-River, selon lequel la Commission, compte tenu de tous ses pouvoirs, devrait être assujettie à certains contrôles. Ces deux points de vue ne sont pas contradictoires, mais réalistes et praticables, à mon avis.

[L'hon. M. Hamilton.]

Si nous voulons que notre réseau de transport soit exploité de façon efficace, il me semble que nous devons le confier à une commission hautement spécialisée qui soit en mesure de s'occuper de la question. C'est le point essentiel du bill. Mais si nous confions tous ces pouvoirs à la Commission, nous devrions, dans la rédaction du bill, non seulement formuler nos buts et objectifs sous forme de principes directeurs à l'intention de la Commission, mais faire en sorte de nous assurer de temps à autre des contacts avec cette dernière. Voilà pourquoi nous, de l'opposition officielle, avons signalé qu'il faudrait instituer, au moyen d'une loi, une sorte de rouages assurant à la population, dont nous confions les intérêts à la Commission, que leurs représentants au Parlement devront examiner soigneusement, chaque année, le travail de la Commission.

Bref, monsieur le président, nous augmentons les pouvoirs de la Commission. J'irais encore plus loin que le projet de loi: je lui donnerais le pouvoir de réglementation en plus du pouvoir de faire des recommandations. En même temps, je veux accroître le droit de regard sur la Commission sans en réduire, l'efficacité relativement à notre système de transport. Cet amendement n'est pas aussi fondamental que l'amendement antérieur, mais il donne suite aux griefs de longue date des populations qui ont subi le traitement le plus injuste, soit celles du Nord ontarien, du Nord québécois, des Prairies et des Maritimes. Elles croiront au moins que le Parlement donne à la Commission des directives appropriées dans ce domaine.

En essayant d'appliquer cette orientation aux moindres détails et de l'exprimer en dollars et en cents, nous détruirons l'objet du bill. Nous devrions fixer nos buts et nos objectifs de manière à fournir une orientation à la Commission, tout en lui laissant une échappatoire permettant aux chemins de fer de s'adapter à la position de concurrence des divers secteurs et de faire les ajustements raisonnables qui sont nécessaires.

Nous ne pouvons créer la situation la plus parfaite au monde, mais nous voulons au moins que les gens que nous représentons et qui ont été victimes de discrimination par les années passées comprennent que nous voulons défendre leurs intérêts. A mon avis, il serait opportun d'insérer dans ce premier article une phrase donnant l'assurance que la Commission a reçu une orientation du Parlement en vue d'atteindre nos objectifs, au lieu d'incorporer une disposition semblable à la partie du projet de loi traitant des pouvoirs de la Commission. Si cet amendement était accepté, les gens sauraient au moins que nous verrions périodiquement à la mise en œuvre de ces principes dans la plus large mesure possible, étant donné que

les députés s'efforcent d'édicter des lois et de sauvegarder le droit de la population d'exercer un certain contrôle sur ses dirigeants.

Finalement, je voudrais parler de la façon constructive d'agir et de penser. Je crois en ce que j'appelle le gouvernement dynamique, constructif. A mon avis, ce projet de loi, en vertu duquel nous déléguons à une Commission nationale certains pouvoirs dans le domaine des transports, nous donne l'occasion d'essayer de nous servir de cette Commission canadienne des transports dans le cadre d'une politique nationale. Je sais que, pendant des dizaines d'années à venir, il faudra prendre, dans le domaine des transports, des mesures que ne prévoient pas les règles ordinaires de l'entreprise privée concurrentielle. Je me rends compte qu'il nous faudra ouvrir notre pays au moyen de chemins, de routes, de voies aériennes et peut-être de pipe-lines en aménageant des moyens de transport dans des régions qui ne sont pas immédiatement rentables. Je sais que, pendant une période d'années, et peut-être de dizaines d'années, certaines de ces exploitations seront déficitaires.

Nous souscrivons au principe de la Commission MacPherson selon lequel toutes pertes seront compensées par le Trésor fédéral si nous exigeons qu'un mode de transport assume ces fonctions à l'échelle nationale. Ce que j'essaie de dire est inclus dans cet amendement, notamnent où il est question de «péréquation des tarifs-marchandises comme le moyen de traiter équitablement toutes les parties du Canada et comme la méthode la plus propre à faciliter l'échange de denrées entre les diverses parties du pays»—j'insiste là-dessus—«ainsi qu'à encourager l'industrie et l'agriculture dans toutes les régions et à développer le commerce d'exportation.»

C'est la dernière partie de la phrase qui est essentielle. Nous y disons que dans l'intérêt national, la Commission canadienne des transports doit se fixer comme objectif de développer le commerce d'exportation, notre industrie minière, notre industrie du papier et même l'agriculture, car une foule de Canadiens n'ont pas encore compris que la solution ultime au problème de la faim dans le monde se trouve dans le Nord du Canada et le Nord de la Russie.

• (6.30 p.m.)

Le grand muskeg, possédant le sol le plus fertile au monde, nous fournira le moyen de nourrir des millions d'affamés. Même si l'on peut être accusé de prévoir trop loin dans l'avenir, la Commission canadienne des transports, grâce à cet amendement qui renferme des principes directeurs, saura qu'il lui incombe de préparer l'avenir et de conseiller aux lignes aériennes, aux sociétés de pipelines, aux compagnies de chemin de fer et même aux entreprises de navigation côtière de soumettre des propositions aux agences sous leur autorité, en vue de développer notre pays.

L'amendement permettrait d'accomplir tout cela, je pense, et lorsque le ministre conférera avec ses fonctionnaires entre 7 et 8 heures ce soir, ils admettront, j'espère, qu'en proposant le nouvel alinéa, nous n'avons aucunement l'intention de nuire au principe de la concurrence. L'amendement cherche aussi à accomplir ce que tous les Canadiens souhaitent, d'après moi, c'est-à-dire la péréquation maximum des taux de transport des marchandises. J'ai poussé la sincérité jusqu'à dire qu'en certains cas, il est impossible d'assurer une parfaite péréquation, mais les disparités sont si nombreuses qu'il serait réconfortant de savoir que cette Commission des transports est sur ses gardes et cherche constamment à les faire disparaître ou à les atténuer.

Enfin, je le répète, j'aimerais voir un gouvernement actif et dynamique qui ne s'immiscerait pas dans l'entreprise privée. Si cette commission des transports pouvait, dans une certaine mesure, refléter la politique nationale, le gouvernement trouverait peut-être alors grâce à elle un moyen d'atteindre des objectifs qui semblaient presque inaccessibles.

Je sais que le ministre ne désire pas ranimer cette affreuse discussion sur le chemin de fer de Pine Point. C'était là un cas typique où de l'entreprise privée, en l'occurence le Chemin de fer du Pacifique-Canadien, n'a pas su voir ce qui crevait les yeux: la nécessité de certains produits miniers à brève échéance et a refusé de construire une voie ferrée menant à ses propres terrains miniers. Le gouvernement canadien d'alors a dû appuyer financièrement les chemins de fer Nationaux pour que cette ligne se construise. N'est-ce pas magnifique de l'avoir fait? Nous avons assurément permis au Pacifique-Canadien de faire des profits et tous ceux qui ont investi de l'argent dans les mines de Pine Point ont réalisé des bénéfices considérables. Mais l'essentiel, c'est que nous avons épargné au pays des centaines de milliers de dollars en devises étrangères et que nous avons évité l'importation de ces produits miniers à des prix beaucoup plus élevés.

A l'époque, c'était une bonne politique. L'entreprise privée n'en voyait pas la nécessité mais, grâce au ciel, nous avions un gouvernement qui croyait à nos destinées et savait agir avec vigueur. J'espère que la Commission canadienne des transports sera formée de gens qui verront dans l'amendement et

dans les observations formulées à la Chambre le sens que nous voulons y mettre; qui auront du sang dans les veines et l'énergie voulue pour prendre les mesures énergiques exigées par l'intérêt national.

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais poser une question à l'honorable député pour m'éclairer, s'il me permet de le faire. Si je comprends bien son interprétation du but de l'amendement en ce qui a trait à la péréquation—je ne parle pas des autres aspects, plus chimériques, qu'il mentionne dans la dernière partie de son discours—l'intention n'est pas d'empêcher les chemins de fer ou tout autre moyen de transport de faire face à la concurrence; c'est tout simplement de dire que, dans les régions sans concurrence, il ne doit pas y avoir de distinction entre une partie du pays et une autre. Je ne sais pas si je me suis exprimé clairement.

L'hon. M. Hamilton: Je crois que nous sommes d'accord. Comme vous le savez, les taux sont fixés pour un certain produit dans une certaine région et personne ne les examine d'année en année. Ces taux discriminatoires deviennent permanents. J'espérais que cette modification montrerait à la Commission canadienne des transports qu'elle doit essayer d'établir des taux uniformes, au lieu de s'inspirer de l'article 68, concernant l'article 381(1).

J'aimerais signaler en outre qu'à mon sens il est fondamentalement erroné de souscrire à la théorie de la concurrence au point de donner à une société privée, que ce soit le National-Canadien, le Pacifique-Canadien ou le PGE, le droit de fixer le tarif-marchandises pour un nouveau moyen de transport donné par opposition à un autre. Cela donne trop de pouvoir à la société privée au nom de la concurrence. Si la Commission canadienne des transports surveillait ce genre de chose, on pourrait le prévenir. Comme le Pacifique-Canadien s'occupe d'entreprises diverses et comme les administrateurs font partie du conseil de plusieurs entreprises à la fois, si une de ces entreprises appartenait à la compagnie et d'autres à une compagnie concurrente, on verrait peut-être surgir la discrimination.

Je ne veux imputer à personne de mauvais mobiles, ni laisser entendre que la société de chemins de fer fixerait délibérément un taux spécial afin de favoriser ses propres entreprises, mais j'aimerais croire qu'il existe un arbitre ou un tribunal pour prévenir ce genre de chose, à moins qu'il n'y ait d'excellentes raisons de fixer des taux plus bas à un endroit donné. On devrait conserver le principe selon lequel des produits semblables, transportés sur la même distance, devraient être sujets au même tarif.

Dans le cas l'industrie du pétrole et du gaz, nous ne nous préoccupons pas de ces détails dans la mesure législative. Nous disons simplement aux sociétés de pipe-lines et de distribution du gaz dans les provinces: «Vous exercez un monopole partiel, mais nous vous surveillons en fixant un taux maximum de rendement sur votre capital». Nous permettons à ces sociétés de se concurrencer et de fixer les prix qu'elles veulent parce qu'il faut soutenir leur concurrence dans divers domaines. Par exemple, en Ontario il existe une certaine discrimination dans les tarifs de gaz, mais le gouvernement les contrôle aisément, car les règlements stipulent le taux maximum de leur rendement.

On ne l'a pas fait dans le bill. Si l'on n'institue pas un régime de rendement maximum—ce qui serait trop difficile dans le cas des chemins de fer—il faut exercer un contrôle ici et là, et à mon avis, c'est ce que fera l'amendement. Si la Commission des transports sait que le Parlement veut autant que possible supprimer la discrimination, une source majeure de désunion et d'injustice sera abolie.

L'hon. M. Pickersgill: Je puis assurer au député, si la proposition que j'ai formulée correspond bien à celle à laquelle il songeait, que c'est précisément l'objectif du gouvernement. Selon nous, en régime de concurrence, il faut permettre aux chemins de fer de l'affronter et d'obtenir le transport des marchandises tant que les taux sont compensatoires, mais lorsque la concurrence ne joue pas, on ne devrait leur permettre aucune discrimination entre deux expéditeurs placés dans des circonstances analogues même s'ils sont chacun à un bout du pays. Voilà ce que nous avons cherché à réaliser à l'article 16 du bill et c'est précisément la raison de son libellé. Si je puis trouver les mots qui expriment nettement ce principe, à huit heures ce soir je serai prêt à proposer qu'on les incorpore.

• (6.40 p.m.)

Il se peut, par contre, que je doive demander que l'on réserve cet amendement jusqu'à demain, car parfois les auteurs doivent envisager son interprétation éventuelle. Ceux d'entre nous qui sont d'avis que, si nous étions juges, nous pourrions régler la question rapidement constateront que les avocats ne sont pas toujours de notre avis. Si l'amendement n'est pas destiné à empêcher les divers modes de transport de s'adonner à la concurrence mais simplement à protéger certains secteurs

où elle n'existe pas en évitant toute discrimination, je puis assurer au député que le gouvernement en est tout à fait partisan. C'est ce que nous voulons accomplir. Je ne saurais souscrire—je puis le dire dès maintenant—à la proposition précise du député de Peace-River. Toutefois, nous essayerons de trouver un moyen d'atteindre l'objectif auquel il songe.

L'hon. M. Hamilton: Une dernière observation. Le ministre sait, je pense, qu'aux termes de l'article 68, dont j'ai parlé, toutes les taxes doivent être justes et raisonnables et doivent toujours réaliser certaines fins. Je m'arrête ici pour signaler que ce texte est rigide. La mesure prévoit que les divers transporteurs devront exiger le même tarif pour le transport de marchandises sur le même parcours.

L'hon. M. Pickersgill: Le député se rend compte que cet article ne vise pas du tout les chemins de fer.

L'hon. M. Hamilton: J'aimerais signaler que je cite ce passage comme un exemple d'expressions rigides que nous aurons de la difficulté à modifier. A mon avis, il serait préférable d'insérer cette disposition dans l'article exposant les principes directeurs.

L'hon. M. Pickersgill: Je suis bien de cet avis.

M. Bell: Je pourrais peut-être répéter mon objection, afin que le ministre puisse l'examiner pendant l'heure du souper. Le député de Peace-River a proposé dans son amendement qu'on reconnaisse dans la plus grande mesure possible le principe de péréquation des tarifs-marchandises en vue de développer toutes les parties du Canada. L'amendement ressemble beaucoup à la plainte formulée par certains députés des Maritimes: en adhérant à cette politique internationale des transports, nous négligeons un peu l'aspect national du problème et nous oublions d'utiliser les transports pour mettre en valeur des régions du Canada qui n'ont pas joui d'une concurrence aussi grande dans le domaine des transports.

L'une des objections que le ministre a soulevées contre l'amendement, c'est qu'il ne tiendrait peut-être pas compte de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la protection que la loi accorde aux Maritimes. Que cela soit vrai ou non, je l'ignore, mais nous ferions peut-être bien d'incorporer dans la mesure législative, dans l'article à l'étude ou dans un autre, l'amendement que nous devrions étudier sérieusement, à mon avis. Je l'ai toujours cru important, mais il me semble le devenir davantage, et j'en exposerai tantôt les raisons au ministre.

L'amendement dont je parle est celui qu'a proposé la Commission des transports des Maritimes dans son mémoire au comité qui a étudié le projet de loi. En effet, la Commission des transports des Maritimes a proposé l'adjonction des mots suivants, après l'alinéa *b* de l'article 1: «sauf s'il est nécessaire d'agir autrement pour des fins constitutionnelles, statutaires ou de politique nationale.» Or, si ces mots figuraient dans le projet de loi, le ministre ne s'opposerait peut-être plus à l'amendement du député de Peace River. L'amendement me plaît aussi parce qu'il se rattache à l'étude qui a eu lieu sur les problèmes des transports dans les Maritimes. Nous devons acheter chat en poche ou prier pour que quelque chose se produise un jour.

Si ces mots sont ajoutés au projet de loi, tout gouvernement futur devra reconnaître cette protection, alors que, dans le cas contraire, une méthode tout à fait différente pourrait être adoptée pour régler les problèmes de transport des Maritimes. Je ne prétends pas que les gouvernements futurs ne s'en rendront pas compte, et j'ai dit franchement au ministre que je me demandais s'il fallait perpétuer la restriction en question. Sans pouvoir parler au nom de mes collègues, j'ose signaler que les pressions exercées par les Maritimes seraient suffisantes pour faire agir le gouvernement.

Si le projet de loi ne stipule pas en toutes lettres que le Parlement reconnaît la nécessité d'une politique nationale visant à fournir des services de transport comparables à toutes les régions, je crains qu'un nouveau gouvernement ne tienne pas compte de cet aspect et qu'il essaie quelque autre méthode. Le ministre a dû saisir ma pensée et il pourra peut-être concevoir quelque chose qui le satisfasse quant à la faiblesse de l'amendement, et qui puisse rendre nombre d'habitants des Maritimes heureux de savoir qu'on a affirmé que tous accepteront une politique nationale sur les transports qui soit distincte d'une nouvelle politique nationale des transports.

Je pourrais peut-être commenter un ou deux autres points dès maintenant. Ils découlent de certains des problèmes que nous avons discutés avant les vacances de Noël et sur lesquels nous avons pu réfléchir depuis. Certains députés ont rendu hommage à la souplesse et aux bonnes intentions du ministre. Je l'ai fait au comité. A mon avis, nous devrons en juger par ce qui se produira à la Chambre quant au projet de loi. On a dit que nous avons besoin de directives précises et que les termes sont

importants dans un article comme celui que nous étudions, car la nouvelle Commission des transports les lira avec soin et essayera d'établir exactement ce à quoi nous songions.

Nous connaissons tous la souplesse et le bon caractère du ministre et nous savons qu'on se propose de faire certaines choses. La farine nous fournit un excellent exemple des difficultés qu'il y a à traduire ces intentions sous une forme législative. Tous les membres du comité étaient d'avis qu'il convenait d'assurer à la farine la même protection qu'auparavant. Je ne suis pas spécialiste en la matière mais, sauf erreur, lors de la présentation de la nouvelle mesure législative, la farine se trouvait exclue de bon nombre de dispositions concernant les céréales. Nous désirions tous mettre la farine au moins sur le même pied qu'auparavant. Puisque l'Ouest produit le grain et moud une partie de la farine et que l'Est bénéficie des expéditions lucratives de farine qui se font par ses ports, il me semble, en tant que profane, que tout le mode devrait s'intéresser au Canada à moudre et à expédier autant de farine que possible. Deux amendements ont été présentés et ils l'ont été de façon équitable. Tout le monde les a examinés. Sauf erreur, le second amendement pose maintenant quelque difficulté, en ce sens que les minoteries n'y étaient pas incluses. Cela pourrait influer de façon draconienne sur environ la moitié des expéditions faites de la plupart des ports de l'Est canadien, à moins qu'on n'apporte des modifications.

Je sais que le ministre et ses fonctionnaires étudient la question; aussi, je ne voudrais pas que mes propos soient considérés comme une critique de qui que ce soit, qu'il s'agisse des fonctionnaires ministériels ou des fonctionnaires des chemins de fer qui sont en train d'étudier la chose. Je veux tout simplement démontrer qu'il n'est pas facile de traduire sous forme de mesure législative, et pour toujours, exactement ce qu'on entend faire pour remédier à ces problèmes.

• (6.50 p.m.)

Une autre question m'est venue à l'esprit, celle de la parité des ports. Le ministre aura, si je ne me trompe, quelque chose à nous dire à ce sujet et il pourra peut-être nous indiquer de façon plus précise comment cela intéresse le port de Saint-Jean et si les tarifs vis-à-vis les ports des États-Uni bénéficieront de mesures de protection. J'ai lu dernièrement dans le journal que le commissaire à l'industrie du port de Québec qui, bien entendu, s'efforce d'encourager le commerce, avait déclaré purement et simplement que l'expédition de papier journal coûtait $14 de moins la tonne par Québec que par Saint-Jean. Il a ajouté que tout expéditeur du Québec devrait pouvoir compter sur cet argument et que la navigation d'hiver devrait donc rester ouverte. Le ministre sourit; qu'il n'ait crainte, je ne me lancerai pas en ce moment dans le sujet de la navigation d'hiver. J'ai déjà au fil des ans, avancé à cet égard suffisamment d'arguments de poids qui ont été inscrits au compte rendu.

Si la déclaration en question est vraie, j'ignore s'il s'agit là de taux convenus. J'aurais tendance à croire que les débardeurs, qui sont maintenant payés à des taux identiques, forment une catégorie comparable. Mais s'il est vrai que l'expédition du papier journal coûte $14 de moins par Québec que par Saint-Jean, il doit y avoir quelque chose qui ne va pas dans la structure de notre tarif-marchandises. Si notre province est entrée dans la Confédération c'était pour obtenir l'égalisation des tarifs nous permettant d'être compétitifs. Si on nous retire celle-ci, alors, même sans navigation d'hiver, je ne vois pas quel espoir il nous reste pour l'avenir. C'est pendant les vacances que cette idée m'est venue, alors que je m'efforçais en toute équité d'examiner la question à l'échelle nationale.

Le ministre devrait aussi, à mon avis, s'efforcer d'obtenir plus de renseignements sur le blocage du tarif-marchandises des Maritimes. Cette question de premier plan me déroute et, je le répète, nous ferions mieux de fixer des limites à ce blocage. J'ai consulté certains documents là-dessus et j'aimerais, lorsque nous aborderons l'article particulier, avoir un indice de la proportion de notre trafic qui est affecté par ce blocage. Les fonctionnaires des ministères ont semblé en sous-estimer l'importance et je regrette de n'avoir pas sous les yeux les mots exacts dont ils se sont servis. Par ailleurs, le ministre, répondant à ma question, a déclaré l'autre jour qu'une proportion importante de notre trafic était touchée. Il importe donc de savoir exactement ce qu'il en est.

Eu égard à ce qui précède, une déclaration sur notre politique nationale satisferait tout le monde. Le député de Qu'Appelle a évoqué la situation particulière qui est un sujet primordial de préoccupation dans l'Ouest, et je le félicite ainsi que le député d'Acadia de leur discours de cet après-midi sur la libre entreprise. Venant d'une ville portuaire qui doit beaucoup à l'une de nos entreprises nationales de transport, ces propos m'ont réchauffé le cœur. J'espère que ce compliment, monsieur le président, montrent, que nous nous intéressons toujours à cette entreprise et que, dans l'avenir, elle s'intéressera à nous autant que dans le passé.

A ce sujet, j'ai l'impression que nous touchions presque à la principale critique faite par les provinces de l'Ouest, notamment le

Manitoba, lors des audiences du comité. Même si le ministre cherche à faire valoir l'article 16 dans cette affaire, je n'estime pas moins qu'il s'agit de l'une des grandes lacunes d'un article fort important du bill. En réalité, nous traitons du principe du contrôle des taux maximums. L'Ouest canadien s'inquiète à ce sujet. J'estime, étant des Maritimes, que le gouvernement devrait se rendre compte, s'il ne l'a déjà fait, que nous rétrogradons constamment dans le domaine des transports.

Les instances faites au nom de l'entreprise privée, selon lesquelles il conviendrait de permettre aux gros expéditeurs de marchandises en vrac de négocier des tarifs avec les chemins de fer eux-mêmes, semblent tout à fait sensées, mais je reviens sur ce qui s'est dit lors des audiences du comité au sujet du gaspillage de nos ressources. Prenons, par exemple, le cas de l'industrie de la potasse qui négocie des tarifs spéciaux avec les sociétés ferroviaires. A mon humble avis, ces tarifs peuvent atteindre des chiffres fort élevés et, en raison de l'état de monopole ou de quasi-monopole où se trouve l'industrie en cause, notamment sur le marché mondial, on ne rendra pas compte des faits. Malgré tout ce qu'on a dit, les expéditeurs de marchandises en vrac ne révéleront rien de leur situation en matière de transport; ils chercheront tout simplement à faire absorber leurs frais de transport élevés par l'économie des provinces de l'Ouest, soit aux dépens de la main-d'œuvre, soit autrement.

Je laisse au ministre le soin de réfléchir à cette observation d'ordre général sur le bill. Il s'agit de surveiller les tarifs sans cesse et de toutes les manières possibles. Autrement, la différence de tarifs sera perdue pour l'économie et les provinces de l'Ouest se retrouveront dans la même situation que nous des Maritimes. Dans une cinquantaine d'années, elles se demanderont ce qui a bien pu leur arriver, car il ne leur restera plus d'industrie et leur niveau de vie sera nettement inférieur à la moyenne nationale.

Je préviens donc mes collègues de l'Ouest, notamment à la suite de leurs discours émouvants en faveur de l'entreprise privée, que même si je partage leur point de vue, ils ont tout intérêt à se montrer circonspects au sujet de l'article du bill qui traite du contrôle des tarifs maximums. Je leur recommande de ne pas s'en laisser conter ni de croire aveuglément qu'il sied de permettre aux grandes entreprises et aux chemins de fer de s'entendre directement entre eux. A l'aurore de la nouvelle année, j'invite donc les députés de l'Ouest à se méfier de cet article du bill. Tel est le cadeau du centenaire que je leur offre.

Si le comité songe à interrompre la séance, puis-je déclarer, monsieur le président, qu'il est 7 heures?

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que telle est mon intention. Je pourrais peut-être répéter que je me propose d'étudier aussi la proposition de l'honorable représentant au sujet de cet autre amendement qui pourrait se résumer ainsi: le député préconise l'égalisation, si nécessaire, mais non pas nécessairement l'égalisation.

M. le président: A l'ordre. Le comité désire-t-il que je lève la séance, fasse rapport de l'état de la question et demande l'autorisation de siéger de nouveau plus tard aujourd'hui?

Des voix: Entendu.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

• (7.00 p.m.)

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

SUJET DES QUESTIONS DEVANT ÊTRE DÉBATTUES

M. l'Orateur suppléant: Il est de mon devoir, en conformité de l'article provisoire 39A du Règlement, d'informer la Chambre que les questions suivantes seront débattues au moment de l'ajournement ce soir: le député de Trois-Rivières (M. Mongrain), le Pacifique-Canadien—A propos de la supression du train de nuit entre Montréal et Québec; le député de Cartier (M. Klein), entrée au Canada du chef adjoint du parti national démocrate de l'Allemagne de l'Ouest; le député de Gaspé (M. Keays), le Nord canadien—*La Grande Hermine*—poste permanent de mouillage de la réplique.

Il a été entendu, sauf erreur, que la Chambre suspendra maintenant sa séance jusqu'à huit heures.

Des voix: Entendu.

M. l'Orateur suppléant: La Chambre consentirait-elle aussi à se former de nouveau en comité en vue de la reprise des travaux à huit heures?

Des voix: Entendu.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Je quitte maintenant le fauteuil.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à 8 heures.

M. le président suppléant: La Chambre se forme à nouveau en comité plénier et reprend l'étude du bill C-231.

M. Rock: Je voudrais parler de l'article 1 de ce projet de loi qui créera une nouvelle politique des transports pour le Canada. Au cours de notre étude de cette mesure au comité des transports et des communications, je me suis intéressé à la question dont traitent les alinéas *a*, *b*, *c*, *d* et *e*, notamment l'alinéa *c*, qui est ainsi conçu:

...le transport par eau auquel s'applique la loi sur les transports et tous les autres modes de transport par eau ressortissant à l'autorité législative du Parlement du Canada.

Au comité, j'ai demandé au ministre pourquoi il n'était pas question de l'Administration de la Voie maritime dans le projet de loi et il m'a donné une réponse satisfaisante. Néanmoins, je crois qu'il y a actuellement une chose qui relève de l'Administration de la Voie maritime, mais qui, selon moi, devrait relever directement du ministère des Transports. Je veux parler de l'exploitation de l'ancien canal Lachine dont la juridiction a été cédée à l'Administration de la Voie maritime, lois de la mise en service de cette dernière afin que les petits bateaux ne soient pas tentés d'emprunter le canal Lachine franc de péage. Ce canal est partiellement ferme. Aucune embarcation en transit ne peut s'y engager et seule une petite section ouest est demeurée ouverte à la circulation locale. Cela signifie que très peu de bateaux l'utilisent.

Toutefois, que la circulation soit lourde, faible ou qu'elle soit inexistante dans l'ancien canal Lachine, cela n'a rien à voir avec les difficultés que doivent surmonter les véhicules qui cherchent à traverser le pont de le 6e Avenue entre les villes de LaSalle et de Lachine. Ces dix dernières années, ces deux municipalités ont demandé à maintes reprises au gouvernement fédéral dans des lettres et des résolutions de construire un nouveau pont pour régler le problème de la circulation provoqué par ce pont fédéral désuet. De graves embouteillages se produisent actuellement lorsque le canal est fermé pour l'hiver. De temps à autre, ces embouteillages s'étendent du pont sur près d'un mille le long de deux rues jusqu'à la rue LaFleur à LaSalle, vers l'ouest sur le boulevard St-Joseph, sur une distance de 15 pâtés de maisons et le long de la 6e Avenue jusqu'à la principale rue commerçante de Lachine, la rue Notre-Dame.

[M. le président.]

Le problème existe depuis longtemps et s'aggrave d'une année à l'autre. L'Administration de la Voie maritime et le ministère des Transports attribuent la responsabilité aux municipalités et aux provinces en cause. Le gouvernement n'a pas de politique établie à ce sujet. Je signale toutefois que depuis ma naissance le gouvernement fédéral a construit deux ponts sur le Saint-Laurent. Et, comme vous le savez, on vient de terminer la construction du pont Champlain. Monsieur le président, j'estime que le gouvernement fédéral doit aussi s'engager dans la construction et le réaménagement de ponts sur le canal Lachine. A mon avis, il devrait avoir la même part de responsabilité dans la construction de ponts sur les canaux fédéraux que dans l'aménagement des passages de chemins de fer.

• (8.10 p.m.)

Les premiers habitants de Lachine y sont arrivés en 1666, il y a plus de 300 ans. Le premier canal a été construit entre 1821 et 1824; on l'a agrandi de 1843 à 1848 et encore de 1877 à 1880. Il a été complètement réaménagé de 1896 à 1904. Les quatre ponts qui traversent les deux écluses et les deux systèmes de contrôle de niveau ont été construits entre 1922 et 1924, pour satisfaire aux besoins de l'époque—celle des voitures à chevaux. En 1904, lorsque furent terminés les travaux d'aménagement du canal Lachine, la population dans le voisinage de Lasalle et de Lachine était d'environ 6,000 habitants. A l'heure actuelle, on estime que cette région compte quelque 95,000 âmes. La circulation y est difficile depuis dix ans; c'est pourquoi j'estime que le gouvernement fédéral devrait prendre des dispositions pour y remédier.

Je sais qu'il est possible que le canal Lachine soit fermé à la navigation. A mon avis, le canal, le premier construit au Canada, et qui pénètre au cœur de Montréal, devrait subsister comme monument historique à titre de premier canal construit au Canada. Je crois qu'on devrait le conserver comme port de plaisance et pour le bien des Montréalais. Le gouvernement a une politique concernant la navigation de plaisance et à mon avis, ce canal devrait s'inscrire dans cette politique. De toute manière, on devrait prendre une décision sans tarder. On devrait commencer par soustraire le canal Lachine à l'autorité de l'Administration de la Voie maritime pour le placer sous celle du ministre des Transports. Ensuite, le ministère ou le ministre devrait soit fermer ce canal et construire une chaussée entre les deux municipalités ou laisser le canal ouvert et construire le pont réclamé par ces dernières. Le ministre devrait étudier la

possibilité de créer une caisse des ponts semblable à celle des passages à niveau. Il devrait accorder, dans ce domaine, des pouvoirs et des responsabilités supplémentaires à la nouvelle Commission canadienne des transports.

Le 20 décembre, prenant la parole sur l'article 1, j'ai adressé certaines remarques au ministre au sujet des passages à niveau. J'ai préparé un amendement que j'aimerais soumettre au ministre. Je souhaiterais qu'il puisse l'accepter:

Que le bill nº C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, soit modifié

a) par la renumérotation de l'article 78, à la page 69 du bill, comme paragraphe (1) de l'article 78, et

b) par l'addition, immédiatement après le paragraphe (1) renuméroté de l'article 78 du bill, des paragraphes suivants:

«(2) L'article 265 de la loi sur les chemins de fer est modifié par l'addition, immédiatement après le paragraphe (9), du paragraphe suivant:

«(10) Lorsque, de l'avis de la Commission, un croisement de la voie publique par le chemin de fer ou un croisement du chemin de fer par la vie publique au niveau du chemin de fer (appelé «passage à niveau» dans le présent article) constitue un danger présent pour la sécurité et qu'aucun accord satisfaisant la Commission n'est intervenu entre les autorités ou les organismes intéressés et la société soit quant à la construction d'un croisement de voies superposées soit quant à l'installation de signaux en vue d'éliminer le danger pour la sécurité la Commission doit

a) publier, dans au moins un journal distribué dans la région où est situé le passage à niveau, un exposé des mesures nécessaires pour éliminer le danger pour la sécurité à ce passage à niveau, et

b) en faire un rapport complet au gouverneur en conseil pour qu'il puisse prendre les mesures qu'il lui plaira.»

J'aimerais que le ministre songe à la possibilité d'accepter un amendement en ce sens.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, peut-être pourrais-je assurer dès maintenant le préopinant que j'étudierai très volontiers son amendement. Je crains bien que ce ne soit pas aujourd'hui, car même moi, optimiste de toujours, je ne prévois pas atteindre l'article 78 aujourd'hui, même si j'espère que nous y arriverons demain. J'étudierai ce qu'on peut faire d'ici demain.

Dans l'intervalle, je tiens à dire que j'ai examiné l'amendement déposé, mais non proposé, par le député de Peace-River et les suggestions faites par le député de Saint-Jean-Albert. Je rappelle que je me suis déjà engagé à accepter la suggestion du député d'Acadia.

J'ai conclu que la façon la plus facile de régler ce problème serait de proposer un amendement, si tout le monde est d'accord, afin de supprimer l'article 1er actuel et de le remplacer par un nouvel article. Ainsi il serait beaucoup plus facile aux membres du comité de suivre que si on tentait de faire deux ou trois modifications en substituant des mots ici et là. L'amendement que je demanderais à un de mes collègues de proposer, s'il obtient l'approbation générale du comité, reprendrait en substance ce à quoi les honorables vis-à-vis songeaient au sujet des trois points. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de lire le préambule voulant que le bill soit modifié et le reste. Je me bornerai à lire ce qui figure sous l'article 1er, et si certains de mes collègues de ce côté-ci de la Chambre ne me faisaient pas autant concurrence, je pourrais peut-être éclaircir les choses un peu pour la gouverne des intéressés.

Le nouvel article se lirait ainsi:

«1. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;

• (8.20 p.m.)

b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics;

c) que chaque moyen de transport soit autant que possible indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé;

Aucun changement n'a été apporté à cet égard.

Le paragraphe *d* représente un changement considérable et je devrais peut-être en envoyer une copie au député de Peace River afin qu'il puisse le suivre. Il stipule:

...que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas

(i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type du trafic ou du service en cause, ou

(ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant;

Le reste n'a pas changé.

Tous les députés de l'autre côté de la Chambre comprendront qu'à titre de représentant de Bonavista-Twillingate, je ne puis accepter ces mots de l'amendement initial «industrie et agriculture». Chacun doit admettre que la pêche est aussi importante que l'agriculture et que c'est une industrie beaucoup plus ancienne au Canada. Afin de tenir compte de ce point j'ai employé l'expression «industries primaires et secondaires». Cela donnera la même impression et comprendra toutes les industries primaires.

Je crois avoir assez bien donné suite—je devrais peut-être dire que le rédacteur l'a fait pour moi—à la deuxième partie de l'amendement du député. Il notera que la première partie de son amendement est assez semblable à l'article 16. A cet égard mon amendement comporte deux avantages. Il ne laisse aucun doute que la commission quand il s'agit de déterminer «l'intérêt public» doit tenir compte de ce point, afin que quiconque cherche à établir le bien-fondé de sa cause n'ait pas besoin de le prouver mais simplement de le soutenir. Je crois que cela règle la question soulevée par le député avant Noël.

Selon moi, l'amendement traduit la pensée du député d'Acadia et renferme, certes, l'essentiel de la proposition du député de Saint-Jean-Albert. Il accomplit aussi, je crois, l'objectif que visait en fait le député de Peace-River dans son amendement.

M. Baldwin: Monsieur le président, j'estime pour ma part que le sous-alinéa (ii) de l'alinéa *d* proposé par le ministre est conforme au principe que j'avais à l'esprit. Lorsque nous mettrons la question à l'étude, nous verrons sans doute ce qu'il est advenu de l'article 16. Il serait très simple du supprimer tout obstacle que comporterait l'article 1 en ce qui concerne l'intérêt public. Ce sous-alinéa rappellera, je pense, à la Commission de tenir compte de ces choses lorsqu'elle rendra des décisions ou donnera des ordres ou des instructions. En l'occurrence, je suis prêt à retirer l'amendement dont le sort est encore incertain.

(L'amendement de M. Baldwin est retiré).

L'hon. M. Pickersgill: En l'occurence, monsieur le président, il conviendrait peut-être de demander au ministre des Affaires des anciens combattants de proposer cet amendement afin d'en saisir le comité.

L'hon. M. Teillet: Je propose l'amendement.

[L'hon. M. Pickersgill.]

M. le président suppléant: A l'ordre. Le comité se rend-il compte que l'honorable député de Peace-River a retiré son amendement?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Pickersgill: Je compte avoir des copies en français dans quelques minutes.

M. le président suppléant: Le comité est-il prêt à se prononcer sur la question?

M. Nasserden: Monsieur le président, quelques mots au sujet de ce projet de loi concernant une politique en matière de transports au pays. A coup sûr, jamais le Parlement n'a été ou ne sera saisi d'une mesure plus importante que celle que le comité étudie actuellement. De ce côté-ci de la Chambre, nous considérons qu'une politique des transports est une politique nationale. Au cours des années, la position historique de l'opposition, c'est qu'une politique des transports est d'une importance primordiale. Cette attitude émane d'un concept énoncé par sir John A. Macdonald et son ministère qui a unifié les provinces d'un océan à l'autre. Bien que cette année la situation soit beaucoup plus compliquée qu'autrefois, nous sommes, dans une grande mesure, aux prises avec le même problème que des pionniers qui se sont efforcés d'édifier une grande nation au Nord du 49e parallèle.

J'ai écouté, avec grand intérêt ceux qui feignaient de trouver des avantages à la concurrence; mais malgré ces avantages, et pendant longtemps, les services de transports présents et futurs représenteront dans bon nombre de régions un monopole de fait aux yeux des industriels. Une politique aérienne nationale concernant des aéronefs légers est de nos jours urgente et essentielle, et mérite, du Parlement, plus d'attention que jadis. Elle mérite aussi d'être étudiée en tenant compte de l'expansion à long terme de la fabrication des aéronefs légers au Canada.

En écoutant les louanges adressées au ministre des Transports, je songeais malgré moi à la position qu'il avait adoptée, tant à titre personnel que comme membre du gouvernement, à propos des propositions faites jadis en faveur du progrès de la nation. Je rappelle ce fait car, à mon avis, ceux qui se chargeront d'administrer cette loi devront tenir compte de cet élément inséparable d'une politique nationale. Il faut exploiter de vastes régions de

ce pays, et il est utile d'établir des principes directeurs pour ceux qui doivent appliquer cette loi. Nous devons leur donner des instructions susceptibles de fournir des stimulants au progrès et d'élever le niveau de vie de façon à attirer ici de nouveaux immigrants, ce qui est essentiel à ce moment de notre histoire.

• (8.30 p.m.)

Comment oublier le chemin de fer de Pine Point, et l'attitude du gouvernement actuel, comme celle du ministre, quand il siégeait de ce côté-ci de la Chambre, lorsque le gouvernement de l'époque cherchait à établir les fondements d'une réalisation nouvelle? Lorsque le projet de loi sera adopté, j'espère que ses termes définitifs permettront le progrès de nombreuses régions canadiennes dont le développement doit être encouragé, pendant encore bien des années peut-être.

Je songe à l'industrie de la potasse en Saskatchewan. Selon moi, les chemins de fer sont aujourd'hui en mesure de desservir cette industrie. Mais, pour ce qui est des gisements de minerai de fer dans le Nord de la province, la situation laisse bien à désirer, tout comme pour les autres minéraux dont on a prouvé l'existence dans ces régions septentrionales. Nos chemins de fer et autres transporteurs devront faire preuve de beaucoup plus de hardiesse, si nous voulons développer ces régions de façon méthodique et rentable, selon l'esprit de notre époque. Quant à la politique canadienne des transports, nous ne saurions ne pas étudier le potentiel ferroviaire de la baie d'Hudson qui, dans l'ensemble, est au point mort depuis bien des années. A cet égard, il me semble que les provinces, et le gouvernement fédéral, devront prévoir certains encouragements. Ce n'est peut-être pas ici le moment d'en parler, mais pourquoi certaines provinces ne fourniraient-elles pas des installations d'entreposage afin de permettre le commerce dans les deux sens sur ces parcours? Voilà une solution qui modifierait peut-être un peu le tableau.

Au cours du débat, tout à l'heure, le ministre a parlé de vision d'avenir. Il n'a vraiment pas fait l'allusion habituelle à l'imagination créatrice qui s'est manifestée de ce côté-ci de la Chambre. A mon avis, les responsables de la politique des transports au Canada devront avoir ce don de façon très prononcée pour que le pays atteigne le degré le développement qu'il mérite et peut obtenir, si nous en décidons ainsi.

Si ce bill fait disparaître la discrimination entre certaines régions et entre certaines gares du pays, parfois au sein de la même pro-v.nce ou entre des provinces voisines, il aura supprimé en partie un état de chose qui a valu jusqu'ici à notre rég:me des transports de très nombreuses critiques. Plus je pense à la concurrence en ce domaine, plus je songe à nos réseaux ferroviaires du pays. Sauf erreur, les chemins de fer n'ont presque jamais—je parle non seulement des chemins de fer Nationaux, mais aussi de l'autre réseau—su résoudre les problèmes des régions qui offrent de grandes possibilités de développement. Je le souligne encore une fois: c'est là une des pierres angulaires d'une politique logique des transports dans le cadre national.

Bien entendu, cela évoque tout le problème de la possibilité, de l'utilité des subventions accordées aux sociétés de transport, par rail, par air ou par mer. En remontant le cours de l'histoire et en étudiant la configuration géographique du pays et ses régions non développées encore, je ne puis concevoir, en 1967 ou dans une ou deux décennies, l'application d'une politique nationale des transports ne prévoyant pas les subventions qui donneraient à tous des chances égales dans toutes nos régions, et assureraient la mise en valeur de régions d'une importance vitale pour l'avenir d'un pays qui veut réaliser complètement ses possibilités.

Les occasions ne manqueront pas pour commenter les articles de cette mesure au fur et à mesure qu'ils seront étudiés. Je ne veux pas, pour le moment, m'étendre sur les objectifs généraux que, à mon avis, doit prévoir une politique nationale des transports. Mais avant de conclure, monsieur le président, je ne peux m'empêcher d'ajouter quelques mots à propos de l'abandon des voies ferrées et des formules de rechange qu'on devrait peut-être étudier. Les citoyens d'un bout à l'autre du pays, et même ceux qui habitent les régions menacées par la perte d'embranchements, comprennent que des voies non rentables coûtent de l'argent aux expéditeurs et aux contribuables canadiens. Mais considérons la situation de l'Ouest du Canada où les taux en vigueur au Pas du Nid-de-Corbeau remontent presque,

sauf erreur, au temps de la Confédération—je vois le secrétaire parlementaire faire signe que non. J'ai toujours cru que le parti libéral était à l'avant-garde de ceux qui préconisaient l'inviolabilité des tarifs en vigueur au Pas du Nid-de-Corbeau. C'était une garantie qui rassurait les résidents des Prairies et ces tarifs, elle n'est pas stipulée dans la constitution, mais c'est une de ses dispositions tacites, plus importantes encore que les dispositions écrites.

Lorsque nous songeons aux répercussions, sur les collectivités visées, de l'abandon des embranchements, n'oublions pas de grâce la nécessité d'assurer d'autres moyens de transport à ces gens pour leur épargner des frais personnels et protéger, quant aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau, les droits qui étaient tout au début garantis à ceux qui allaient s'établir dans l'Ouest du Canada.

M. Bell: Monsieur le président, je n'ai fait que jeter un bref coup d'œil sur cet amendement mais quant à la partie qui m'intéressait, elle réussira, à mon avis, dans une grande mesure à répondre à la demande de la Commission des transports des Maritimes.

• (8.40 p.m.)

Bien des députés peuvent penser qu'il n'est pas nécessaire de jouer ainsi sur les mots mais, on l'a dit avant le souper, lorsque la Commission va entreprendre son travail, elle se reportera aux directives concernant ses objectifs, qui figurent dans cet article du bill; c'est donc extrêmement important. Lorsque les objectifs du nouveau projet de loi sur les transports et ceux de la politique nationale s'opposeront, permettant ainsi au gouvernement canadien de combler les écarts des taux applicables à différentes régions, l'amendement aura largement facilité la solution du problème. C'est le cas non seulement du tarif-marchandises dans les Maritimes mais aussi peut-être des droits de péage sur la voie maritime et des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Ainsi, la déclaration de protection qui figure dans l'amendement à l'égard de la politique nationale, rendra beaucoup plus heureux les intéressés des provinces Maritimes.

Le député de Peace-River a soulevé un point qui en vaut la peine et il mérite des éloges pour en avoir parlé. Il faut le noter à mon avis. On ne doit pas non plus oublier la souplesse dont a fait preuve le gouvernement jusqu'à maintenant, à l'égard de l'amendement. Le nouveau libellé, qui permet l'échange de marchandises entre les différentes régions, avec une mention spéciale pour le commerce d'exportation qui intéresse les régions de l'Est du Canada, me plaît. Après un bref coup d'œil, ce texte semble répondre aux objectifs auxquels je songeais.

M. Korchinski: J'aimerais à cette occasion adresser quelques remarques au ministre des Transports. Elles sont d'ordre général, et comme elles ne peuvent pas être considérées lors de l'étude d'un article particulier du projet de loi, il s'agit d'un commentaire plutôt général.

Le ministre s'est montré très conciliant jusqu'ici. Il a donné plus d'attention aux propositions formulées que tout autre ministre chargé de défendre un projet de loi. Il faut le signaler à la Chambre. Toutefois, bien que le ministre ait tenu compte de ces propositions, il ne se propose pas nécessairement de leur donner suite. En ce qui concerne l'Ouest canadien, il ne se contentera pas, je l'espère, de dire que le ministre des Affaires des anciens combattants, qui vient de l'Ouest, appuie le projet de loi. Voilà toute l'attention que le ministre semble accorder aux provinces de l'Ouest.

Le projet de loi à l'étude actuellement est très complexe et de grande portée. Nous célébrons cette année le centenaire de la Confédération, et dans un siècle les Canadiens ressentiront peut-être encore les effets de ce projet de loi. A mon sens, la majorité des députés, ainsi que le ministre lui-même et les fonctionnaires de son ministère, ne comprennent pas entièrement toutes les ramifications du projet de loi. D'après moi, on ne saisit pas à fond dans quelle mesure le projet de loi influencera la vie des Canadiens à l'avenir.

Une chose est certaine: ceux qui protestent très bruyamment à l'heure actuelle ne tarderont pas à être touchés. Ce qui nous inquiète le plus dans l'Ouest, c'est que, nous avons toujours fait les frais des politiques de transport du gouvernement. Chaque fois que les chemins de fer ont dû régler un différend, qu'il s'agisse de salaires ou du paiement des intérêts sur la capitalisation de l'un de leurs projets, nous avons toujours dû assumer par personne une plus grande partie des frais que d'autres régions plus peuplées du Canada, tout simplement parce que l'Ouest est plus éloigné des marchés. Si une plus grande partie de la population habitait dans l'Ouest, nous n'aurions pas protesté aussi bruyamment, mais la politique exposée dans le projet de loi n'aidera pas à accroître le nombre des industries dans l'Ouest.

Je me souviens très bien de l'époque où le député de Burnaby-Coquitlam était premier ministre de la Saskatchewan. Il a rabâché à satiété la vieille histoire de l'usine de pâte à papiers de Prince-Albert. Il en parlait à chaque campagne électorale. Ce projet particulier a servi de pot-de-vin politique et de stimulant aux Canadiens. Il nous a paru excellent, que nous l'ayons ou non accepté. Le premier ministre de la Saskatchewan est allé jusqu'à confier à une entreprise une enquête ou une étude sur les possibilités du Nord. Or, nous savons où se trouvent les débouchés pour le bois et pour la pâte à papiers. Ce que nous ignorons, c'est comment résoudre le problème du transport. Le ministre le règle-t-il par le projet de loi à l'étude? Je dirais qu'il n'y propose pas de solutions. Le premier ministre de la Saskatchewan ne sera pas plus heureux lorsque la mesure à l'étude sera adoptée que le jour où il a ordonné l'enquête en question, parce que personne n'y découvrira la promesse de transports à meilleur compte. Nous savons où trouver du bois et connaissons la possibilité d'un débouché aux États-Unis, mais comment ferons-nous pour envoyer des gens travailler dans la région en cause? On a toujours proposé Prince-Albert comme l'endroit tout indiqué pour l'usine de pâte à papiers. Il faudrait y consacrer 60 millions de dollars; toutefois, que prévoit la mesure à l'étude pour ce genre d'industrie?

Nous avons déjà une mesure législative censée aider les régions défavorisées que le gouvernement fait l'impossible pour assister. Et cependant on ne fait rien en ce qui concerne la mesure législative nécessaire à nos sens, pour remédier aux faiblesses de notre économie.

En disant que les transports constituent un des grands problèmes, j'entends par là que le problème du chômage en est un autre. Un aspect de ce problème est que les gens quittent tout simplement la Saskatchewan. Nous avons appris à le faire depuis le temps où le député de Burnaby-Coquitlam était premier ministre de cette province. Nous allions ailleurs, où les emplois étaient plus nombreux, c'est-à-dire dans l'Est du Canada. Si c'est l'Est du Canada qui va bénéficier de cette mesure législative, on nous a donc à un moment donné mal renseignés. Je ne veux pas dire que les subventions soient nécessairement une mauvaise solution. Somme toute, depuis que je suis à la Chambre j'entends parler de cette vache sacrée, la Colombie-Britannique, qui reçoit 100 millions de dollars, mais pour le National-Canadien et pour le Pacifique-Canadien ou pour tout autre système de transport, on ne peut pas en faire autant.

Je voudrais que le travail ne manque pas aux gens de ma région et qu'ils en aient sur place, car il y va des intérêts supérieurs du pays. Le bill, adroitement rédigé, ne mène à rien. Le député d'Acadia a proposé d'inclure le mot «satisfaisant». Le ministre, bienveillant, était d'accord. J'aimerais qu'il pousse la bienveillance au point de l'insérer dans le bill.

L'hon. M. Pickersgill: Le député de Saint-Boniface, ministre des Affaires des anciens combattants—je mentionne Saint-Boniface pour montrer que nous n'oublions pas l'Ouest canadien—a déjà présenté un amendement à cet effet, il y a quelques minutes.

• (8.50 p.m.)

M. Korchinski: Alors, que ne l'a-t-on fait plus tôt et pourquoi, après toutes les réunions du comité, ne l'a-t-on pas compris avant? Le ministre espérait peut-être faire adopter le bill tel qu'il nous l'avait présenté. S'agit-il d'un bill intéressant uniquement les chemins de fer ou d'un bill intéressant la population canadienne? Qu'avons-nous à l'esprit? Que les sociétés ferroviaires doivent réaliser des bénéfices, ou que le bill doive servir les intérêts des Canadiens? Quel est notre objectif? Lorsque le gouvernement parle d'une politique générale en matière de transport, il doit sûrement songer à une mesure qui profitera à tous les habitants du pays. C'est l'objet même de toute disposition législative. Pour ma part, du moins, j'estime que le rôle de chaque député aux Communes est de servir les intérêts de la population et non ceux des chemins de fer.

Je répète que si le ministre avait fait cette déclaration dès le début, nous n'aurions pas eu à discourir si longuement pour comprendre la nature réelle de l'initiative qui nous occupe. Je me demande quel avantage a le ministre à présenter son programme par bribes, et quels motifs le poussent à agir de la sorte. Après avoir écouté les discours qu'on a prononcés avant Noël et les avoir soumis à l'attention de ses fonctionnaires, si le ministre avait dit oui, nous acceptons ces propositions, cela aurait abrégé le débat actuel. Mais comme il ne l'entend pas ainsi, je vais donc poursuivre.

A mon avis, ce projet de loi sur les transports concerne en fait les chemins de fer et devrait porter ce titre. On parle de transport aérien. On doit établir une commission régissant tous les moyens de transport. Mais en vérité, nous nous occupons ici des besoins des chemins de fer. Personne ne s'inquiète de ce qu'Air Canada ne réalise pas de profits. Ce n'est pas de cela qu'on parle, mais de combler le déficit des chemins de fer. S'il s'agit d'un projet de loi sur les transports, comme on l'a déclaré, on n'a rien dit des besoins routiers de notre pays. On n'a rien dit des intentions du gouvernement au sujet du programme des routes d'accès aux ressources. On n'a rien dit sur ce que le gouvernement entend faire pour prévoir d'autres moyens de transport en cas d'abandon de lignes de chemins de fer. Aidera-t-il les provinces? Convoquera-t-il une réunion des représentants des provinces pour leur dire: nous n'avons pas de politique et nous ne pouvons pas empiéter sur la juridiction provinciale, mais nous savons que si cette ligne de chemin de fer est abandonnée, il faudra trouver d'autres moyens de transport. Le gouvernement agit-il ainsi? Il ne fait rien. L'usine de pâte de bois dont j'ai parlé ne sera pas desservie. Les dispositions de ce prétendu projet de loi sur les transports ne permettront pas de transporter le bois de construction, la potasse, le poisson ou toutes les ressources de ces régions non encore exploitées. Ce projet de loi ne fait rien pour la mise en valeur de notre pays.

Ce projet de loi ne fait qu'instituer une commission faisant office de juge et de jury, ce qu'on a déjà appelé une cour d'archives. La Commission aura pour tâche d'obtenir tous les renseignements. Or qui les lui fournira? Les chemins de fer. Si ceux-ci conseillent l'abandon de tel embranchement, ils fourniront les renseignements nécessaires à la Commission des transports. Celle-ci demandera si la mesure paraît justifiée.

Comment la Commission peut-elle parvenir à une conclusion si personne ne conteste les faits? Or, personne ne sera en mesure de les contester. Quelqu'un aura-t-il le pouvoir de sommer les chemins de fer de produire tous les chiffres? Le comité des transports de la Chambre n'a jamais pu obtenir tous les renseignements.

En tant que député, j'ai pensé que nous devrions accomplir tout le nécessaire, jurer même d'observer le secret, afin qu'on fournisse au comité tous les renseignements qui lui permettraient de juger de la valeur de cette politique des transports. Au lieu de cela, qu'est-il arrivé? On a refusé de communiquer les renseignements au comité. Comment le comité peut-il proposer une politique au gouvernement quand celui-ci cherche à éviter de mentionner ces faits à la Chambre. Je ne crois pas avoir juré de garder le silence ici, en ce sens que je ne divulguerais aucun renseignement. Si le gouvernement désire instituer ce genre de cérémonie, je suppose qu'il peut le faire. Alors, on pourrait établir un comité qui serait tenu au secret et aurait droit de recevoir ce genre de renseignements.

[M. Korchinski.]

Nous savons, par exemple, quels embranchements seront abandonnés au cours des quelques années à venir et quelles lignes ont été gelées. Pourquoi le comité ne serait-il pas chargé de contester le droit des chemins de fer d'abandonner ces lignes? J'ignore où se trouvent ces lignes. Autant que je sache, les lignes de chemin de fer de ma région ne seront pas abandonnées. Je crains qu'un jour, une fois que la mesure législative aura force de loi, toutes les lignes non rentables ne disparaissent et qu'on demande aux personnes desservies par ces lignes de s'en aller vivre ailleurs. Pourquoi ferait-on cela? Parce que certaines personnes situées à des échelons supérieurs du gouvernement, si vous voulez, auront laissé entendre que la Saskatchewan n'est pas l'endroit où il faut vivre. On a déjà suggéré que les habitants des Maritimes devraient aller vivre ailleurs.

Ce n'est pas la vraie façon d'aborder la politique des transports au Canada. Ne nous leurrons pas. Il ne s'agit pas d'une politique de transport qui convient à l'Ouest ou à l'Est canadien. Peut-être fait-elle l'affaire des Torontois. Je n'ai pas entendu trop de protestations venant de la région de Toronto. Cette politique pourrait être l'idéal pour les Torontois, qui se trouvent précisément au bord de l'eau et disposent de navires pour transporter leurs marchandises. Qui paiera pour toutes ces moissonneuses-batteuses qui pourront être expédiées. Ce ne peut être que l'agriculteur de l'Ouest. Pourquoi ces machines doivent-elles être transportées dans un secteur, puis retournées?

Il y a ensuite le sort de l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau. Il n'avait jamais été question jusqu'ici, dans une mesure législative, d'étudier l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous nous rappelons tous qu'en 1961 il y avait des embranchements non rentables, et le ministre le sait. Pendant plusieurs années, ils n'ont pas été rentables, et c'est parce que les échanges ont été freinés. Qu'est-il arrivé? Les chemins de fer ont pu très facilement prouver qu'ils

perdaient de l'argent. Ils disaient: «C'est à perte que nous expédions des céréales.» Pourquoi ne le disent-ils plus aujourd'hui? Évidemment, parce qu'ils font des profits sur l'expédition des céréales.

Je peux citer au ministre plusieurs années de suite où les chemins de fer ont réalisé des bénéfices. Mais il suffit aux chemins de fer de connaître une seule année déficitaire pour qu'ils déclarent: «Nous allons abandonner l'embranchement.» Alors, tout le monde doit lutter, sans aide de la part du gouvernement, contre la Commission fédérale des transports. Les chemins de fer, organisés comme ils le sont, ont tous les moyens à leur disposition et tous les chiffres qu'il leur faut. Nous devons tenter de réfuter ces chiffres. Quelles chances avons-nous? Nous n'en n'avons pas beaucoup. Pourtant, le ministre nous dit qu'il s'agit là d'un bill sur les transports pour le Canada, qu'il va nous être avantageux et que c'est le projet de loi que nous attendions.

• (9.00 p.m.)

On va même jusqu'à nous dire que le bill doit être adopté avant une certaine date, car les chemins de fer le réclament à tout prix. Les porte-parole des chemins de fer se sont présentés devant le Parlement et ont réclamé l'adoption de ce projet de loi. Les employés, ont-ils soutenu, exigent des majorations de salaire que les chemins de fer ne peuvent se permettre d'accorder. Bien sûr que les employés demandent un meilleur traitement; c'est chose courante aujourd'hui. Tous les syndicats ne font-ils pas la même chose? Ces augmentations, on les méritait peut-être; je n'essaie pas de comparer un syndicat à un autre. Mais il reste que les chemins de fer ont dit au Parlement d'adopter ce projet de loi sous prétexte que les dispositions législatives actuelles les empêchent de s'occuper de leurs employés.

C'est un non-sens, monsieur le président. J'ai écouté les propos du président du National-Canadien et il nous a fait comprendre exactement ce qu'il fallait. En effet, les chemins de fer avaient recours à la trique devant le gouvernement et s'attendaient que le Parlement adopte ce projet de loi en vitesse. Le bill péchait à plusieurs points de vue, et je n'ai mentionné que quelques-unes de ses faiblesses.

Ce projet de loi ne sera d'aucune utilité pour la Saskatchewan. J'aurais aimé que le premier ministre de cette province témoigne devant le comité, mais malheureusement, il était ailleurs à bord du magnifique avion Beechcraft qu'il utilise pour ses voyages personnels. S'il avait comparu devant le comité, il aurait pu nous dire combien il était nécessaire d'avoir une nouvelle politique au sujet des lignes aériennes ou ce qu'il conviendrait de faire.

On aurait cru que la province aurait protesté contre ce projet de loi, car elle est incapable d'inaugurer l'exploitation de son usine de pâtes à papier à Prince-Albert. Le projet de loi n'offre aucune aide sous ce rapport. Le gouvernement de la Saskatchewan se trouve dans la même situation que son prédécesseur; il est incapable de se tirer d'affaire ou de profiter des offres des compagnies disposées à fournir les fonds. Nous parlons de placements au Canada, monsieur le président, mais la Saskatchewan attend précisément des placements de cette nature.

Le ministre connaît fort bien le port de Churchill, mais nous ne tirons pas suffisamment parti du chemin de fer qui y mène. Ce port a été délaissé pendant des années. Maintenant qu'on y a aménagé quelques installations, le gouvernement trouve encore des raisons pour ne pas l'utiliser à plein rendement et expédier des marchandises de la baie d'Hudson. Voilà une petite ville où chaque citoyen est prêt à faire tout ce qui est en son pouvoir pour attirer l'industrie. Pourtant il lui faut lutter et espérer que la Saskatchewan, le gouvernement fédéral et les sociétés ferroviaires la prendront au sérieux. Ses citoyens sont des sérieux et veulent que les chemins de fer transportent des marchandises depuis les Prairies jusqu'à leur port. Deux minoteries y sont établies, mais apparemment, les chemins de fer n'en veulent pas comme clients. Le gouvernement dit aux citoyens de Churchill que leur ville est mal placée. Il reconnaît que c'est une région défavorisée qui a besoin d'un peu d'aide, mais il la donne au compte-goutte. Le gouvernement se souviendra de l'existence de la ville si jamais il en a besoin.

J'ai mentionné l'industrie des sciages, mais il se trouve aussi dans cette région des gisements de silicium que pourrait utiliser l'industrie minière. Avec l'aide du gouvernement, nous pourrions développer l'industrie dans la région. Mais que fait le projet de loi? Il garantit, et comment, sa juste part au chemin de fer, et dit à l'industrie que si elle est établie au bon endroit, au moment opportun et se fait bien valoir, alors on s'occupera d'elle aussi.

J'aurais aimé faire certains autres commentaires, monsieur le président, mais vu qu'ils exigeraient un peu plus de temps, je pourrais peut-être attendre que nous en soyons rendus à l'étude des articles pertinents. Mais j'espère que le ministre songera à faire bénéficier du bill à l'étude la fabrique de pâtes dont j'ai fait mention. Peut-être nous donnerait-il une idée de ce qu'il compte faire, et nous dirait-il pourquoi l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau doit être étudié minutieusement. Qu'adviendra-t-il les trois ans écoulés? Est-ce que ce sera la fin

ou continuerons-nous le régime jusqu'à ce qu'il ne soit plus rentable? Nous n'avons pas oublié 1961, même si depuis nous avons connu de meilleures années, mais la pratique actuelle se perpétuera-t-elle?

Le ministre pourrait-il me dire également pourquoi il n'y a pas moyen d'instituer un secrétariat permanent ou, comme on l'a suggéré, de faire en sorte qu'un comité de la Chambre surveille les fonctions de la Commission des transports? La Commission des transports doit, bien sûr, tenir compte, dans une certaine mesure, du point de vue des chemins de fer; mais il devrait y avoir un double contrôle concernant la Commission, qui va sans doute chercher à trouver une excuse pour permettre aux chemins de fer de s'en tirer dans certains cas, chose qui ne se produirait pas si l'on disposait d'une surveillance convenable.

M. Keays: Monsieur le président, c'est avec un sentiment de déception que je prends la parole ce soir, au sujet du bill actuel sur les transports, car je voudrais que le ministre ait accepté l'invitation sincère que je lui avais faite il y a quelques mois, de venir dans l'Est pour voir comment les gens de ma région sont servis en matière de transport. S'il l'avait fait, je suis sûr qu'il aurait été en mesure de nous donner ce soir quelques réponses favorables, en vue de remédier aux problèmes auxquels nous faisons face depuis des années.

C'est probablement une redite que de signaler que nous applaudissons à cette mesure législative tant attendue. Les politiques de transport du pays sont passablement embrouillées depuis nombre d'années, en ce sens qu'on a multiplié les initiatives, vu l'absence de directives précises concernant notre politique de transport. Cela a suscité souvent des frais supplémentaires, non pas au gouvernement mais à ceux aux dépens de qui cela joue toujours, les consommateurs.

Je me rends compte que la mesure législative actuelle confiera à une seule commission la question de la politique en matière de transport et de l'aide aux modes de transport au Canada. Je suis persuadé que l'amendement que vient de présenter le ministre des Affaires des anciens combattants traduira les principes qui devraient accompagner une politique nationale de transport. J'espère également qu'il permettra de satisfaire aux exigences de tous les secteurs de l'économie qui dépendent des moyens de transport et, chose plus importante, qu'il reconnaîtra les problèmes du transport régional.

Je suis certain que si nous habitions tous à l'intérieur du mille doré du Canada, nous n'aurions pas beaucoup de problèmes de transport; il y aurait suffisamment d'espace pour permettre à tous de faire des affaires; la concurrence serait bonne et le coût serait satisfaisant pour les consommateurs. Cela n'a pas été possible. Nous n'aurons jamais une bonne politique nationale des transports tant que nous ne tiendrons pas compte de ces problèmes régionaux qui existent partout au Canada.

[M. Korchinski.]

• (9.10 p.m.)

J'ai entendu le député de Mackenzie supplier le ministre de trouver des moyens d'augmenter la productivité dans sa province. Le député s'inquiète également de l'expansion démographique dans sa province. Les problèmes de notre région sont semblables. Au lieu de s'inquiéter de l'augmentation de la population, nos citoyens se demandent s'ils pourront jouir du même niveau de vie que les gens des autres régions. Je ne blâme pas le gouvernement actuel en particulier, mais il me semble que la plupart des gouvernements ont négligé les problèmes régionaux du pays. On se préoccupe des régions urbaines, des régions hautement industrialisées et on oublie les centaines de milliers de gens qui vivent dans les régions éloignées du pays—ceux qui vivent dans les régions peu peuplées et peu industrialisées.

Il est malheureux qu'en 1967, le Canada soit encore en butte aux problèmes attribuables au manque de cohésion entre les ministères du gouvernement. Il n'y a pas de collaboration entre les ministères. L'un ne comprend pas les problèmes de l'autre. Les sous-ministres ont beau se consulter et se renseigner sur les problèmes des autres ministères, il est clair que cela ne suffit pas. Je donnerai comme exemple une innovation au ministère des Postes que le ministre des Transports ignore, j'en suis convaincu. Ce nouveau service ayant trait à la livraison du courrier dans diverses parties du pays privera le National-Canadien de recettes considérables. Grâce à ce nouveau service, le courrier sera livré quelques heures plus tôt dans la plupart des régions. Si le ministère des Postes et celui des Transports s'étaient consultés, le National-Canadien aurait trouvé moyen, j'en suis sûr, de livrer le courrier aussi rapidement qu'on le prévoit maintenant par suite du changement apporté par le ministère des Postes. Au lieu de quoi, qu'arrive-t-il? Le National-Canadien est privé de recettes et le Trésor fédéral doit débourser davantage pour le transport du courrier.

Nous gaspillons l'argent du contribuable canadien parce que nous n'avons pas pris le temps de comprendre les problèmes et de chercher un moyen de fournir le service que

nous envisageons et d'épargner une somme indicible d'argent. Nous ne pouvons pas priver le National-Canadien de tous ses revenus et croire qu'il donnera le service que nous attendons de lui. C'est un cas où nous avons été mesquins et négligents. Le premier ministre dit que nous nous sommes occupés des mesures de justice sociale au pays. Désormais, j'espère que nous nous occuperons de ceux qui habitent hors des centres populeux, qui habitent les régions éloignées, pour qu'ils puissent être aussi considérés comme membre de notre société opulente.

Je puis indiquer au ministre un autre cas où nous avons peut-être été négligents avec l'argent des contribuables. Je songe à la construction des quais, lorsque nous avons construit des quais qui jusqu'à présent n'ont été d'aucune utilité à la population du pays. Nous avons accordé des octrois à leur construction, mais ces octrois n'aident pas les consommateurs et ne diminuent par le prix des produits qu'ils doivent se procurer.

Pour cette raison, je demande qu'au lieu de confier à un comité de la Chambre la surveillance de la politique du ministère des Transports, nous ayons recours à un de nos ministres d'État, qui pourrait coordonner les travaux des divers ministères et étudier les problèmes pouvant se poser entre deux ministères de l'État. Il pourrait mettre ses connaissances à contribution au profit des Canadiens.

Je pense également à la politique du présent gouvernement qui consiste à s'ingérer dans les affaires des provinces, à aménager des routes dans des provinces où la construction de routes, si ce n'est en vertu de l'Accord sur la route transcanadienne, ne nous concerne pas.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je ne voudrais pas donner l'impression de m'en prendre particulièrement à l'honorable député, mais j'ai fait preuve de beaucoup de patience en écoutant des discours qui semblent bien souvent ne porter sur aucune partie de mon bill. Mais quand on évoque des choses qui n'ont même rien à voir à mon ministère, et encore bien moins au bill à l'étude, on enfreint sûrement le Règlement de la Chambre. Nous avons eu deux ou trois jours de discours d'ordre général sur l'article 1. Je me demande si l'on ne pourrait pas jeter un coup d'œil sur l'article de temps à autre pendant les discours.

M. Keays: Monsieur le président, je crois sincèrement que toutes mes déclarations concernent notre politique des transports. Je ne me suis pas écarté du projet de loi tel qu'on l'a présenté. Je préconise la collaboration et la coordination entre les ministères pour améliorer notre politique nationale des transports.

Je suis profondément inquiet de la situation industrielle dans les régions éloignées de notre pays. Le ministre le sait bien: le coût de production des industries situées dans les régions éloignées est élevé si on le compare au coût de production dans les villes. Si l'on veut que leurs produits puissent se vendre en soutenant la concurrence, il faut les transporter rapidement et à bas prix sur le marché. Le ministre sait également, j'en suis sûr, que le processus de fabrication des industries éloignées nécessite l'apport de produits secondaires.

• (9.20 p.m.)

Tout cela entraîne des dépenses supplémentaires et, à mon avis, si nous ne permettons pas à toutes ces régions de jouir des moyens de transport qui aideront leurs produits à soutenir la concurrence, notre politique nationale des transports n'aura pas atteint son objectif. Le Canada ne sera pas prospère avant que ces problèmes régionaux ne soient résolus. Je songe maintenant au transport aérien et je demande au ministre s'il a l'intention de considérer la demande présentée par la Chambre de commerce de la ville de Gaspé en vue de prolonger la piste d'atterrissage à 7,000 pieds. Comme le sait le ministre, cette région est située loin des grands centres de population de l'Est du Canada, bien qu'en vue de la présence d'une industrie de fabrication, d'une industrie houillère et d'une industrie du papier en plus de l'industrie de la pêche, il soit important pour nos gens d'avoir à leur disposition des moyens de transport suffisants—un système de transport qui leur permettrait de se déplacer vite et aussi souvent qu'ils le veulent. A cette fin, il est nécessaire de construire des pistes d'atterrissage exploitées de concert avec un aéroport régional. J'espère qu'on pourra bientôt prendre des mesures dans ce sens. Si je comprends bien, certaines demandes sont en instance auprès de la Commission des transports aériens depuis un an et demi sans qu'on en soit arrivé à une décision. Les personnes qui souffrent le plus à cet égard sont celles qui doivent attendre. J'espère qu'on décidera très bientôt quels transporteurs desserviront la région.

Je m'inquiète aussi de la lutte que se font continuellement les camionneurs canadiens et les chemins de fer qui exploitent des entreprises de camionnage. Les deux parties me semblent faire preuve d'une certaine mauvaise volonté. J'espère qu'elles en arriveront à une entente qui profitera aux consommateurs et en vertu de laquelle les produits seront acheminés vers une certaine région par chemin de fer et distribués par camions. A mon avis, le service rail-route pourrait aider les consommateurs des régions éloignées à jouir d'un système de transport efficace et à bon marché.

Je ne puis voir pourquoi les deux parties ne s'efforceraient pas d'assurer le mode de transport le plus économique possible aux personnes qui vivent loin des centres plus populeux.

Quand je songe que, dans la région du bas Saint-Laurent, 80 p. 100 des produits importés y sont transportés par rail, je ne puis oublier que, dans une autre grande région d'une superfice de quelque 150 milles carrés, il n'existe aucun chemin de fer. Pour les gens qui y vivent, le prix des transports est excessif: deux ou trois dollars l'unité pour des produits dont le prix de revient unitaire est seulement de deux dollars. C'est très injuste. Il existe certainement un moyen quelconque pour le National-Canadien de transporter les produits aussi près que possible du consommateur qui les recevrait ensuite par camions. On pourrait sûrement établir un système raisonnable de distribution, même au prix de quelques subventions.

Souvent à la Chambre, j'ai posé au ministre des questions sur le service-voyageur qu'offre le chemin de fer, surtout entre Matapédia et Gaspé. Il n'a pas acquiescé à mon invitation de visiter notre région. Je lui ai parlé des brioches froides, des trajets ferroviaires de 24 heures sans nourriture ainsi que des grille-pain qu'il aurait dû demander au National-Canadien d'installer dans ses trains. Malheureusement, je n'ai reçu aucune réponse affirmative sur ces points.

Il est vrai que le service s'est amélioré ces derniers temps mais, néanmoins, il reste bien en deçà des normes que je considère comme indispensables. Oui, nous avons des nappes de table blanches maintenant, ainsi que des serviettes dont nous étions privés il y a un an. Lorsqu'on sert à manger, la qualité de la nourriture est meilleure. Mais il n'en reste pas moins que des gens ont dû voyager dernièrement pendant 36 heures sans avoir un sandwich à se mettre sous la dent. En l'an 1967, il est ridicule de demander aux voyageurs de rester dans un train pendant 36 heures sans une tasse de café ou un sandwich pour se rafraîchir.

Cela a pourtant été le cas trois ou qutre fois pendant les vancances de Noël. Et ce n'était pas à cause des tempêtes de neige. Non, il s'agissait simplement d'une négligence de la part du National-Canadien qui aurait dû veiller au bien-être de 200,000 voyageurs. Le ministre rit. J'espère qu'il ne fera famais ce voyage, car je ferai en sorte qu'il ne puisse se procurer le moindre sandwich, afin qu'il sache ce que c'est en arrivant à destination. Il est temps que nous nous occupions de ce qui se passe dans certaines des autres régions du Canada. Les gens y ont fait preuve de patience. Ils ont attendu des années. Le ministre continue à rire. Mais les habitants des régions où le service laisse tant à désirer vont se rendre compte que sa politique ne fera rien pour eux.

Nous avions demandé un entretien avec le ministre afin d'expliquer certaines choses, mais, jusqu'ici, aucune réponse favorable.

L'hon. M. Pickersgill: Vraiment, l'éloquence du député l'emporte sur l'exactitude de ses propos. A ma connaissance, il ne m'a adressé aucune demande semblable à laquelle je n'aurais pas accédé.

M. Keays: Le ministre a raison. Je ne lui ai pas fait de demande, mais un député, qui lui avait demandé un entretien, m'a dit que le ministre n'avait pas trouvé moyen de lui accorder un moment.

L'hon. M. Pickersgill: Avant de porter des accusations générales de ce genre, le député ferait mieux de vérifier sa source de renseignements, car je n'ai jamais refusé de recevoir qui que ce soit ayant des instances raisonnables à me présenter. Il m'arrive, moi aussi, d'être occupé, bien entendu, et de ne pouvoir fixer un rendez-vous qui fait l'affaire des intéressés. Mais je tâche toujours de trouver un moment, si possible. Encore récemment, j'ai reçu une nombreuse délégation de la région du député et j'ai passé presque une heure à m'entretenir avec elle d'un important problème concernant les transports. Je suis toujours disposé, le député peut en être sûr, à écouter les instances de n'importe quelle personne de sa région.

• (9.30 p.m.)

M. Keays: Monsieur le président, si je me suis laissé entraîner à des déclarations que le ministre juge inconsidérées, j'en suis désolé. Toutefois, je veux croire sur parole un autre député et j'ai tout lieu de croire qu'il est digne de foi. En tout cas, si le ministre veut bien prêter l'oreille aux instances de notre région, il pourra sans doute intercéder en faveur des gens au nom desquels j'ai prix la parole ce soir et leur assurer le service-voyageurs qu'ils demandent, afin qu'ils puissent bénéficier des mêmes avantages, en matière de transport, que ceux dont on bénéficie entre Halifax et

Montréal et être considérés comme des Canadiens à part entière eux aussi.

Je demande également qu'on améliore le service de transport-marchandises, car il n'y a pas de raison pour que ce soit toujours à nos manufacturiers et à nos exploitants d'entreprises privées d'encaisser les coups durs. Il est temps de songer à nos fabricants, de manière qu'en comparant leurs bénéfices aux impôts qu'ils versent, ils puissent jouir d'avantages sociaux accrus, sans nouveaux impôts.

Je voudrais aussi demander qu'on rétablisse le rapide que nous avons eu pendant 35 ans. Il y a vingt-cinq ou trente ans, nous avions un service rapide de 24 heures à partir de Montréal. Aujourd'hui, le train prend 48 heures pour faire le même trajet. Une industrie située loin des centres d'approvisionnement, qui doit attendre 24 heures de plus les produits dont elle a besoin, souffre, à coup sûr, de l'augmentation de ses prix de revient et, partant, de la diminution de ses profits. Pour toutes ces raisons, j'espère que le gouvernement étudiera sérieusement les problèmes qui se posent dans les régions éloignées du Canada et leur accordera les mêmes facilités de transport dont jouissent les grandes agglomérations en leur assurant un système à frais égaux. Ainsi les habitants des régions éloignées pourraient au moins commencer à croire qu'ils appartiennent aussi à ce vaste pays qui est le nôtre.

M. Schreyer: Monsieur le président, il est regrettable que le ministre ait jugé bon d'adopter une attitude peu orthodoxe en rédigeant ce projet de loi ou en y insérant une déclaration qui constitue en réalité un jugement de valeur. Les termes de l'article 1 du bill n° C-231 ne seraient pas censés normalement se trouver dans le corps même d'une mesure législative. Le texte tient clairement d'un préambule renfermant divers jugements de valeur et des prémisses hautement contestables et qui ont pour effet de rendre le débat sur l'article 1 presque sans issue.

L'article 1 mentionne la concurrence comme étant un fondement des plus salutaires ou des plus efficaces d'une politique nationale en matière de transport. Pour ma part, je conteste une allégation de cette nature et de nombreux autres députés de ce côté de la Chambre, non seulement de mon groupe, mais aussi de celui qui se trouve à ma droite en font autant. Certains d'entre eux, du moins, m'ont donné cette impression. Je sais que certains députés ont saisi cette occasion pour dire au ministre que, théoriquement, ils acceptaient la prémisse selon laquelle la concurrence devrait constituer le fondement d'une politique nationale en matière de transport; mais d'autres députés ont déclaré, comme moi-même, qu'en raison de nos besoins économiques, nous devrions considérer les services de transport comme étant plutôt un service d'utilité publique. Une fois ce principe accepté, on en conclut logiquement que nous devons continuer à insister particulièrement sur la réglementation.

Nous ignorons vraiment quelles preuves poussent le ministre à émettre dans son projet de loi l'hypothèse que le concurrence sera une base efficace pour édifier une nouvelle politique de transport. Le ministre n'est assurément pas prêt à proclamer qu'il y a assez de concurrence tarifaire aujourd'hui au sein des différents secteurs de transport pour protéger les intérêts des usagers. Avant le congé de Noël, j'ai pris la parole ici-même pour exprimer mes opinions et je ne voudrais pas abuser de mes droits et privilèges en y revenant longuement. Je tiens cependant à mentionner l'amendement à l'article 1 que le ministre a présenté ce soir, et dont les députés de l'opposition ont reçu un exemplaire. Par certains côtés, on peut considérer l'amendement comme une amélioration, mais sur des points mineurs. Pour les questions importantes, on reprend le texte du préambule ou des prémisses, qui est inacceptable, comme je l'ai dit; on laisse entendre qu'un système économique efficace et adéquat de transport sera vraisemblablement mieux réalisé si tous les moyens de transport peuvent soutenir la concurrence dans certaines conditions. Et là le ministre a précisé «compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles».

Si j'étais chargé de la rédaction de ce projet de loi j'employerais, de préférence aux termes «capable de soutenir la concurrence» l'expression «coordination des services de transport», que j'estimerais être la façon la plus efficace de protéger les intérêts des usagers et de la nation. Je ne comprends pas pourquoi le ministre s'opposerait à ce libellé, puisque, en conformité de l'article 14 du projet de loi, à la page 7, il incombe à la Commission d'exercer les responsabilités et fonction de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipeline pour denrées. Si la Commission doit être chargée de

coordonner et d'harmoniser les différents modes de transport, nous devrions donc établir au départ qu'une politique de transport idéale serait fondée sur la coordination et l'harmonie et non sur la concurrence. Nous n'avons peut-être pas eu suffisamment de preuves à l'appui.

• (9.40 p.m.)

Le ministre est imprudent de compter principalement sur la concurrence pour assurer un bon service national de transports. Sa thèse me semble spécieuse et irréaliste. En fait, dans quelle mesure la concurrence en matière de transport existe-t-elle chez nous? Elle est presque inexistante.

L'amendement du ministre accède jusqu'à un certain point à la demande formulée plus tôt aujourd'hui par le député de Peace-River selon laquelle l'article 1 devrait prévoir la péréquation des tarifs. Le ministre a pu l'obliger à cet égard grâce aux sous-alinéas (i) et (ii) de l'alinéa *d* de l'article 1 de son amendement. A y regarder de près, le libellé de son amendement ne renferme pas seulement une, mais deux ou trois échappatoires qui pourraient fort bien infirmer l'amendement.

L'alinéa *d* précise:

...que chaque mode de transport achemine autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas...

Le sous-alinéa (i) fait mention d'un désavantage déloyal. C'est là une échappatoire. On peut lire à la dernière ligne du premier paragraphe de l'amendement à l'article 1, l'expression suivante: «compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles». Puis on ajoute, à l'alinéa *d* dudit amendement:

...que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas (i) un désavantage déloyal...

Si l'on tient compte de tous ces éléments, on constate qu'il existe des dispositions, des prescriptions, des conditions et des restrictions pour toute péréquation de tarifs. D'abord, il y aura péréquation de taux, pourvu qu'aucune exigence juridique ne s'y oppose. Deuxièmement, il y aura péréquation, pourvu qu'aucune exigence constitutionnelle n'y fasse obstacle. En troisième lieu, il y aura péréquation, pourvu que les prix et les conditions ne constituent pas un désavantage déloyal.

[M. Schreyer.]

Je me demande ce que donne de plus l'insertion de l'alinéa *d* à la version modificatrice car, si je comprends bien les articles 16 et 68, ceux-ci prévoient les mêmes dispositions. On me dira peut-être qu'il n'y a pas de mal a répéter une disposition deux ou trois fois, mais si cela n'ajoute rien, est-il souhaitable alors d'encombrer de mots superflus la mesure projetée? J'espère que le ministre tiendra compte de cela.

L'article 1 mentionne la concurrence. Certains des changements proposés visent à rendre clair qu'on compte sur la concurrence comme moyen secondaire de protéger l'intérêt public et l'intérêt national. Il est vrai, comme le député de Mackenzie l'a dit ce soir, que les effets de la mesure à l'étude seront sans doute éprouvés par les générations à venir. Il se peu fort qu'avec le temps elle ait des conséquences néfastes sur les régions en voie de développement qui dépendent surtout de matières premières et de l'exploitation de leurs ressources. Peu importe comment j'interprète le bill, je suis forcé d'en conclure que ses effets nuiront à la mise en valeur des ressources naturelles et à la production de matières premières dans certaines régions du pays.

J'espère que le ministre songera à supprimer de l'article 1 une allusion, que j'estime inutile et mal fondée, à une concurrence qui n'existe pas en fait. Permettez-moi une question avant de terminer. Le ministre étudiera-t-il d'un œil favorable la requête de la *Manitoba Branch Lines Association*? Elle voudrait que toute demande d'abandon d'un embranchement demeure en suspens jusqu'à l'entrée en vigueur de la mesure législative à l'étude, afin que toutes ces demandes soient étudiées sous le régime de l'article 16(4) plutôt que sous le régime de l'article 168 actuel. Je sais que le ministre est un peu gêné, car il nous a donné des assurances qui ne se sont pas réalisées, mais personne ne lui reproche ce qui s'est produit par la suite. Je crois savoir qu'on reçoit et qu'on étudie toujours des demandes d'abandon d'embranchements. Est-il au-delà de la compétence du ministre de nous assurer que les demandes d'abandon étudiées par la Commission resteront en suspens et seront examinées plus tard aux termes de la nouvelle loi? Il nous suffirait d'un oui ou d'un non pour éclaircir les choses.

L'hon. M. Pickersgill: Je pourrais sans doute dire immédiatement un mot sur ce point. Je suis peut-être mal informé, mais, sauf erreur, la Commission des transports n'a reçu aucune

nouvelle demande émanant des Prairies. Elle a reçu des demandes qui, à la requête du gouvernement, ont été bloquées pendant des années. Les chemins de fer ont consenti à retirer dès l'adoption du bill, toutes les demandes relatives aux lignes dites protégées. La Commission des transports m'a aussi donné l'assurance qu'il n'y aura pas d'auditions, relativement à pareilles demandes, tandis que le Parlement est saisi de cette mesure législative. Je préférerais attendre que nous soyons parvenus aux dispositions pertinentes du bill avant d'aborder la question des formalités. Alors, je pourrais présenter au comité une ou deux propositions sur le sujet.

• (9.50 p.m.)

On ne peut pas répondre par un simple oui ou non parce que, dans sa forme actuelle, la question du député, ne s'y prête pas. Je répète qu'à ma connaissance, aucune demande d'abandon d'embranchement n'a été présentée depuis des années. Certaines mesure ont simplement été prises et il aurait mieux valu qu'elles ne le soient pas—j'en suis peut-être en partie responsable—pour régler le cas de certaines des demandes en souffrance depuis des années. De fait, aucune audience ne sera tenue tant que cette mesure sera examinée par les deux Chambres du Parlement. Lorsqu'on abordera l'article approprié du bill, j'aimerais, je le répète, traiter de cette question.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, avant que nous adoptions l'article 1—et je ne m'y oppose nullement—le ministre nous dirait-il comment il conçoit l'application de cet article en ce qui a trait à l'intégration ou à la coordination de nos moyens de transport? Doit-on comprendre que l'article 1, paragraphes *a*, *b* et *c*, propose l'intégration des moyens de transport? Les remarques du ministre cet après-midi m'avaient laissé croire que pareille mesure n'était pas envisagée. Le ministre pourrait peut-être m'éclairer à ce sujet. Pour ce qui est de la politique aérienne, j'ai déclaré cet après-midi que je pourrais proposer un autre amendement. Le ministre a relevé cette suggestion et m'a convaincu qu'il lui serait peut-être difficile d'accepter mon amendement en ce moment. Au lieu de le mettre dans une situation difficile, j'ai décidé de ne pas proposer l'amendement. Toutefois, monsieur le président, j'aimerais que le ministre me renseigne sur notre politique aérienne.

Cet après-midi, le ministre a dit qu'il y a quelque temps, le gouvernement précédent a accordé plus de latitude à certaines compagnies aériennes pour faciliter la concurrence entre les entreprises aériennes en général. Il a déclaré qu'il ne rescindrait pas cette politique. J'ai été amené à croire qu'il l'appuyait même au point d'en venir sous peu à accorder peut-être aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien un plus grand nombre de droits d'atterrissage dans tout le Canada. Je ne sais pas si c'est à cela que le ministre songeait, mais c'est ce que j'ai compris d'après ses remarques. Si oui, je vois ce qui manque à la politique qu'il a annoncée. En d'autres termes, le projet de loi établira une politique nationale des transports et une Commission canadienne des transports. Toutefois, cette politique nationale ne s'appliquera pas aux transports aériens, ni dans le cas des passagers, ni dans celui des marchandises.

Cet après-midi, j'ai mentionné que le transports aériens. Par conséquent, même si dans grand essor d'ici 10 ans, comme l'a dit M. Crump, président du Pacifique-Canadien. Aujourd'hui également, le ministre a dit qu'il annoncerait de temps à autre de nouvelles modifications à la politique relative aux transports aériens. Par conséquent, même si dans un sens la mesure à l'étude peut bien établir une politique des transports, elle n'ira pas jusqu'au bout. Le ministre se place dans une situation où il annoncera une politique aérienne fragmentaire. Il m'a amené à croire qu'il fera un pas de plus sous peu à l'égard des compagnies aériennes au Canada? Quel est leur statut? Qu'en est-il de *Trans-Air* qui a été très utile à nombre de Canadiens pendant la grève à Air Canada? Que dire de *Ward Air*, de *Mallard Air*, de *Nordair* et d'autres entreprises aériennes? Où en sont-elles dans le domaine de la concurrence? Sont-elles assez puissantes pour exercer des pressions politiques ou économiques sur le ministre actuel ou sur ceux qui lui succéderont en lui disant: «Très bien. Tu dois faire un pas de plus dans ta politique aérienne et nous donner à nous aussi des droits d'atterrissage dans un nombre «x» de villes au Canada.»

Le bill ne modifie pas la loi sur l'aéronautique. Il continue simplement d'appliquer une politique fragmentaire en matière de transports aériens. Il n'intensifiera pas la concurrence dans ce domaine et ne réalisera pas les espoirs et les rêves de ceux qui visent à l'expansion dans ce domaine. Il les déprime au contraire car ils doutent de parvenir un jour à convaincre le ministre des Transports que leur stature les autorise à se développer. Ils ne peuvent pas s'adresser à la Commission des transports aériens. Ils pourront, en vertu de ce bill, demander un permis d'atterrissage pour tel ou tel endroit sans garantie de l'obtenir.

Ils ne pourront donc pas accroître le volume de leur trafic-marchandises.

Ce projet de loi ne fait rien pour modifier la politique aérienne actuelle en ce qui a trait à l'expansion du trafic-marchandises. Ce n'est autre chose qu'une politique fragmentaire à des fins politiques et le ministre des Transports porte encore sur ses épaules la responsabilité de développer ce trafic de temps à autre, à sa discrétion. C'est l'impression que m'a donnée le ministre. Qu'il me reprenne si je me trompe. J'avais espéré qu'en mettant sur pied une politique nationale de transports et une Commission canadienne des transports embrassant tous les moyens de transport, la Commission aurait droit de regard sur les modes de transport. Mais le ministre a déclaré cet après-midi qu'il espérait pouvoir annoncer tout prochainement de nouvelles mesures en ce sens. Je suppose qu'il s'agit de l'octroi au CPA de nouveaux droits d'atterrissage. Le ministre voudrait-il donner quelques précisions sur ce qu'il envisage de faire en ce qui concerne l'intégration et la coordination de nos moyens de transport? Qu'il me reprenne si je me trompe, mais pour moi il s'agit d'une politique aérienne fragmentaire et le projet de loi en question ne fera rien pour amplifier notre politique de transport nationale qui touche à tous les aspects du trafic aérien.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je crois qu'il me sera possible de traiter de la question, non pas à fond mais brièvement, en deux minutes. Vers le milieu de 1964, si je ne me trompe, j'étais ministre depuis quelques mois, lorsque j'ai annoncé trois principes généraux applicables à notre politique aérienne: le premier concernait les services aériens en dehors du Canada, le second les transporteurs régionaux et le troisième ce que j'appellerais la principale ligne aérienne transcanadienne. Depuis lors, j'ai élaboré les principes directeurs concernant les services en dehors du Canada, c'est-à-dire les services internationaux de nos deux lignes aériennes, après entente entre celles-ci sur le partage de ces services internationaux. En ce qui concerne les services internationaux, la Commission des transports aériens fonctionne selon cette politique, et, apparemment, de façon très satisfaisante, tant du point de vue des lignes aériennes que du public.

• (10.00 p.m.)

En octobre dernier, immédiatement avant d'aller à Vancouver à la réunion de l'Association des transports aériens, j'ai annoncé une politique touchant les transporteurs régionaux. Je dois le dire, j'ai été très satisfait de constater chez les transporteurs régionaux le sentiment que cette politique leur permettrait de se développer d'une façon inconnue pour eux jusqu'alors. Jusqu'ici, je n'ai entendu que des témoignages de satisfaction de la part des transporteurs régionaux et des régions qu'ils desservent. Cette politique consistait uniquement en directives que la Commission des transports aériens suivra et que la Commission canadienne des transports suivra également, si ce bill est adopté.

Il est vrai que je n'ai pas encore parcouru la troisième étape, qui est de formuler des directives pour la Commission des transports aériens relativement à la ligne principale, celle du service transcontinental. Il en est ainsi surtout—et je l'admets très franchement —parce que j'ai fait de grands efforts en vue de l'adoption de la présente mesure législative. C'est un autre sujet important dont je dois discuter avec mes collègues, mais il est impossible de tout accomplir en même temps. Toutefois, j'espère que peu après que la Chambre se sera prononcée sur le bill à l'étude, je serai en mesure d'établir ces directives et de les annoncer à la Chambre. Nous aurons alors établi la politique nationale des transports aériens dans ces trois domaines, suivant l'amendement dont a parlé le député de Saint-Jean-Albert, et l'on pourra s'attendre que la Commission s'en tienne à cette politique nationale. On s'apercevra, je pense, que les deux éléments dont nous avons déjà traité auront donné une réelle satisfaction et j'espère qu'il en sera de même du troisième.

Quant à l'intégration, la principale raison, je pense, de confier à une seule Commission tous les modes de transport, c'est de veiller à ce que, dans les domaines où la concurrence n'est pas en soi un régulateur efficace, nous ne dépensions pas d'argent pour subventionner deux sortes de service alors qu'un seul suffirait; que lorsqu'il s'agit de fournir un service du genre qu'a évoqué le député de Qu'Appelle, comme un service de développement ou là où existe un monopole ou un quasi-monopole, nous assurions, même s'il faut recourir aux fonds publics, l'aide nécessaire pour fournir les meilleurs services du genre, services qui répondront le mieux aux besoins de la collectivité, au plus bas prix.

A mon avis, la proposition du député selon laquelle le service doit être adéquat—et que j'ai fait figurer dans cet amendement—complète les trois descriptions. Les termes «économique», «efficace» et «adéquat» sont bien meilleurs que les deux premiers seulement, car ceux-ci sentaient un peu la lésine avant la proposition du député. A mon avis, si la concurrence est possible, et si elle est efficace, il est inutile d'avoir une collection de règlements. Sur ce point, je ne puis être entièrement d'accord avec le député de Springfield, car nous nous appuyons sur des idéologies

différentes. Cependant, je pense que s'il n'y a pas de concurrence et si les services sont essentiels, il est important d'avoir un organisme capable d'assurer un service adéquat, économique et, autant que possible, efficace. C'est pourquoi, ce projet de loi a pour objectifs l'intégration et la coordination. Ainsi, l'article 1 tel qu'on propose de le modifier pourra servir de guide à la Commission. J'espère donc que le comité jugera à propos d'accepter l'amendement et l'article modifié.

M. Horner (Acadia): J'aimerais dire qu'il est dix heures, pour me permettre de réfléchir au sens exact que donne le ministre à l'intégration. Je lui demanderai dès maintenant si nous ne créerons pas alors, pour la Commission des transports, les mêmes ennuis qu'a connus l'*Interstate Commerce Commission* aux États-Unis, et que M. Bandeen a exposés si clairement lorsqu'il a comparu devant le comité?

L'hon. M. Pickersgill: Je vais proposer au comité d'adopter le premier article, car comme d'autres portent sur la Commission, la question pourra alors être approfondie au cours de l'examen de ces articles. Cela nous donnera l'impression d'accomplir quelques progrès dans l'étude du projet de loi. Si le député y consent, il pourrait attendre que nous abordions l'étude des articles visant à établir la Commission pour faire ses remarques, qui seraient alors pertinentes.

M. Horner (Acadia): Je n'ai qu'une observation à faire. Le ministre suggère que nous passions outre à l'article 1 et que nous discutions cette question lors de l'examen d'un autre article. Dans mes discours précédents, je m'en suis tenu dans mes observations au sujet de l'intégration et de la coordination lors de la discussion de l'article 1, parce qu'à mon sens, c'est le seul article qui se prête à un débat sur ce point. Si le ministre veut que j'en discute à propos d'un autre article, il indique par là que nous pouvons avoir un débat général à propos d'un autre article; je l'en avertis. J'aimerais mieux traiter de la question à propos de l'article 1. Je prendrai peut-être seulement trois minutes demain, après avoir étudié ses remarques, ou j'accepterai peut-être ses déclarations. Si le ministre le désire, je consentirai à l'adoption de l'article 1, parce qu'il a promis que je pourrais traiter de ces questions de l'intégration et de la coordination à l'occasion d'un autre article. J'ai laissé entendre que la question relevait de l'article 1.

L'hon. M. Pickersgill: Je suis d'accord là-dessus. Je crois que les observations seraient appropriée à l'article qui établit la Commission.

M. Bell: Deux ou trois députés voudraient faire des remarques su sujet de l'article 1. Ils ne parleront sûrement pas très longtemps. Nous voulons coopérer parce qu'on a fait preuve de flexibilité et de conciliation.

Ceci dit, nous devrions reconnaître qu'un grand nombre de ces questions sont visées par diverses parties du projet de loi, et on a discuté de certaines d'entre elles lors de l'étude de l'article 1. Par exemple, on a traité de l'abandon. Certains députés ont dit qu'ils veulent en parler, mais sans toucher à tous les aspects de ce sujet important. D'après moi, lorsque nous étudierons l'article portant sur l'abandon—l'article 314, si je ne me trompe—on devrait permettre un débat.

L'hon. M. Pickersgill: Cela me semble entièrement conforme au Règlement. Nous savons tous qu'à dix heures un député dira en général qu'il ne parlera pas plus de trois minutes. Si nous attendons le lendemain, le débat s'éternise souvent pendant toute la journée. Nous avons discuté de l'article 1 pendant plusieurs jours. Si les honorables vis-à-vis acceptaient de traiter de ces questions plus tard, aucun député ne se trouverait trop limité dans son temps de parole. J'implore l'indulgence du comité à cet égard.

M. Knowles: Pourquoi ne conviendrions-nous pas de réserver l'article 1; comme l'article 2 porte sur le titre, il serait aussi réservé. Nous pourrions alors étudier l'article 3 demain.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant donne certes au Règlement une interprétation singulière en proposant que nous ayons deux autres débats généraux à la fin de l'étude du projet de loi en comité. A mon avis, si l'article 1 est réservé, l'article 2 ne devrait pas l'être.

M. Knowles: Ce n'est pas moi qui ai rédigé le bill et qui y ai incorporé deux articles d'ordre général. Je consentirais à l'adoption de l'article 2, vu qu'il s'agit seulement du titre. Un ou deux membres de notre groupe auraient quelque chose à dire sur l'article 1, mais nous serions fort aise de faire ces remarques plus tard.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne m'y opposerais pas, car un ou deux membres de l'opposition officielle, qui ont joué un rôle important au sein du comité, sont aujourd'hui absents. Je ne voudrais pas qu'on les prive de la chance de faire les observations générales qu'ils

pourront vouloir formuler. Si le comité consent à adopter l'amendement pour nous permettre d'avoir sous les yeux l'article modifié, je demanderais alors que l'article 1 soit réservé jusqu'à ce que nous ayons étudié tous les autres articles du projet de loi. Ensuite, si un député veut ajouter quelque chose à la fin, l'occasion lui en sera fournie.

• (10.10 p.m.)

L'hon. M. Starr: Entendu.

M. Clancy: Puis-je demander au ministre ce qu'il entend par principes directeurs? Expliquerait-il cette expression? Elle me rappelle vaguement quelque chose; j'ai cru l'entendre employer par les États-Unis il y a dix-huit mois.

L'hon. M. Pickersgill: En l'occurrence, je pourrais définir principes directeurs comme des principes pour la gouverne de la Commission. Je ne saurais faire mieux.

M. le président suppléant: L'amendement proposé est-il adopté?

(L'amendement est adopté.)

L'article est réservé.

L'article 2 est adopté.

M. le président suppléant: L'article 3 est-il adopté?

M. Knowles: Il est dix heures.

M. le président suppléant: Dois-je quitter le fauteuil, faire rapport de l'état de la question et demander à siéger de nouveau à la prochaine séance de la Chambre?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. Starr: Le leader du gouvernement à la Chambre nous dirait-il si le gouvernement a l'intention de poursuivre le débat sur ce projet de loi demain et ce qu'il entend faire mercredi?

L'hon. M. McIlraith: Demain nous poursuivrons l'examen du projet de loi dont la Chambre était saisie aujourd'hui. Mercredi j'ai l'intention de mentionner d'autres projets de loi ou motions qu'il faudra examiner. Jeudi nous reviendrons au bill sur les transports s'il n'est pas terminé.

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

Une motion portant ajournement de la Chambre, aux termes de l'article provisoire 39 A du Règlement étant censée avoir été présentée.

[L'hon. M. Pickersgill.]

[*Français*]

LE PACIFIQUE-CANADIEN—A PROPOS DE LA SUPPRESSION DU TRAIN DE NUIT ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC

M. Joseph-Alfred Mongrain (Trois-Rivières): Monsieur le président, il y a quelques jours, j'ai demandé à l'honorable ministre des Transports (M. Pickersgill) s'il consentirait à prêter ses bons offices à la population du cœur du Québec, et particulièrement à celle de la circonscription que je représente, pour obtenir que le Pacifique-Canadien reprenne le service de nuit qui existait, il y a quelques années, alors qu'un train à destination de Québec quittait Montréal à minuit et qu'un autre train quittait également Québec à minuit pour se diriger vers Montréal.

Il y a quelques années, le Pacifique-Canadien a supprimé ce service, prétendant qu'il n'était pas rentable. Nous n'admettons pas cette prétention, parce que nous disons —et nous sommes prêts à apporter des preuves à l'appui—que si le service n'était pas rentable, c'est parce que le Pacifique-Canadien s'est organisé, pendant quelques années, pour donner un service tellement déficient qu'il ne pouvait pas être rentable et éloignait les passagers. Il y avait d'abord un train qui était très encombrant et très lent; on partait de Montréal à minuit et on arrivait chez nous à trois heures, trois heures et demie et, quelques fois, quatre heures du matin. C'était certainement prohibitif.

Nous croyons, monsieur le président, que le Pacifique-Canadien se doit de donner un service à la population, même si ce n'est pas rentable, mais nous nions que ce ne soit pas rentable, et nous sommes prêts à le prouver. D'ici quelques jours, les conseils municipaux de ma région, les Chambres de commerce et tous les corps intermédiaires qui s'intéressemt à l'économie de la région de Trois-Rivières, de la Mauricie, du cœur du Québec, vont redoubler leurs instances auprès de la Commission des transports, et c'est justement là que nous réclamons l'appui de l'honorable ministre des Transports, afin que le Pacifique-Canadien nous accorde définitivement ce service essentiel.

Les gens de chez nous sont à 85 milles de Montréal et à 85 milles de Québec. Il faut comprendre que nous avons à transiger des choses à Montréal ou à Québec. Il arrive que nous aimions rester à Montréal, pendant la soirée, pour assister à des événements sportifs, à des représentations théâtrales, à des récitals ou à des veillées sociales, avec des amis ou des parents, et le train de minuit nous convient très bien pour revenir chez nous. C'est la même chose dans la direction de Québec.

Monsieur le président, il y a de plus une raison particulière pour faire cette demande cette année, et ce à cause de l'Expo, qui va nous apporter un surcroît de trafic-voyageurs très considérable. Si le Pacifique-Canadien nous dit que ce n'est pas rentable, nous allons lui prouver qu'il a déjà trouvé lui-même une formule afin que cela le devienne. Au fait, depuis quelques années, soit depuis qu'on a cessé ce service, il y a ce que nous appellons, nous, un petit train. En anglais, on l'appelle *Rail Diesel Train* et je crois qu'il porte le *Trade Mark* de *Budd*. En français, on appelle cela le train autorail. Or, c'est un petit train qui part de Montréal et qui arrive chez nous dans l'espace de deux heures. N'ayant presque pas de personnel à son bord, il est très économique. Il pourrait facilement être mis en service la nuit pour accommoder les voyageurs de chez nous qui veulent aller passer la soirée à Montréal ou à Québec et ceux de Montréal ou de Québec qui veulent venir passer la soirée chez nous.

Je répète que nous, nos Chambres de commerce et nos conseils municipaux, sommes en mesure de démontrer au Pacifique-Canadien que s'il améliorait son service dans ce sens-là, il deviendrait rentable. De toute façon, même s'il n'était pas rentable, nous croyons qu'il est urgent qu'il soit réinstallé pour l'année de l'Exposition.

D'ailleurs, il a été réclamé pendant des années, je le répète, par nos Chambres de commerce et nos conseils municipaux.

L'honorable ministre du Commerce et du Travail dans le gouvernement actuel de la province de Québec, l'honorable Maurice Bellemare, l'a lui-même réclamé, à maintes et maintes reprises, de même qu'un certain nombre d'autres hommes publics de la région.

Je demande à l'honorable ministre, non seulement en mon nom personnel, mais au nom des conseils municipaux de mon comté et de ma région, au nom des Chambres de commerce, des associations d'ouvriers, de tous les corps intermédiaires qui s'intéressent à l'économie de la région d'appuyer les requêtes qui vont être présentées d'ici quelques semaines, et de le faire avec toute l'influence considérable et la force de persuasion qu'il a l'habitude de démontrer quand il décide de plaider une cause à gagner.

[*Traduction*]

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Le député de Trois-Rivières est toujours trop élogieux à mon égard. Je ne peux m'empêcher de penser que s'il fait preuve d'autant de persuasion avec le Pacifique-Canadien qu'avec moi, ses instances seront beaucoup plus efficaces que les miennes.

Avant Noël, j'ai signalé au chemin de fer la question que le député avait inscrite pour discussion ce soir. Je regrette de dire que je n'ai pas passé beaucoup de temps dans cette région au cours du congé de Noël. Après quelques jours de repos à Antigua—je puis donner au député l'assurance que je n'étais pas avec le député de Winnipeg-Sud-Centre—je me suis rendu à Terre-Neuve, je devrais peut-être dire dans la province de Terre-Neuve et du Labrador. Je ne suis revenu que samedi soir et je n'ai pas encore eu de nouvelles du Pacifique-Canadien. Je m'en réjouis car la compagnie pourra maintenant lire ce que le député a dit ce soir.

Si la société n'était pas encore convaincue, je suis persuadé qu'elle hésiterait après avoir lu ce qu'a dit le député. Je puis lui donner l'assurance que j'ajouterai mes paroles flatteuses, quelles qu'elles soient, aux siennes.

L'IMMIGRATION—LA VENUE AU CANADA DU CHEF DU PARTI NÉO-NAZI ALLEMAND

M. Milton L. Klein (Cartier): Monsieur l'Orateur, en ce qui concerne la visite au Canada annoncée par Adolf Von Thadden, chef adjoint du parti national démocrate néo-nazi de l'Allemagne de l'Ouest, j'ai demandé cet après-midi si on lui refuserait l'entrée au pays pour les mêmes raisons qu'on le fait à l'égard de son homologue américain, M. Rockwell.

• (10.20 p.m.)

Je désire établir une distinction entre les nazis et les Allemands. J'affirme, tout en sachant qu'il s'agit d'un cliché, qu'il y a de bons et de mauvais citoyens chez toutes les nationalités et toutes les races. Mais il n'existe rien de tel qu'un bon nazi. Le parti national démocrate d'Allemagne est un nouveau parti nazi et, selon moi, un néo-nazi est bien pire qu'un nazi. Ceux qui adhéraient au parti nazi, en 1933, ne pouvaient prévoir les cruautés excessives que ce parti représenterait plus tard, mais les néo-nazis, les nazis d'aujourd'hui, savent parfaitement à quelles cruautés on avait abouti. Aussi, ceux qui deviennent membres du nouveau parti nazi d'aujourd'hui sont, selon moi, bien pires que ceux qui se joignaient au parti nazi en 1933.

D'aucuns diront que nous ne saurions interdire l'entrée au pays à von Thadden, puisqu'il est le chef adjoint d'un parti, le parti national démocrate. Ma foi, le parti national démocrate n'est pas un parti politique; il s'agit d'une conspiration criminelle. Je ne parle pas actuellement d'antisémitisme; il ne reste pas assez de Juifs en Allemagne contre qui l'antisémitisme pourrait s'exercer. Je songe à l'un des aspects les plus tristes des conséquences de la Seconde Guerre mondiale—le fait que nous parlons sans cesse des six millions de Juifs qui ont été exécutés. Monsieur l'Orateur, six millions de catholiques et de protestants ont également été exécutés par les Nazis dans les

fours crématoires—des Polonais, des Tchécoslovaques, des Hongrois. Nous devrions nous rappeler que ceux qui sont morts à Belsen et à Auschwitz appartenaient à autre chose qu'un groupe national.

Nous ne permettons pas aux personnes associées à *Murder Incorporated* de venir au Canada, et pourtant, *Murder Incorporated* est de la petite bière à côté du nazisme. En permettant aux néo-nazis d'entrer au pays, nous rehaussons le prestige d'un parti, d'une idéologie, contre lesquels tout le monde libre a combattu il y a à peine vingt ans. Nous n'avons pas admis Rockwell. Nous ne pouvons refuser d'admettre von Thadden au pays, a-t-on prétendu, parce que l'Allemagne de l'Ouest fait partie de l'OCDE et que von Thadden est citoyen d'un pays ami. Ma foi, Rockwell est citoyen des États-Unis, pays très ami qui fait aussi partie de l'OCDE.

D'après le ministre de l'Intérieur de l'Allemagne de l'Ouest, M. Paul Luecke, le parti national démocratique d'Allemagne occidentale est néo-nazi. J'ignore comment procèdent les agents de sécurité au Canada pour décider si une personne peut être admise ou non au Canada, mais en toute logique, ils devraient, il me semble, communiquer avec M. Luecke pour se renseigner davantage sur le parti néo-nazi et ses antécédents. Le Canada compte aujourd'hui plus d'un million d'Allemands et de Canadiens d'origine allemande, ainsi que des survivants de ces abominables camps de concentration, et j'affirme que la grande majorité de ces millions d'Allemands et de ces survivants s'opposeraient à tout prix à l'admission au Canada d'Adolf von Thadden. Ils ont fui précisément ce que cet homme cherche à imposer de nouveau en Allemagne.

En terminant, je dirais que la région dont l'importance est la plus vitale au monde aujourd'hui, celle qui constitue virtuellement un camp armé, est celle où se touchent l'Allemagne de l'Ouest et celle de l'Est; que le nationalisme à outrance du parti national démocrate prépare peut-être une troisième guerre mondiale, qui sait, peut-être par la prise d'assaut du mur qui sépare Berlin, ou par un acte semblable. A mon sens, le Canada devrait s'opposer officiellement au mouvement néo-nazi et se prononcer clairement contre l'admission au pays de quiconque fait partie de ce mouvement.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): En l'absence inévitable de mon collègue, le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration (M. Marchand), permettez-moi de dire que le député a obtenu cet après-midi, je crois, la seule réponse que le gouvernement puisse donner en ce moment à la question, soit que ce problème fait l'objet d'une étude approfondie. Je ne puis vraiment rien ajouter à cela.

Évidemment, comme le sait l'honorable représentant, bien peu de députés ici ont plus de raisons que moi de ne vouloir d'aucun nazi au pays sous aucun prétexte.

[M. Klein.]

LE NORD CANADIEN—L'AMARRAGE DÉFINITIF DE LA «GRANDE HERMINE»

M. J. R. Keays (Gaspé): Monsieur l'Orateur, aujourd'hui en l'absence du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, j'ai posé au premier ministre une question concernant une déclaration faite à Québec le 28 décembre dernier devant le club Richelieu. Le titre paru dans *Le Soleil* du 29 décembre se lisait ainsi qu'il suit «La *Grande Hermine* doit aller à Gaspé». Ce sujet a déjà fait les frais de plusieurs discussions en Chambre. Il a été discuté parce que ceux d'entre nous qui vivent dans la région de Gaspé sont très fiers que le Canada soit né à Gaspé le 24 juillet 1534 alors que Jacques Cartier y planta la croix au nom du roi de France. Nous en sommes très fiers et, par conséquent, nous n'aimons pas voir la déformation de l'histoire ou d'un fait historique. Ce qui nous inquiète, c'est que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien ait déclaré que la réplique de la *Grande Hermine,* qui se trouve maintenant au site de l'Expo '67, aura son poste de mouillage au parc Cartier-Brébeuf à Québec.

La controverse se poursuit depuis plusieurs mois. Les deux dossiers que j'ai en main sont volumineux et ils renferment des articles qui se rattachent tous au même sujet. Je n'en ai pas encore trouvé un seul qui prétende que la *Grande Hermine* doive aller finir ses jours au parc Cartier-Brébeuf dans la ville de Québec. D'après le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, la question est plus nationale que municipale. Il a invité le maire de Québec, M. Lamontagne, à se rendre en Gaspésie et à dire à la population qu'elle pouvait avoir la *Grande Hermine* puisqu'elle lui revient de droit. Le maire de Montréal a promis au maire de Québec que si la *Grande Hermine* allait à la Gaspésie, il s'efforcerait de donner à Québec un autre navire et qu'il prierait le gouvernement municipal d'en fournir l'assurance.

Il importe de noter que le maire de Québec a trouvé très intéressente la déclaration du maire Drapeau. Il a dit qu'elle méritait une longue étude et qu'il n'était pas borné à ce sujet. Lorsque le maire Drapeau a pris la parole, il exprimait selon moi, l'opinion de 2 millions de gens. Afin de consigner au compte rendu le nombre de Québécois qui sont d'avis que la *Gande Hermine* devrait finir ses jours en Gaspésie, je voudrais signaler que plus de 500 municipalités du Québec ont approuvé la position de la Gaspésie demandant que la *Grande Hermine* y ait son dernier port d'attache—500 municipalités sans compter les villes de Québec, Asbestos, Chicoutimi, Charlesbourg, Granby, Hauterive, Joliette, Rimouski, Ville Saint Michel, Verdun, Sept-Îles, Lachute, Rivière-du-Loup, Matane, Port-Cartier, Saint-Georges-de-Beauce et Sorel. Cette région compte une population de plus de 300,000 âmes alors que la population de Montréal est de 2,500,000 personnes.

• (10.30 p.m.)

Parmi ceux qui sont en faveur du mouillage de la *Grande Hermine* à Gaspé, on relève: la *Lawrence Land Foundation for Historical Research* de l'Université McGill, bon nombre d'autres sociétés historiques, le chanoine Lionel Groulx, conservateur du Musée historique Jacques Cartier à Saint-Malo, en France. Nous comptons 15,000 signatures dont bon nombre de la part de députés, en faveur de Gaspé comme dernier port d'attache de ce navire. Il y a également 73 Chambres de commerce de la province de Québec en faveur de cet emplacement, y compris la Chambre de commerce régionale de Gaspé et de la rive nord, la Chambre de commerce de la Mauricie et la Jeune Chambre de Commerce de la ville de Québec. Les associations d'hôteliers de Gaspé et du Bas Saint-Laurent et les journaux de la province de Québec, notamment *Le Soleil, L'Action, La Presse* et le *Star,* de Montréal, voudraient également que le navire finisse ses jours à Gaspé.

Pour satisfaire au désir de la majorité des gens, il faudra que le gouvernement revienne sur sa décision concernant la requête des gens de Québec pour obtenir justice du point de vue historique. Ce faisant, il pourra aider cette région de marasme économique à refaire son industrie du tourisme. J'espère que la *Grande Hermine* ira terminer sa carrière à Gaspé.

M. Stanley Haidasz (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur l'Orateur, je désire assurer au député de Gaspé que les remarques qu'il vient de faire seront portées à l'attention du ministre dès son retour à la Chambre. Par la même occasion, j'aimerais souligner que d'autres députés, dont le député de Bonaventure (M. Béchard) et le ministre des Forêts et du Développement rural (M. Sauvé), et d'autres ont manifesté leur intérêt à l'importance historique de Gaspé et de l'endroit où la *Grande Hermine* mouillera définitivement.

Permettez-moi de signaler aux députés que la décision de faire de la *Grande Hermine* un point d'intérêt au parc Cartier-Brébeuf, lieu d'hivernage de Cartier lors de son deuxième voyage en 1535, n'est pas seulement du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Laing), mais aussi du gouvernement précédent.

Nous comprenons très bien la situation du député qui a reçu de nombreuses demandes de ses commettants et d'autres voulant qu'on honore comme il convient l'association de Cartier avec Gaspé. Cependant, nous connaissons également l'opinion experte des historiens ainsi que des membres de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. J'aimerais attirer tout particulièrement l'attention des députés sur un article intéressant écrit par André Vachon, de l'Université Laval, et publié dans le numéro du 23 novembre 1966 de *La Presse*. L'article signale ce qui suit:

[*Français*]

Selon les relations de Cartier, la «Grande Hermine» n'a pu jeter l'ancre à Gaspé.

[*Traduction*]

En évitant soigneusement de se laisser emporter par de vives émotions et des associations de pensée, il dit ceci dans un des paragraphes de l'article:

[*Français*]

La conclusion s'impose: la «Grande Hermine» n'est jamais allée à Gaspé, Cartier n'y étant pas retourné après le 24 juillet 1534. Par contre, elle hiverna à Québec en 1535-36.

[*Traduction*]

Toutefois, monsieur l'Orateur, nous nous demandons toujours ce que le Canada devrait faire pour perpétuer dans notre histoire le

rôle de Gaspé. Je puis assurer au député que la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, organisme constitué pour fournir des conseils techniques et indépendants à propos des événements historiques du Canada, de leur importance et de leur commémoration, devrait être en mesure, lors de sa prochaine réunion, d'étudier de nouveau le caractère historique de Gaspé. Lorsque la Commission aura présenté son rapport, le ministre pourra en étudier les recommandations.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h. 38 du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 10 janvier 1967

La séance est ouverte à deux heures et demie.

LE CHARBON

CAP-BRETON—DÉPÔT DU TEXTE DE LA DÉCLARATION DE PRINCIPE DU PREMIER MINISTRE

M. John R. Matheson (secrétaire parlementaire du premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de présenter, en anglais et en français, le communiqué en date du 29 décembre 1966, renfermant la déclaration faite par le premier ministre sur la politique du gouvernement visant les mines de charbon du Cap-Breton.

M. l'Orateur: La Chambre consent-elle à ce que le secrétaire parlementaire dépose ce document?

Des voix: Entendu.

LA SOCIÉTÉ RADIO-CANADA

LA DÉSIGNATION D'UN SUCCESSEUR DU PRÉSIDENT

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre. Le gouvernement a-t-il arrêté son choix sur le successeur de M. Ouimet à la présidence de Radio-Canada? Je voudrais aussi savoir s'il est vrai, comme le prétendent les journaux, que le secrétaire d'État a recommandé la nomination de M. Patrick Watson, ancien réalisateur du programme *This Hour Has Seven Days,* mais que cette recommandation n'a pas été acceptée?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, en réponse à la première partie de la question, aucune décision n'a été prise, ce qui élimine la deuxième partie.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, on ne saurait expédier cette affaire aussi facilement. Qu'une décision ait été prise ou non...

L'hon. M. Pickersgill: Au fait.

Le très hon. M. Diefenbaker: ...M. Patrick Watson a-t-il reçu l'accolade du secrétaire d'État?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, le très honorable représentant reconnaîtra le premier qu'il est fort inconvenant de soulever des questions qui font l'objet de consultations au sein du cabinet. (*Exclamations*)

Le très hon. M. Diefenbaker: Où les journaux ont-ils pris leurs renseignements?

LA FEMME

L'ÉTUDE DE LA CONDITION PAR UNE COMMISSION ROYALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, je voudrais demander au premier ministre si le gouvernement a reçu un mémoire du comité pour l'égalité des droits de la femme demandant qu'une commission royale d'enquête soit établie afin d'étudier la question de l'égalité de droits et de chances pour les femmes, notamment en ce qui concerne l'emploi, l'instruction, les droits de propriété, le domicile, etc. Je demanderais également au premier ministre, étant donné que les Nations Unies ont désigné 1968 comme étant l'année internationale des droits de l'homme, s'il ne serait pas souhaitable d'instituer cette commission royale d'enquête cette année, afin qu'en 1968, le Canada rende le statut de la femme conforme à celui qui existe dans les autres pays occidentaux.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Oui, monsieur l'Orateur, le gouvernement a reçu un mémoire ainsi que de nombreuses autres communications découlant de ce mémoire. Le cabinet a étudié la question ce matin en l'absence du secrétaire d'État et il l'abordera à nouveau au retour du secrétaire d'État plus tard cette semaine.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): Monsieur l'Orateur, j'ai une question supplémentaire. Je suis heureux que le premier ministre réponde à ma question aujourd'hui car, hier, il m'a refusé les mêmes renseignements. Je me réjouis aussi de voir que les membres du cabinet ne se hérissent pas.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Douglas: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Puis-je demander au premier ministre quand le gouvernement prendra une décision à ce propos?

Le très hon. M. Pearson: Très bientôt, monsieur l'Orateur.

[*Français*]

LA CHAMBRE DES COMMUNES

HULL (P.Q.)—A PROPOS D'UNE ÉLECTION COMPLÉMENTAIRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Réal Caouette (Villeneuve): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au très honorable premier ministre.

Étant donné le principe qui veut qu'il n'y ait pas de taxation sans représentation, le très honorable premier ministre songe-t-il soit à ordonner une élection complémentaire dans la circonscription de Hull, immédiatement, soit à exempter de toute taxe fédérale les citoyens de cette circonscription, qui sont dépourvus de représentant depuis déjà trop longtemps?

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Voilà une question de portée très vaste qui demande à être examinée.

LES ANCIENS COMBATTANTS

L'EXTENSION AUX PERSONNES À CHARGE DE LA MAJORATION DES PENSIONS D'INVALIDITÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Michael Starr (Ontario): J'aimerais poser une question au ministre des Affaires des anciens combattants. Compte-t-il, au cours de la présente session du Parlement, faire de l'augmentation de 15 p. 100 qui, à présent, ne s'applique qu'aux pensionnés invalides, une augmentation générale qui viserait les femmes, les enfants ou les orphelins des anciens combattants?

L'hon. Roger Teillet (ministre des Affaires des anciens combattants): Il est difficile de répondre directement à cette question, car j'ignore combien de temps la présente session peut durer. Je ne pourrai donner de réponse précise avant d'avoir reçu, à ce sujet, le rapport dont j'ai déjà fait mention.

M. G. L. Chatterton (Esquimalt-Saanich): Une question supplémentaire. D'après le ministre, l'augmentation de base de 15 p. 100 sera prélevée sur les crédits. Faut-il en conclure que l'augmentation aux personnes à charge sera accordée de la même façon?

L'hon. M. Teillet: Je ne suis pas sûr d'avoir compris la question. Si le député demande comment cette augmentation sera présentée à la Chambre, je lui dirai que cela dépendra des circonstances du moment. Dans certains cas, une pareille augmentation peut être prélevée sur les crédits; si, toutefois, une mesure législative est nécessaire, il faudra peut-être présenter un projet de loi. Je ne saurais donner de réponse précise à cette question.

[Le très hon. M. Pearson.]

L'hon. M. Starr: Une autre question supplémentaire. Le ministre des Affaires des anciens combattants peut-il nous dire si l'on a décidé d'accorder cette augmentation de 15 p. 100 à tous, c'est-à-dire aux femmes et enfants ou orphelins?

L'hon. M. Teillet: On y a songé très sérieusement au moment où l'augmentation a été décidée. Je le répète, comme toute décision était alors forcément arbitraire, nous avons décidé que l'augmentation de 15 p. 100 ne constituerait qu'un rajustement temporaire tant que nous n'aurions rien de plus précis et de plus fondamental à offrir.

LES FINANCES

LES REMISES D'IMPÔTS AUX SOCIÉTÉS PRIVÉES DE SERVICES PUBLICS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. D. S. Harkness (Calgary-Nord): J'aimerais poser une question au ministre des Finances. Pourrait-il nous donner la date des remises d'impôt aux sociétés privées qui exploitent des services d'utilité publique? Évidemment, ces sommes seraient remises aux clients de ces sociétés.

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, j'aimerais considérer cette question comme préavis.

LES FAILLITES

LA SOCIÉTÉ «NORTH AMERICAN GENERAL INSURANCE»—L'OPPORTUNITÉ D'UNE ENQUÊTE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, hier, on a demandé au très honorable premier ministre si le gouvernement étudierait la possibilité d'une enquête judiciaire conjointe sur l'effondrement de la *Prudential Finance* et il a exprimé l'opinion que cela n'était pas souhaitable. Je lui ai alors demandé si le gouvernement songerait à l'institution d'une enquête judiciaire fédérale sur la *North American General Insurance* qui, évidemment, viserait aussi la *Prudential Finance.* Le très honorable représentant a dit qu'il serait heureux de discuter de cette question avec le ministre des Finances. Puis-je maintenant demander à ce dernier s'il songe à tenir une enquête judiciaire et, le cas échéant, dans combien de temps?

L'hon. Mitchell Sharp (Ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, le gouvernement ne songe pas à instituer une enquête judiciaire à cette fin. Quant à la *North American General Insurance Company,* j'ai à plusieurs reprises, exposé les faits et donné les raisons

de la faillite de cette société d'assurance. Le gouvernement fédéral, l'Ontario et le Québec se consultent présentement pour décider des accusations à porter et du niveau de juridiction auquel il y aurait lieu de les porter.

Je me propose aussi de discuter avec les gouvernements provinciaux des mesures à prendre par chacun d'entre nous, dans son domaine propre, afin de mieux protéger les placeurs de fonds dans les sociétés de prêts. A mon sens, une enquête judiciaire sur la faillite de la *North American General Insurance* ne servirait à rien. On connaît très bien les faits. Nous avons là un cas de ce que je qualifierais de vol; telle est, selon moi, la meilleure façon de décrire la situation.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): J'aimerais demander au ministre pour quelle raison on ne devrait pas permettre une enquête judiciaire dans cette affaire. Ne pense-t-il pas qu'une telle enquête rassurerait ceux qui croient en l'intégrité des sociétés canadiennes d'assurance, ceux qui croient qu'une inspection les protégerait contre toute fraude pouvant leur faire perdre leurs investissements? Ne pense-t-il pas qu'une commission royale d'enquête aiderait à sauvegarder la réputation internationale du Canada sur le plan financier et nous permettrait de préserver notre réputation d'intégrité? De plus, le ministre est-il toujours d'avis que ces pauvres gens qui ont tout perdu parce qu'ils comptaient sur le ministère pour instituer une enquête ne devraient pas recevoir de compensation?

L'hon. M. Sharp: En réponse à la première question, non, l'institution d'une enquête judiciaire ne serait pas, d'après moi, la meilleure façon de protéger la réputation de nos institutions financières. Deuxièmement, à mon sens, le très honorable représentant donne une impression entièrement fausse des conséquences de la faillite de la *North American General Insurance Company*. J'aimerais signaler ici, car cette fausse impression est très répandue, qu'il ne s'agit pas d'une société d'assurance-vie. Elle vend de l'assurance générale, et j'espère que le montant des pertes sera peu élevé.

Le très hon. M. Diefenbaker: J'ai une autre question. A combien estime-t-on les pertes? Si le ministre peut dire qu'elles seront minimes, il doit avoir une idée du montant.

L'hon. M. Sharp: Je pourrai répondre à cette question, je pense, lorsque tous les faits seront bien connus. J'hésite à me prononcer à l'aveuglette.

Le très hon. M. Diefenbaker: Il s'agit donc d'une simple conjecture.

M. Lewis: J'allais poser au ministre une question complémentaire double. Ne croit-il pas qu'il serait utile d'instituer une enquête pour examiner le bris de communication qui existe depuis le début de l'an dernier entre le gouvernement fédéral et les autorités provinciales? En second lieu, n'estime-t-il pas que le gouvernement fédéral a une certaine responsabilité à l'égard des détenteurs de polices de la *North American General Insurance* pour les pertes qu'ils ont subies par suite de ce bris de communication?

L'hon. M. Sharp: Je nie, monsieur l'Orateur, qu'il ait eu bris de communication. Lorsqu'on a mentionné antérieurement, à la Chambre, la question des renseignements que M. Gruber aurait fournis, j'ai signalé que je ne m'opposerais pas à la comparution de M. Gruber devant un comité, afin qu'il précise la nature des instances qu'il a présentées. Ce serait peut-être une bonne chose, et je ne m'y opposerais sûrement pas.

Monsieur l'Orateur, je ne crois pas que le gouvernement fédéral devrait s'engager à dédommager les détenteurs de polices d'assurance de la *North American General*. Je tiens à préciser une fois de plus qu'il ne s'agit pas de polices d'assurance sur la vie, mais contre l'incendie, le vol et ainsi de suite. Le 18 courant, je compte rencontrer des représentants des compagnies d'assurance, pour déterminer s'il serait possible d'améliorer nos lois de façon à sauvegarder davantage les intérêts des détenteurs de polices émanant de ces compagnies.

Mais ici la question est tout autre. Il s'agit d'une fraude, et il est extrêmement difficile de protéger le public contre une chose pareille.

M. Lloyd R. Crouse (Queens-Lunenburg): J'aimerais poser une question complémentaire au ministre des Finances. Tout en étudiant la possibilité d'alléger la perte subie par les personnes qui ont placé des fonds dans ces compagnies, songerait-il aussi à la question que j'ai posée hier au premier ministre, en l'absence du ministre des Finances, au sujet de la perte subie par les détenteurs d'obligations perpétuelles de 3 p. 100 qui...

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. La question n'est pas complémentaire.

M. Crouse: Monsieur l'Orateur, il y aurait lieu de répondre à la question, qui est pressante car les obligations...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député a pris la parole sous prétexte de poser une question supplémentaire, mais elle ne peut être considérée comme telle. Il aura peut-être l'occasion de la poser plus tard de la manière ordinaire.

M. Crouse: Monsieur l'Orateur, je l'ai posée hier au premier ministre et, en réponse, il a dit qu'il discuterait de la chose avec le ministre des Finances.

M. l'Orateur: A l'ordre. La parole est au député de Kamloops.

LA SITUATION ÉCONOMIQUE

LA HAUSSE DU COÛT DE LA VIE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Monsieur l'Orateur, je désire poser au ministre des Finances une question non complémentaire. Lui a-t-on signalé qu'au cours du mois de décembre l'indice du coût de la vie avait encore atteint un niveau record? Si oui, le ministre entend-il proposer à la Chambre une loi ou quelque autre mesure pour soulager les diverses classes de la société, tant productrices que consommatrices, de cette hausse continue des prix?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, j'espère que l'honorable député et les membres de son parti appuieront les mesures que nous avons prises en vue de réduire les pressions inflationnistes au sein de l'économie. En réponse à la première partie de la question de l'honorable député, je ferai observer que la hausse des prix atteint à peu près le niveau que j'avais prédit lors de mon exposé budgétaire de mars.

L'hon. M. Fulton: Une question complémentaire. La réponse du ministre signifie-t-elle qu'il croit avoir résolu le problème ou a-t-il effectivement à proposer d'autres mesures qui soustrairaient l'économie à la pression ascendante des prix, qui se fait sentir chaque jour et constamment? Croit-il vraiment, comme il l'aurait dit hier, avoir assuré l'équilibre de notre économie, alors que pour nous le coût de la vie atteint des niveaux sans précédent?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, pour comprendre notre situation actuelle, il importe au plus haut point de reconnaître que, par suite de l'augmentation des coûts, il est probable qu'il se produira quelques nouvelles hausses de prix. J'espère qu'elles seront beaucoup plus modérées que par le passé. Je suis fort aise de souligner qu'au Canada, parmi les pays civilisés, le taux d'augmentation du coût de la vie est des plus bas.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, j'aurais une question supplémentaire à poser au ministre des Finances. Hier, comme il était absent, je l'ai posée au premier ministre, mais je la lui soumets aujourd'hui puisqu'il est ici. Que s'est-il produit depuis quatre mois pour lui faire changer son attitude à l'égard de la hausse de l'acier qu'il avait demandé de différer en septembre, mais qu'il accepte aujourd'hui?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, la *Steel Company of Canada* m'a consulté avant de procéder à sa récente augmentation. J'ai remercié la société du geste qu'elle avait fait en septembre, quand je lui avais demandé de différer tout projet d'augmentation. Son effort avait constitué, alors, un facteur efficace de stabilité. J'ai pensé que le gouvernement n'avait plus lieu de demander un nouveau délai.

M. Douglas: Une question supplémentaire. Dois-je comprendre que la politique du ministre va maintenant consister à demander aux entreprises de différer toute augmentation pendant quatre mois avant de la leur permettre?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

[*Français*]

QUESTION POSÉE AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Roland Godin (Portneuf): Monsieur le président, je désire poser une question au très honorable premier ministre.

Les journaux nous apprenaient, dernièrement, combien le très honorable premier ministre s'inquiète de l'avenir des Canadiens qui acceptent, par dévouement et générosité, d'exercer la fonction de Gouverneur général.

Le très honorable premier ministre pourrait-il nous donner ses impressions sur le sort de tous les autres Canadiens âgés qui n'ont jamais gagné plus de $2,500 annuellement et qui devront organiser leur vie en touchant une pension de retraite de $105 par mois?

M. l'Orateur: A l'ordre. Je ne crois pas...

M. Godin: Monsieur l'Orateur, je n'ai que quelques mots à ajouter. Étant donné...

M. l'Orateur: A l'ordre. La question de l'honorable député n'est pas recevable.

L'HYMNE NATIONAL

ON DEMANDE DE SCINDER LA RÉSOLUTION

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbroke): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au très honorable premier ministre.

Afin de faciliter aux honorables députés de cette Chambre la liberté d'expression sur la résolution relative à l'hymne national, le gouvernement accepterait-il de scinder la résolution et de permettre des votes séparés sur l'hymne national et sur d'autres propositions distinctes inscrites dans la résolution?

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, il serait vraiment déplacé de ma part d'exprimer mon opinion sur la manière de voter alors que le projet de résolution dont il s'agit n'a pas encore été déféré à un comité et qu'aucun rapport n'a encore été présenté.

LES FINANCES

LA LOI DES COMPAGNIES ET LA COMMISSION DES VALEURS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. George H. Hees (Northumberland): Monsieur l'Orateur, le ministre des Finances pourrait-il fournir à la Chambre les grandes lignes des progrès qu'il réalise, de concert avec les autorités provinciales intéressées, dans ses préparatifs visant à l'établissement d'une commission canadienne du change et des valeurs.

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, à mon avis, cette question devrait être adressée au registraire général suppléant plutôt qu'à moi, car l'affaire ne concerne pas ma responsabilité ministérielle.

L'hon. John N. Turner (ministre d'État): A un palier officiel, il y a eu des entretiens entre des fonctionnaires fédéraux et leurs collègues des dix provinces en vue de la présentation d'une législation uniforme concernant la loi sur les compagnies et l'émission de titres. Une mesure législative sera annoncée d'ici quelque temps. Quant à l'institution d'une commission fédérale du marché des valeurs, elle est encore bien éloignée. En effet, suivant la constitution, nous aurions besoin d'un consentement unanime.

L'hon. Alvin Hamilton (Qu'Appelle): J'aimerais poser une question complémentaire au registraire général suppléant. Dans ses négociations avec les provinces en vue d'obtenir l'acceptation unanime des conditions en vertu desquelles le gouvernement fédéral peut établir une commission nationale du marché des valeurs, le gouvernement a-t-il, après plus amples réflexions, accepté les recommandations de la commission royale, selon lesquelles il devrait y avoir des rapports entre notre commission et la *Securities Exchange Commission* des États-Unis?

L'hon. M. Turner: Nous avons reconnu que le gouvernement fédéral aura besoin de l'appui et du consentement des provinces, surtout de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique, où la majorité des valeurs sont émises. Nous nous acheminons présentement vers une plus grande uniformité des mesures législatives, une meilleure coordination dans l'obtention des renseignements et le maintien de l'ordre en ce qui concerne les infractions éventuelles. Voilà où en sont les négociations.

L'hon. M. Hamilton: Puis-je poser une question complémentaire? Sauf erreur, on n'a pas réfléchi à la possibilité de donner suite aux recommandations de la Commission Porter en ce qui concerne l'établissement de relations avec la *Securities Exchange Commission* des États-Unis sur les règlements relatifs aux valeurs?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. A mon avis, dans la forme posée, la question porte à controverse.

LA DÉFENSE NATIONALE

LES MILITAIRES CANADIENS EN FRANCE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. E. Nasserden (Rosthern): Une question pour le ministre de la Défense nationale. Le ministre voudrait-il nous dire où iront les forces canadiennes, actuellement à Marville, en France?

L'hon. Paul Hellyer (ministre de la Défense nationale): J'espère être en mesure de l'annoncer sous peu, monsieur l'Orateur. Les négociations se poursuivent depuis quelque temps. J'espère de tout cœur pouvoir faire bientôt une déclaration officielle.

LE RÉGIME D'ASSISTANCE PUBLIQUE DU CANADA

LA RÉDACTION DES RÈGLEMENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): J'aimerais poser une question au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Peut-il dire à la Chambre si les règlements s'inscrivant dans le cadre du régime d'assistance publique du Canada a été rédigé? Et si oui, a-t-il été soumis aux provinces afin qu'elles puissent l'étudier et l'approuver?

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, à la suite d'entretiens avec les provinces, on a rédigé une première ébauche du règlement qui a été soumis aux provinces, et leurs commentaires nous parviennent actuellement.

LA PÊCHE

LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—CORRIDOR LIBRE DE FILETS LE LONG DE LA CÔTE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. D. W. Groos (Victoria (C.-B.)): J'aurais une question à poser au ministre des Pêcheries. Elle est urgente, vu que la Commission internationale sur des pêcheries de saumon du Pacifique doit d'un jour à l'autre communiquer ses recommandations pour la prochaine saison de pêche. Puis-je demander au ministre s'il a reçu des instances d'associations de pêche sportive et de conservation du Sud de l'Île de Vancouver, pour qu'on laisse libre de filets un corridor de deux milles de large le long du rivage canadien du détroit de Juan de Fuca, comme c'est le cas le long du rivage des États-Unis? Si oui, aurait-il l'obligeance de nous parler de cette requête si raisonnable?

L'hon. H.-J. Robichaud (ministre des Pêcheries): J'ai effectivement reçu la semaine dernière des instances des associations mentionnées par mon honorable ami et leur demande est actuellement à l'étude.

M. Frank Howard (Skeena): Une question supplémentaire. Puis-je demander au ministre des Pêcheries, ou peut-être à son collègue le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, si l'on va faire preuve d'autant de diligence au sujet des coordonnées géographiques des lignes de base rectilignes, question de la plus haute importance qui traîne en longueur depuis trois ans déjà? On devrait en faire une entreprise du centenaire.

L'hon. M. Robichaud: Je tiens à dire au député que le gouvernement fait preuve d'autant de diligence que possible. (*Exclamations*)

Le député semble oublier la promesse, faite aux députés de la Chambre, que les coordonnées seraient établies à la suite de négociations avec les pays intéressés.

M. Howard: Une autre question supplémentaire. Le ministre verrait-il quelque inconvénient à passer du point mort à la position de mise en marche, afin que l'on puisse progresser quelque peu?

[M. Nesbitt.]

L'INDUSTRIE

LES DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ DES VOITURES CANADIENNES EXPORTÉES AUX ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. A. D. Hales (Wellington-Sud): Je voudrais poser une question au ministre de l'Industrie. Est-il vrai que les automobiles construites au Canada et destinées à être exportées aux États-Unis comprendront les accessoires de sécurité prescrits par le gouvernement des États-Unis?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Lors de leur importation aux États-Unis, les automobiles doivent être conformes aux règlements de sécurité du gouvernement des États-Unis. Il est donc juste de supposer que les voitures construites au Canada pour être exportées aux États-Unis comprendront ces accessoires.

M. Hales: Ces mêmes voitures ou des voitures semblables pourront-elles être achetées par le public canadien?

L'hon. M. Drury: Oui, autant que je sache.

M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud): La réponse du ministre signifie-t-elle que les voitures construites au Canada seront conformes aux normes de sécurité du gouvernement des États-Unis, bien que les industriels américains eux-mêmes ne les observent pas? Comment pouvons-nous le faire au Canada?

L'hon. M. Drury: Je n'admets pas comme prémisse que les fabricants américains de voitures n'observent pas les règlements édictés par le gouvernement des États-Unis.

M. MacInnis: Le ministre niera-t-il que ces fabricants ont fait savoir à leur gouvernement qu'ils ne peuvent pas se conformer à ses dispositions?

Une voix: En quoi cela intéresse-t-il le Canada?

L'hon. M. Starr: Plusieurs de ces voitures son maintenant construites aux États-Unis et elles sont mises sur le marché canadien.

M. D. V. Pugh (Okanagan Boundary): Le ministre a employé dans sa réponse l'expression: «il est juste de supposer». Je voudrais savoir s'il a étudié cette importante question avec son homologue des États-Unis.

L'hon. M. Drury: Je ne distingue pas très bien la question importante.

M. Pugh: Il s'agit d'une question supplémentaire. La question importante concernait les normes de sécurité s'appliquant aux voitures construites au Canada ou aux États-Unis pour être utilisées au Canada.

L'hon. M. Drury: J'ai déclaré que les voitures construites au Canada pour être exportées aux États-Unis devront se conformer aux normes établies par la loi.

LES POSTES

L'ÉMISSION D'UN TIMBRE DU CENTENAIRE EN HOMMAGE À SIR JOHN A. MACDONALD

A l'appel de l'ordre du jour.

M. S. J. Enns (Portage-Neepawa): Ma question s'adresse au ministre des Postes, dont les fonctionnaires ont publié aujourd'hui même une brochure qui décrit le timbre commémoratif de l'année du centenaire. La date d'émission du timbre est significative, car le 11 janvier est aussi la date de naissance du premier des premiers ministres du Canada, sir John A. Macdonald. Aussi, nombre de Canadiens déploreront le fait que le timbre commémoratif ne fasse nulle mention de sir John. Le ministère songe-t-il à émettre, pendant l'année du centenaire, un timbre en l'honneur de ce Canadien de marque? (*Applaudissements*)

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): Je ne puis admettre que le timbre n'évoque nullement le souvenir de sir John A. Macdonald, car on y voit beaucoup de bleu. Quant à la seconde partie de la question, je la considère comme préavis.

LES FINANCES

LE REMPLACEMENT DES OBLIGATIONS PERPÉTUELLES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lloyd R. Crouse (Queens-Lunenburg): J'adresse ma question au ministre des Finances et j'ose croire que cette fois-ci elle est recevable. Le ministre songera-t-il à faire émettre des obligations pour remplacer celles de $100, émises en 1936 par le Dominion du Canada, qui valent à l'heure actuelle $54 et qui étaient remboursables par anticipation ou remplaçables le 15 septembre 1966?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Je crois qu'on a déjà émis ces obligations de remplacement; je vais vérifier auprès de mon ministère pour savoir exactement où en sont les choses. Je sais que j'en ai autorisé l'émission il y a quelque temps.

M. Crouse: Je suppose que le ministre a déjà pris des dispositions pour émettre des obligations de remplacement. Consentirait-il à en aviser les banques, car elles ne semblent pas être au courant?

L'hon. M. Sharp: Je suis sûr que les banques sont parfaitement au courant de la communication que j'ai faite lorsque ces obligations sont devenues remboursables par anticipation. J'ai dit que nous n'avions pas l'intention de les retirer mais qu'elles seraient remplacées par des obligations munies de coupons appropriés. Les banques le savent fort bien. Il faudra que je me renseigne pour savoir à quel moment les obligations leur parviendront.

L'OFFICE D'EXPANSION ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION ATLANTIQUE

LA SUPPRESSION DE PROJETS CONSÉCUTIVE À LA PÉNURIE DE PERSONNEL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David MacDonald (Prince): Je désire poser une question au ministre des Transports. Il s'agit de la réponse écrite donnée hier à mon honorable ami de Kings relativement à la pénurie de personnel à l'Office d'expansion économique de la région atlantique et, partant, de la réduction des projets. Le ministre nous dirait-il précisément quels projets se trouvent supprimés par suite de la carence de personnel?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Je ne puis évidemment fournir des détails de cet ordre sans consulter l'Office d'expansion économique de la région atlantique. Je le consulterai d'ailleurs volontiers.

LA NAVIGATION

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT— DÉCLARATIONS RELATIVES À DES ACCIDENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Puis-je en profiter pour répondre à une question que m'a posée avant Noël le député de Skeena; il a eu la malice de me la rappeler hier, alors que je n'avais pas de réponses prêtes. J'ai les réponses aujourd'hui.

En ce qui concerne le navire *Ontario Power*, le rapport de l'enquête sur cet accident de la navigation devrait être rendu public dans quelques jours et j'en enverrai volontiers un exemplaire au député.

En ce qui concerne l'accident très regrettable subi par le *Cabot*, le juge Chevalier de Hull, membre de la Cour supérieure du

Québec, présidera une enquête officielle à Montréal, sur les circonstances entourant le chavirement de ce bateau. J'avais l'intention de faire cette annonce dans le cours ordinaire des travaux aujourd'hui ou demain, mais je suis heureux de la faire maintenant, pour répondre au député.

M. Frank Howard (Skeena): Le ministre aurait-il l'obligeance de faire connaître le mandat donné au juge Chevalier comme commissaire, et les questions qu'on cherchera à éclaircir?

L'hon. M. Pickersgill: Je me ferai un plaisir d'envoyer les documents pertinents au député.

LE PACIFIQUE-CANADIEN

LA DÉCLARATION D'INTENTION RELATIVE À L'ACQUITTEMENT DES IMPÔTS MUNICIPAUX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. R. Ballard (Calgary-Sud): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Transports. A la lumière des indications qu'il a données le 20 décembre, je voudrais demander au ministre s'il a communiqué avec le Pacifique-Canadien concernant la déclaration d'intention de cette compagnie au sujet du versement des impôts municipaux à compter du 1er janvier? La compagnie est-elle disposée à pardonner à la Chambre d'avoir reporté l'étude du bill des transports à la présente année, pendant une courte période, et pouvons-nous compter que le Pacifique-Canadien est prêt à verser des impôts municipaux en 1967?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Présenter au Pacifique-Canadien une demande à caractère officiel avant que la Chambre se soit prononcée sur la mesure législative m'humilierait, et équivaudrait à traiter le Parlement de façon cavalière. Dès que le Parlement aura jugé bon de se prononcer sur la question, je serai très heureux d'aborder le sujet avec le Pacifique-Canadien.

M. J. H. Horner (Acadia): Une question supplémentaire sur ce point précis. Le ministre a déclaré, le 20 décembre dernier, qu'il prendrait contact avec le Pacifique-Canadien pour voir s'il plairait à la société de reconnaître la lettre qu'elle lui a écrite à propos de l'acquittement des impôts. Je lui demanderais s'il est entré en contact avec le Pacifique-Canadien et si ce dernier est disposé à nous pardonner d'avoir retardé l'adoption de ce bill trois semaines après la date limite fixée dans sa lettre?

[L'hon. M. Pickersgill.]

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, le représentant a formulé sa question de façon plus élégante que le député de Calgary-Sud, mais c'est exactement la même question et la même réponse s'applique.

M. Horner (Acadia): Alors, je suppose que le ministre n'a pas tenu parole au sujet de ce qu'il a dit à la Chambre le mardi 20 décembre? Ce jour-là, il a affirmé qu'il communiquerait avec le Pacifique-Canadien. Ma question est simple. A-t-il communiqué avec le Pacifique-Canadien à cet égard?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, je donnerai une réponse simple à une question simple. Je vais communiquer avec le Pacifique-Canadien dès que la Chambre aura disposé du projet de loi.

M. Horner (Acadia): Mais vous n'avez pas communiqué avec la compagnie depuis le 20 décembre?

L'hon. M. Pickersgill: Pas sur ce point particulier.

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Albert): Une autre question supplémentaire. Comme le ministre nous a présenté la chose sous forme de menace avant Noël, ne croit-il pas que pour faire adopter le projet de loi par la Chambre au plus tôt, il devrait dès maintenant ou au cours de la journée nous donner une idée de l'attitude du chemin de fer sur ce sujet?

M. l'Orateur: A l'ordre. J'ai l'impression qu'une pareille discussion serait plus de mise lorsque la Chambre se formera en comité pour étudier le bill en question.

LA FONCTION PUBLIQUE

LES FONCTIONNAIRES RETRAITÉS—L'ÉTUDE DES PENSIONS PAR UN COMITÉ MIXTE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Travaux publics en sa qualité de leader de la Chambre. Fera-t-il en sorte que la motion, déférant au comité mixte de la fonction publique, la question des pensions des fonctionnaires retraités, dont avis a été donné par le président du Conseil du Trésor,—question qui est des plus opportunes—soit mise en délibération le plus tôt possible?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Oui, monsieur l'Orateur. J'espère l'inscrire à l'ordre du jour pour demain.

LA COMMISSION DU CENTENAIRE

LE RAPPORT DU CONSEIL DE LA COMPAGNIE DES JEUNES CANADIENS SUR LE PROJET DE COLLOQUE DES JEUNES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. M. Forrestall (Halifax): Monsieur l'Orateur, je désire adresser une question au premier ministre. Serait-il en mesure de nous dire si le cabinet a reçu et étudié un rapport préliminaire ou autre du Conseil de la Compagnie des jeunes Canadiens au sujet de projets visant la tenue d'un cycle d'études du centenaire qui réunirait des jeunes Canadiens en 1967? Si oui, quelle suite le cabinet a-t-il donnée à ce rapport?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je ne me souviens pas d'avoir vu de nouveau rapport à ce sujet. Il se peut que le secrétaire d'État en ait reçu; je le lui demanderai à son retour; quoi qu'il en soit, la question n'a pas encore été soumise au cabinet sous une forme modifiée.

[*Français*]

LA SÉCURITÉ SOCIALE

A PROPOS DE L'AUGMENTATION DES DIVERSES PENSIONS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Gérard Laprise (Chapleau): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social.

L'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social a-t-il eu récemment des entretiens avec ses homologues des provinces, en vue de porter la pension de l'assistance-vieillesse, la pension aux aveugles et la pension aux invalides au même taux que le revenu minimum garanti par la pension de la sécurité de la vieillesse?

[*Traduction*]

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, il n'y a pas eu de consultations depuis celles qui se rapportaient au régime d'assistance publique du Canada, ce qui permettra aux provinces, selon la méthode des frais partagés, d'augmenter, si elles le désirent, les allocations aux groupes mentionnés.

[*Français*]

L'AGRICULTURE

A PROPOS DE LA PRODUCTION DE BEURRE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Théogène Ricard (Saint-Hyacinthe-Bagot): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre de l'Agriculture.

A la suite de l'annonce récente de l'importation de 2,500,000 livres de beurre de la Nouvelle-Zélande, l'honorable ministre a-t-il l'intention d'établir un programme pour encourager les cultivateurs canadiens à produire suffisamment de beurre pour répondre aux besoins du Canada?

[*Traduction*]

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, le programme laitier du gouvernement sera annoncé comme d'habitude, avant le début de la prochaine année laitière.

[*Français*]

L'hon. M. Ricard: L'honorable ministre veut-il dire par ceci qu'il n'a aucun programme jusqu'ici?

M. l'Orateur: A l'ordre.

LES NATIONS UNIES

A PROPOS DE L'APPUI DU CANADA POUR L'ADMISSION DE LA CHINE COMMUNISTE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Georges Valade (Sainte-Marie): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable secrétaire d'État aux Affaires extérieures.

Étant donné les troubles sérieux qui sévissent en Chine continentale, le gouvernement a-t-il l'intention de maintenir son appui à la Chine communiste, relativement à son adhésion aux Nations Unies, tant que la situation ne sera pas améliorée au sein de ce pays?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, j'ai répondu, hier, à une question semblable que me posait le très honorable chef de l'opposition.

M. Valade: Monsieur l'Orateur, je désire poser une question supplémentaire.

J'aimerais savoir si l'honorable secrétaire d'État aux Affaires extérieures a l'intention de retirer officiellement son appui, ou s'il va retirer l'appui qu'il accorde à la reconnaissance de la Chine communiste aux Nations Unies?

[*Traduction*]

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

L'ENRÔLEMENT DE RESSORTISSANTS CANADIENS DANS L'ARMÉE DES ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Reynold Rapp (Humboldt-Melfort-Tisdale): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre de la Défense

nationale. Peut-il dire à la Chambre si un citoyen canadien qui serait entré aux États-Unis l'année dernière pourrait être enrôlé de force dans l'armée américaine et quelles mesures pourraient être prises pour le ramener au Canada?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Je doute que la question soit recevable en ce moment.

M. Rapp: Elle est très urgente, monsieur l'Orateur.

L'hon. Paul Hellyer (ministre de la Défense nationale): Monsieur l'Orateur, cette question, qui touche sûrement aux termes et conditions d'entrée des citoyens canadiens aux États-Unis, relève plutôt de mon collègue, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures. (*Exclamations*)

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, nous attendons une explication du secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Nous dira-t-il si l'on a présenté des instances aux États-Unis pour s'opposer à cette injustice qui consiste à enrôler des Canadiens qui résident aux États-Unis pour une brève période seulement, à les faire entrer dans les forces armées et à leur refuser leurs droits de citoyens canadiens?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Mon très honorable ami, monsieur l'Orateur, a le don remarquable et enviable de toujours poser des questions qui ne s'appuient pas nécessairement sur des faits... (*Exclamations*)

Le très hon. M. Diefenbaker: Nous développons ce don en lisant les déclarations de l'honorable représentant.

L'hon. M. Martin: C'est précisément une question de ce genre qu'il vient de me poser, et l'on ne saurait répondre de façon satisfaisante à une question aussi mal fondée. Tout ce que je puis dire, c'est que si tels sont les faits, il y aurait peut-être lieu de présenter certaines instances, mais d'après ce que je sais de la loi des États-Unis, je ne crois pas que mon très honorable ami soit justifié de tirer cette conclusion au sujet de ces situations hypothétiques et imaginaires.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, la réponse du ministre ne me surprend pas. Il n'y a de pire sourd que celui qui ne veut entendre et le ministre est semblable au ministre des Transports à cet égard. Je le demande au ministre, est-il exact que des Canadiens séjournant provisoirement aux États-Unis, pour une brève période de temps, sont incorporés dans les forces armées de ce pays? Le ministre n'a-t-il pas reçu des protestations à ce sujet ou était-il absent au moment où ces protestations lui ont été formulées?

L'hon. M. Martin: Monsieur l'Orateur, je ne crois pas qu'un Canadien temporairement en visite aux États-Unis ou y faisant un court séjour tombe sous le coup de la loi américaine du service militaire. Il est indubitable qu'aux termes de la loi américaine, les citoyens canadiens séjournant aux États-Unis pour une période de temps déterminée et se livrant à une occupation lucrative dans certaines catégories d'emploi, sont susceptibles d'être appelés sous les drapeaux. La loi américaine le veut ainsi. Si une situation du genre de celle qu'évoque la question de mon honorable ami existe réellement, je l'examinerai sûrement, mais je n'ai reçu aucune plainte à ce sujet et, je le répète, je trouve qu'il est injuste de poser des questions à la Chambre sans être raisonnablement certain qu'elles sont fondées. (*Applaudissements*)

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, j'ai le droit de répondre à cette insinuation. Chaque fois qu'en interpellant le gouvernement j'ai supposé telle ou telle chose, même si on l'a écartée, ma supposition s'est révélée fondée. Laissez-moi vous citer un exemple.

Des voix: Règlement.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je pose la question de privilège.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le très honorable chef de l'opposition pose la question de privilège.

Le très hon. M. Diefenbaker: Voici quelques semaines, j'ai demandé des explications au ministre au sujet de 1,500 gallons d'essence qu'on disait avoir été livrés en Rhodésie. Le ministre m'a répondu que c'était une sottise et qu'un tel envoi n'avait jamais eu lieu. Son ministère était au courant du fait trois semaines avant que le ministre ne le démente à la Chambre. Finalement, il y a environ trois semaines, il a dû reconnaître que la livraison en question avait effectivement eu lieu.

L'hon. M. Martin: Monsieur l'Orateur, mon très honorable ami vient d'offrir à la Chambre un bel exemple de ce contre quoi je me suis élevé tout à l'heure. Il a néanmoins agité un épouvantail en prétendant que le ministre avait nié que la livraison ait eu lieu. Je n'ai jamais nié la chose. J'ai dit que j'étudierais la question et c'est ce que j'ai fait.

Le très hon. M. Diefenbaker: Vous aviez déclaré que la chose ne s'était pas produite.

L'hon. M. Martin: L'essence en question ne venait pas du Canada, comme mon très honorable ami doit le savoir, mais de l'Afrique du Sud.

L'hon. M. Fulton: Une question supplémentaire.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je signale aux députés que nous avons dépassé de trois ou quatre minutes le temps réservé aux interpellations. L'appel de l'ordre du jour.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen, interrompu le lundi 9 janvier, du bill nº C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Lorsque le comité a levé la séance hier, nous étions sur le point d'étudier l'article 3.

Sur l'article 3—*Définitions: «Commission». «Pipe-line pour denrées».*

M. Horner (Acadia): Monsieur l'Orateur, je me demande si, au sujet de cet article, je pourrais parler des commissions, car il définit et établit la Commission.

M. le président: A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais il y a beaucoup trop de bruit à la Chambre. La présidence a du mal à entendre le député d'Acadia.

M. Horner (Acadia): Merci, monsieur le président. Je voudrais dire un mot ou deux à propos de deux sujets précis avant que l'on poursuive l'étude de la mesure. Permettez-moi d'abord de traiter de la question posée tantôt par le député de Calgary-Sud concernant la lettre d'intention envoyée au ministre durant l'automne. Elle a été déposée à la Chambre et versée en appendice au compte rendu du 8 septembre.

Le Pacifique-Canadien a déclaré dans cette lettre d'intention qu'il était prêt à verser des impôts fonciers aux villes et municipalités où il possédait des propriétés. Il a précisé l'application de cette intention en disant qu'un tiers serait versé l'année commençant le 1er janvier qui suivrait l'adoption par le Parlement d'une loi modernisant et rationalisant la loi actuelle et tenant compte de certaines autres choses. Si l'on interprète rigoureusement le texte de cette lettre, le premier tiers sera donc versé le 1er janvier 1968, pourvu que la mesure soit adoptée cette année. Autrement dit, peu importe que l'on discute de cette mesure pendant tout le reste de l'année, du point de vue des engagements pris pour le versement des impôts. Je voudrais que l'on sache à quoi s'en tenir sur ce point avant d'aller plus loin.

En toute justice envers les membres du comité, le ministre devrait dire s'il s'est mis en rapport avec les dirigeants du Pacifique-Canadien pour savoir s'ils sont prêts à ne pas s'en tenir au libellé exact de cette lettre d'intention. La mesure à l'étude n'a pas été adoptée avant la fin décembre. Ce n'est pas la faute des députés ni des municipalités en cause, et si quelqu'un est coupable, c'est peut-être le gouvernement. Avant qu'on poursuive notre étude, le ministre devrait consulter les dirigeants du Pacifique-Canadien pour savoir s'ils fermeront les yeux sur le libellé exact de cette lettre et s'ils s'en tiendront à l'intention initiale et évidente lorsqu'ils ont pris leur engagement en matière d'impôts.

Qu'on me permette de me reporter aux propos du ministre à cet égard qui figurent à la page 11374 du compte rendu du 20 décembre. Voici ce qu'on lit en haut de la page:

> Il s'agit d'une offre spontanée et quoique je puisse demander à la compagnie de nous excuser de n'avoir pu agir avant la fin de décembre—je serais naturellement heureux de le faire—nous devons nous rappeler que cette offre a été faite en prévision de la latitude qui serait accordée aux termes de cette nouvelle loi—latitude permettant aux chemins de fer de se livrer concurrence pour les profits comme ils ne peuvent le faire présentement.

Le ministre a laissé entendre avant la Noël qu'il se ferait un plaisir de demander aux dirigeants des compagnies de chemins de fer, du Pacifique-Canadien en particulier, s'ils voudraient bien ne pas tenir compte du libellé exact de la lettre selon lequel l'engagement pris en matière d'impôts commencerait le 1er janvier qui suivrait l'adoption de la mesure à l'étude. Le député de Calgary-Sud a posé cet après-midi une question fort pertinente. Il a demandé si le ministre s'était mis en rapport avec les dirigeants du Pacifique-Canadien pour savoir s'ils étaient disposés à fermer les yeux sur les termes exacts de cette lettre.

J'ai toujours pensé que le ministre des Transports ne pourrait pas être accusé de se la couler douce. Il m'a toujours semblé être quelqu'un qui examinait chaque mesure qu'il présentait à la Chambre et qui remuerait ciel et terre pour faire honneur à ses engagements envers la Chambre. Or, il vient de révéler un autre aspect de sa nature, dont on ne s'était pas aperçu, en ne se mettant pas en rapport avec le Pacifique-Canadien à propos du libellé de cette lettre.

Le ministre devrait préciser qu'il s'est effectivement engagé le 20 décembre à entrer en rapport avec les représentants du Pacifique-Canadien, au sujet de cette promesse fiscale. Le Pacifique-Canadien est une grande compagnie et cette promesse fiscale, bien que généreuse, ne représente qu'un petit poste par rapport à ses dépenses considérables. Je crois sincèrement que le Pacifique-Canadien désire effectivement faire preuve de civisme, comme dit le ministre. Je ne veux pas dire par là que le Pacifique-Canadien ne l'a pas été par le passé, mais une telle lettre d'intention suffirait pour prouver cela à tous ceux qui entretiendraient quelque doute au sujet de l'administration du Pacifique-Canadien.

Le Pacifique-Canadien va sûrement pardonner au Parlement actuel d'avoir consacré environ trois semaines de ce mois-ci à l'étude et à l'adoption de la mesure législative actuelle et va reconnaître l'intention initiale et honorer sa promesse fiscale à partir du 1er janvier 1967, ou, du moins, sur une base proportionnelle. Autrement dit, si nous prenons un mois de l'année, il en restera 11; le Pacifique-Canadien pourrait peut-être alors payer aux diverses villes de l'Ouest canadien onze douzièmes de l'impôt qu'il aurait versé si le Parlement avait adopté la mesure législative avant le 1er janvier 1967. Le moins que le ministre puisse faire, je pense, serait de s'assurer si le Pacifique-Canadien est disposé à honorer l'engagement pris par cette lettre et à verser ces impôts, comme si la mesure avait été adoptée avant le 1er janvier. Sinon, le ministre devrait s'assurer si le Pacifique-Canadien est disposé à verser ces impôts sur une base proportionnelle au nombre de jours qui suivront l'adoption de la mesure? Voilà le premier point que je veux signaler, monsieur le président. J'espère sincèrement que le ministre voudra bien y répondre avant que nous allions beaucoup plus loin dans notre examen de cette mesure.

Hier soir, j'ai dit au ministre que j'étais disposé à permettre l'adoption de l'article 1 s'il voulait tirer au clair ce qu'il entend par l'intégration et la coordination de nos modes de transport. Puisque l'article 1 a été réservé, je consens à interrompre mes observations à ce propos si le ministre est prêt à répondre à ma première question, et je constate qu'il y est disposé.

• (3.30 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'aborderai d'abord le deuxième point. Il vaudrait mieux que l'honorable représentant évoque l'intégration et la coordination quand nous en serons à l'article 6 du bill, traitant de la création de la Commission. Quant à l'autre question soulevée, qui, bien entendu, ne se rapporte pas strictement au bill, je voudrais beaucoup faire le point...

[M. Horner (Acadia).]

M. Horner (Acadia): Elle ne se rapporte pas strictement au bill, mais nous aimerions savoir où nous en sommes.

L'hon. M. Pickersgill: ...mais la chose est fort malaisée à l'appel de l'ordre du jour. Si vous me le permettez, monsieur l'Orateur, j'aimerais donner lecture de mes propos du 20 décembre et les commenter brièvement. A la page 11359 du hansard figurent une question du député de Medicine-Hat et ma réponse, dont voici le texte:

M. Olson: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre des Transports ne pourrait-il pas donner certaines indications à ces municipalités, car elles en auront besoin pour établir leur budget de 1967? Comme nous ne sommes pas saisis du projet de loi, à défaut de ces renseignements, les municipalités devront obtenir certaines indications d'ici la fin de l'année.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, il serait peut-être utile à ce propos, si vous me le permettez, de rappeler aux députés que le Pacifique-Canadien a consenti de plein gré à renoncer à une exemption que le Parlement ne pouvait lui retirer sans modifier la constitution. Le plus que je puisse faire serait de transmettre les instances du député à ce sujet ainsi que les miennes et celles de toute autre personne. Pour le reste, il vaudrait mieux, il me semble, discuter de la chose lorsque les députés seront prêts à faire des concessions, ce qui ne tardera pas trop, j'espère.

Ensuite à la page 11374, comme l'a vu l'honorable représentant, j'ai dit au sujet de la lettre du Pacifique-Canadien:

Il s'agit d'une offre spontanée et quoique je puisse demander à la compagnie de nous excuser de n'avoir pu agir avant la fin de décembre—et je serais naturellement heureux de le faire—nous devons nous rappeler que cette offre a été faite en prévision de la latitude qui serait accordée aux termes de cette nouvelle loi—latitude permettant aux chemins de fer de se livrer concurrence pour les profits comme ils ne peuvent le faire présentement.

Comme la compagnie dépense ses propres fonds en anticipant ce supplément de recettes, il serait plutôt humiliant pour le gouvernement de devoir dire: «Bien que n'ayons pu, malgré nos espoirs et nos prévisions, vous permettre d'augmenter vos recettes, nous aimerions quand même vous voir payer ces impôts.» J'espère que si nous ne prolongeons pas trop l'étude de cette mesure l'année prochaine, le Pacifique-Canadien pourra, du point de vue des relations publiques, prêter l'oreille à une telle requête. Mais nous...

Le texte anglais dit «pouvons maintenant l'y forcer», mais il s'agit évidemment d'une erreur d'impression. On a imprimé «now» (maintenant) au lieu de «no».

...ne pouvons pas l'y forcer.

J'ai l'impression d'avoir induit les honorables députés en erreur par ma réponse tout à

fait véridique. Je n'ai pas attiré l'attention de la compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien sur ces faits moi-même, mais tout de suite après j'ai confié cette tâche à un membre de mon ministère. Je savais très bien que la compagnie était au courant de ce que les honorables députés et moi-même avions dit à ce sujet. J'ai également déclaré, bien sûr, que je serais heureux de lui présenter une demande, et je m'en tiens à cela. Mais je ne vois pas comment je pourrai le faire si nous ignorons totalement combien de temps il nous faudra pour adopter cette loi. J'espère que si le projet de loi est adopté rapidement—j'exprime cet espoir sans avoir consulté la compagnie et je préfère qu'il en soit ainsi—soit d'ici une semaine environ, le Pacifique-Canadien ne tiendra pas compte du retard.

J'espère également que le Pacifique-Canadien sera disposé, en cas de retard assez prolongé, à accepter la proposition raisonnable faite il y a quelques instants par le député d'Acadia, soit qu'il devrait y avoir une certaine imposition proportionnelle à cet égard. J'espère qu'il adoptera cette attitude; mais il ne faut pas oublier que la compagnie a pris une initiative relativement rare parmi les contribuables canadiens en renonçant de plein gré à son affranchissement fiscal ou en consentant à le faire si nous faisons certaines choses en retour.

Je ne plaisantais aucunement lorsque j'ai dit que je croyais qu'avant l'adoption du projet de loi, ce serait plutôt humiliant pour moi de présenter une telle demande, et méprisant aussi. Peut-être ne devrais-je pas dire méprisant, et m'exprimant ainsi mais je veux dire qu'à l'instar de tout autre député, notamment d'un membre du gouvernement, je ne devrais pas prendre pour chose acquise que le Parlement agira à une certaine date. Lorsque le Parlement aura agi, j'estimerai alors que je pourrai me présenter au Pacifique-Canadien et formuler des instances urgentes. Mais je trouverais plutôt humilant de le faire en me fondant sur des éventualités.

Cependant, monsieur le président, je puis assurer à l'honorable représentant que tout ce qui se dit en cette Chambre aujourd'hui sera communiqué à la société, non pas par moi personnellement, mais par mes fonctionnaires, et les principaux représentants de la société connaîtront l'attitude de la Chambre. Je crois qu'il n'y a pas lieu pour moi d'ajouter quoi que ce soit d'autre.

M. Baldwin: Monsieur le président, puis-je poser au ministre une question pertinente? On a discuté de cette affaire et on la discutera peut-être encore, mais ce qui m'inquiète depuis que j'ai entendu parler de cette lettre pour la première fois—et je suis entièrement en faveur de l'offre des chemins de fer sous ce rapport—c'est la chose suivante. Aussi longtemps qu'il restera, comme l'admet volontiers le ministre, une barrière constitutionnelle à l'imposition de la société ferroviaire, et bien qu'elle puisse volontairement se laisser imposer, elle peut également se soustraire à cette imposition volontaire si je peux m'exprimer ainsi.

Lors de l'étude générale de cette question, le ministre voudrait-il discuter avec la société de la position qu'elle pourrait adopter le moment venu en éliminant cet obstacle constitutionnel? En d'autres termes, s'agit-il d'une proposition à long terme en vertu de laquelle cette société de chemins de fer sera imposée sans l'obstacle constitionnel, ou la société gardera-t-elle toujours le droit de se soumettre ou de se soustraire à l'impôt?

• (3.40 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Dans sa lettre, le Pacifique-Canadien signalait qu'il n'abandonnait pas pour autant son immunité et si, à la fin de la période de trois années, le Parlement, ou le Parlement et les provinces intéressées, devaient prier la Reine de demander au gouvernement du Royaume-Uni d'apporter les modifications nécessaires à notre constitution, il ne considérerait pas cette initiative comme une rupture de contrat. C'est tout ce qu'il pourrait faire. Le reste tient à la situation malheureuse dans laquelle nous nous voyons contraints de nous adresser au parlement d'un autre pays pour apporter les modifications les plus élémentaires à notre constitution lorsque celles-ci touchent les constitutions ou les droits des provinces et du Parlement fédéral à la fois. Je suis bien convaincu que les gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta se joindraient volontiers à nous pour faire cette requête, mais je crois qu'il règne à la Chambre une impression voulant qu'on tente de résoudre par nous-mêmes le problème que pose la modification de notre constitution, au lieu de nous adresser au parlement d'un autre pays pour ces modifications d'ordre relativement secondaire.

Cependant, pour ce qui est du Pacifique-Canadien, je crois qu'il s'est certainement engagé de façon irrévocable, du point de vue moral, à continuer à verser des octrois en remplacement des impôts jusqu'à ce que nous ayons modifié notre constitution et les constitutions des trois provinces des Prairies de façon à permettre le prélèvement d'impôts de cette société tout comme on en exige du National-Canadien et des autres chemins de fer.

M. Baldwin: Le nouveau gouvernement qui pourrait diriger les destinées du pays dans trois ans, y arriverait peut-être en apportant d'autres changements à la constitution.

M. Lewis: Monsieur le président, je crois comprendre d'après les observations du ministre qu'il accepte sans réserve les propositions du Pacifique-Canadien qui offre de nous accorder, dans sa grande générosité et malgré sa très grande pauvreté, le privilège de prélever la première année, un tiers des impôts dont il est redevable, deux tiers, la deuxième année et le montant intégral, la troisième année seulement. Sauf erreur, le ministre accepte ce qui, à mon avis, est une proposition odieuse de la part du Pacifique-Canadien, portant qu'il fixera lui même—décision qui devrait relever du gouvernement—le moment où les modifications constitutionnelles et législatives concernant ces prélèvements fiscaux devront être apportées. Quand j'ai lu pour la première fois la lettre du Pacifique-Canadien que mentionne le ministre, elle m'a semblé caractéristique de l'arrogance de cette société. La lettre renfermait la déclaration suivante:

En tout temps après l'expiration de la période susmentionnée

—c'est-à-dire la période de trois ans—

le Pacifique-Canadien ne verra aucune objection à ce que des mesures soient prises en vue de modifier la constitution et la loi de façon à mettre fin à l'exemption perpétuelle d'impôts municipaux en question.

A mon sens, il s'agit là d'une déclaration arrogante de la part d'une société tentaculaire que le ministre semble redouter. Quel autre citoyen du Canada, quel autre individu ou société, oserait dire au gouvernement du Canada «Je ne verrai aucune objection si vous prenez des mesures en vue de me prélever des impôts»? A mon avis, c'est là une façon tout à fait révoltante de procéder.

Le ministre a dit plus d'une fois au cours de la discussion sur ce projet de loi que les temps ont changé, que les règlements comme ceux que nous avons connus ne sont plus nécessaires ou souhaitables et que c'est la raison pour laquelle il a présenté un projet de loi entièrement nouveau. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec lui lorsqu'il affirme que c'est un concept entièrement nouveau. Je crois pour ma part que les temps ont aussi évolué pour ce qui est des prélèvements fiscaux du Pacifique-Canadien. Si jamais l'exemption fut motivée—et d'après l'étude que j'ai faite de la question, je ne suis pas du tout convaincu qu'elle l'était même au début—elle ne l'est certes plus depuis longtemps.

Le Pacifique-Canadien a pu, grâce aux recettes de ses opérations ferroviaires au cours des années, s'édifier une immense entreprise, voire un immense empire commercial et industriel. A mon sens, il est plus que temps de dire au Pacifique-Canadien que l'époque des exemptions de l'impôt municipal est révolue. Que le ministre nous dise donc comment on peut se justifier sur le plan moral ou social d'accepter ces miettes du Pacifique-Canadien ou d'agréer sa proposition selon laquelle il prendrait trois ans pour verser tous les impôts qu'il devrait payer aux municipalités en cause et qu'il nous dise comment on peut se justifier d'accepter que la société fixe un calendrier des mesures que le Parlement et, au besoin, les assemblées législatives des trois provinces en cause doivent prendre pour modifier notre constitution et nos lois. De quel droit le Pacifique-Canadien cherche-t-il à imposer au Parlement et au pays le moment où cela doit se faire? Pourquoi ne convient-il pas tant sur le plan social que sur le plan moral, que le Parlement et les assemblées législatives intéressées disent aujourd'hui que nous modifierons notre constitution et les lois existantes pour permettre aux municipalités en cause d'assujettir le Pacifique-Canadien à l'impôt, à compter du 1er janvier 1967, sur le même pied que n'importe quelle autre société au Canada?

Est-il besoin de rappeler au ministre que le Pacifique-Canadien, qui est un important réseau, fut aménagé grâce à d'importantes sommes que la population canadienne a fournies aux propriétaires originels de cette société ferroviaire? Pendant combien de temps encore cette dernière va-t-elle jouir du privilège dont elle bénéficie depuis sauf erreur, 1881? C'est déjà une bien longue période. Si ma mémoire est fidèle, voilà 85 ans que le Pacifique-Canadien est exempté de l'impôt municipal.

Je le répète, au cours de cette période, le Pacifique-Canadien s'est créé à travers le pays un vaste empire industriel et commercial, d'une grande puissance et d'une grande richesse économique tant au Canada qu'à l'étranger. Je ferai donc observer au ministre qu'il est grand temps de prendre des mesures pour rendre le Pacifique-Canadien immédiatement imposable à 100 p. 100 de l'évaluation pertinente de ses biens-fonds en date du 1er janvier de la présente année. N'eussent été les difficultés constitutionnelles, notre parti aurait proposé une modification à la loi qui fait obstacle à notre désir. Évidemment, pareille modification ne saurait suffire sans les changements constitutionnels qui s'imposent et dont le ministre devrait prendre l'initiative.

Je dis également au ministre, sans vouloir l'offenser, que de tenir absolument à décider dès maintenant de l'autorité modificatrice, à savoir si la constitution devrait être modifiée au Royaume-Uni ou par le Parlement canadien, n'est vraiment qu'une habile diversion. Aucune difficulté n'a surgi lorsqu'il s'est agi d'apporter d'autres modifications à notre constitution avant de résoudre le problème de rapatrier l'autorité modificatrice au Canada, et la question revêt une grande importance pour

les municipalités en cause. Je suis aussi nationaliste que n'importe qui à la Chambre. Ma susceptibilité nationale n'en serait pas blessée si nous devions nous adresser à Westminster pour faire modifier la constitution afin de rendre justice aux municipalités des provinces des Prairies, et pas dans trois ans, mais dès maintenant.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, il sied mal au député de parler d'habile diversion, car il doit savoir mieux que quiconque que toute cette discussion n'a aucun rapport non seulement avec l'article 3, mais avec l'ensemble du projet de loi.

M. Horner (Acadia): Oh non.

• (3.50 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Oh oui. Rien dans le bill n'a trait à cette question, mais cela, je l'ai laissé passer. Toutefois, comme on a permis au député de prononcer ce que je décrirais comme l'un des discours les plus démagogiques que j'aie entendus à la Chambre... (*Exclamations*)... j'ose espérer qu'il m'écoutera avec autant de politesse que je l'ai fait moi-même, au lieu de m'interrompre.

M. Lewis: Puis-je poser une question au ministre? L'ai-je accusé de démagogie ou d'autre chose du même genre dans mes remarques? Je n'ai pas été plus démagogique que j'ai entendu le ministre l'être à la Chambre et il lui sied mal d'employer ce mot à mon égard.

L'hon. M. Pickersgill: L'autre jour, j'ai dit que le NPD aimait bien donner des coups mais que d'ordinaire il savait encaisser. J'ai peur que le député d'York-Sud ne fasse exception à la règle. Il m'a accusé de ramper devant le Pacifique-Canadien, d'être impressionné outre mesure par cette grande société. Si cela n'est pas de la démagogie, j'y perds mon latin. Je suis assez vieux jeu pour croire que lorsque le gouvernement de mon pays conclut un contrat, même si c'est avec une importante société, celui-ci est aussi sacré que les contrats conclus aux termes du régime de pensions du Canada avec les citoyens ordinaires et devrait être respecté exactement de la même façon.

Avec toute la sagesse que j'ai acquise, à la place de sir John A. Macdonald il me semble que je n'aurais pas conclu un contrat de ce genre avec le Pacifique-Canadien en 1880. Toutefois, ce contrat a été conclu et ratifié par une loi du Parlement. De plus, lors de la création des provinces d'Alberta et de Saskatchewan en 1905, le contrat fut incorporé à leurs constitutions. Le voisin de pupitre du député d'York-Sud est un ancien premier ministre de la Saskatchewan, mais à ma connaissance il n'a pris aucune mesure visant cette immunité au cours des longues années où il a dirigé le gouvernement de cette province. Ce qui distingue le gouvernement actuel et moi-même de tout le monde, c'est que nous avons discuté de ce problème avec la société des chemins de fer du Pacifique-Canadien. Nous lui avons indiqué qu'une immunité de ce genre, accordée à perpétuité, semble peu souhaitable au XX^e siècle. La société a dit que si on lui accordait l'autorité dont le gouvernement devait parler au Parlement et qui permettrait à la société d'augmenter les revenus des chemins de fer, elle renoncerait volontiers à son immunité. La société a droit à cette immunité en vertu de son contrat, et tous ceux qui concluent un contrat avec un gouvernement de ce pays peuvent s'attendre que cet engagement soit respecté.

Le Pacifique-Canadien a dit qu'il abandonnerait volontairement cette immunité pour une période de trois ans. On comprend facilement pourquoi la société a choisi une période de trois ans. Il faudra quelque temps avant que la liberté accordée par le projet de loi ait de grandes répercussions sur les recettes des compagnies canadiennes de chemin de fer, et c'est ce qui explique le barème de réduction des subventions dans la mesure à l'étude. La société a également déclaré que, même si elle détenait un contrat, elle ne s'opposerait pas à la modification éventuelle de la constitution, car elle détient un contrat ratifié par une loi du Parlement.

Or, bien qu'il s'agisse du Pacifique-Canadien et qu'il soit possible de s'assurer certains votes en attaquant cette société, étant donné son envergure même, je ne crois pas que ce soit la bonne solution. Je serais le premier à attaquer le Pacifique-Canadien ou toute autre société si je croyais qu'il agissait mal. Mais lorsque la compagnie agit de façon juste et raisonnable et sert les intérêts du public, il serait déplacé, voire injuste, de prétendre qu'au lieu de permettre à la société de prendre volontairement cette décision, de façon à éviter toute violation du contrat, nous devrions déclarer à la Chambre que, si seulement nous en avions le pouvoir, nous dénoncerions unilatéralement le contrat. C'est effectivement ce qu'a dit le député d'York-Sud.

Personne n'ignore que les gouvernements qui rompent des contrats avec une personne peuvent en prendre l'habitude et les rompre avec d'autres. Ce n'est sûrement pas ainsi qu'on peut inspirer confiance. A mon avis, ce sont des paroles comme celles que vient de prononcer le député d'York-Sud qui expliquent pourquoi son parti, sous quelque nom qu'il soit connu, n'a jamais réussi durant toutes les années où il a cherché à obtenir les suffrages des Canadiens, à faire élire plus de 28 représentants à la Chambre. La plupart des Canadiens s'estiment liés par les contrats qu'ils passent, même s'ils sont mauvais. Même s'il conclut de mauvais contrats, leur gouvernement doit également être lié par eux. A mon avis, c'est cette doctrine de désaveu unilatéral de la parole donnée par un pays que la plupart d'entre nous ont désapprouvée durant les deux guerres mondiales.

Pour ma part, si je pensais que le Pacifique-Canadien agissait contrairement à l'intérêt public, je serais aussi disposé, sinon plus, que le député d'York-Sud, à le dire. Toutefois, lorsque la compagnie agit d'une manière socialement responsable, nous devrions avoir l'honnêteté et la générosité de le reconnaître, même si, en prétendant que certains font le plat valet auprès des grosses entreprises, on peut inciter quelques personnes dans certains endroits à voter d'une façon différente qu'elles le feraient autrement.

Voilà ma réponse au député. Je ne crois pas qu'elle sera à sa satisfaction. Mais je pense que la plupart des députés et la plupart des Canadiens en seront satisfaits.

M. le président: A l'ordre. Je devrais peut-être interrompre les délibérations du comité et signaler aux députés que par suite d'un malentendu sur la façon dont l'article 1 a été réservé hier soir, j'ai permis au député d'Acadia, au député d'York-Sud et au ministre de faire des déclarations. Toutefois, je tiens à signaler au comité que nous étudions l'article 3. La discussion que nous avons eue au cours des dernières minutes n'a guère de rapport avec l'article 3.

M. Douglas: Au sujet de votre rappel au Règlement, monsieur le président, puis-je dire seulement, en premier lieu, que, suivant l'argumentation du ministre, les concessions que le Pacifique-Canadien est prêt à faire maintenant font partie d'une compensation pour les recettes supplémentaires qu'il touchera par suite de la mesure à l'étude, et, partant, que les deux questions sont irrémédiablement liées? Il me semble donc tout à fait correct de les discuter. Toutefois, nous nous conformerons à votre décision si Votre Honneur juge qu'il n'en est pas ainsi.

En pareil cas, je poserais la question de privilège pour répondre à l'une des quelques affirmations inexactes du ministre des Transports. Il a dit que, pendant que j'étais premier ministre de la Saskatchewan, nous n'avons absolument rien fait en vue d'une modification à la mesure législative qui exempte le Pacifique-Canadien des impôts municipaux relativement à sa voie principale. En fait, nous avons agi. D'abord, nous avons modifié la loi provinciale pour assujettir la société aux impôts municipaux quant à ses embranchements qui étaient exempts depuis des années. Le gouvernement et les municipalités de notre province ont prié le gouvernement fédéral, dont le ministre des Transports faisait partie, sauf erreur, d'adopter une loi qui abrogerait l'exemption accordée au Pacifique-Canadien ou qui l'obligerait de verser des sommes d'argent plutôt que des impôts.

• (4.00 p.m.)

Il est évident qu'en dépit de tout engagement qui aurait été pris en 1881, ce ne sont ni le gouvernement fédéral ni les gouvernements provinciaux qui ont porté le poids de cette exemption, mais les municipalités. La situation s'est modifiée à tel point que la compagnie de chemin de fer avait et a toujours l'obligation morale de supprimer le fardeau des municipalités qui se trouvent sur la ligne principale du Pacifique-Canadien et qu'elle devrait leur verser le revenu qui leur est dû pour maintenir leurs services municipaux ordinaires.

Si la question ne peut être étudiée plus avant, j'ai du moins pris la parole pour dire que la déclaration du ministre est tout à fait inexacte. De 1944 à 1964, le gouvernement de la Saskatchewan a présenté des instances réitérées, en vue de modifications qui auraient assujetti le chemin de fer du Pacifique-Canadien aux impôts des autorités municipales.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, si j'ai altéré les faits, je m'en excuse. Je savais que le successeur du député avait présenté des instances, vu qu'il les avait faites au premier ministre en ma présence. J'ajoute que je n'étais pas au courant des instances anté-

rieures et je m'excuse sincèrement de tout exposé inexact que j'aurais pu faire.

M. Orlikow: Monsieur le président, c'est avec un profond intérêt que j'ai écouté les propos échangés par le député d'York-Sud et le ministre des Transports. Je ne crois pas devoir défendre ni l'un ni l'autre; ils sont en mesure de se tirer d'embarras eux-mêmes. Néanmoins, dans l'intérêt du compte rendu, je me demande si le ministre prendrait quelques minutes pour traiter de ce point.

Le ministre a dit, au cours de ses remarques, qu'il n'était pas étonné de voir les gens s'attaquer au Pacifique-Canadien, que c'était une habitude, chez certaines gens, de s'en prendre à de grandes compagnies. Au cours des audiences du comité des transports, j'ai été étonné de voir un grand nombre de citoyens et d'organisations très dignes de confiance se montrer tout à fait hostiles et y aller de leurs critiques envers le Pacifique-Canadien; ces organisations, notamment les syndicats agricoles, exigeaient la prise en charge du Pacifique-Canadien et de son exploitation par une société d'État. Le ministre a dit qu'il était prêt au besoin à critiquer le Pacifique-Canadien et ses initiatives, si ces critiques étaient bien fondées. Dans l'intérêt du compte rendu, je me demande si le ministre pourrait nous dire s'il a jamais critiqué publiquement les initiatives du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, il me semble vraiment difficile d'obtempérer à votre décision et de voir ici quelque rapport avec l'article 3.

M. le président: A l'ordre. Je dois signaler de nouveau au comité que c'est l'article 3 qui est à l'étude actuellement, article d'interprétation traitant de la définition des mots «commission», «pipeline pour denrées», et ainsi de suite. Nul doute que les membres du comité se borneront désormais dans leurs remarques à l'article actuellement à l'étude.

M. McCleave: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'étais de ceux qui croyaient que l'étude de l'article 1 se poursuivrait aujourd'hui. J'avais un amendement à présenter plus tard, mais je me proposais de le présenter aujourd'hui...

L'hon. M. Pickersgill: L'article 1 a été réservé.

M. le président: Le député d'Halifax ignore peut-être que l'article 1 n'a pas été adopté.

M. McCleave: Je n'ai pas encore exposé mon rappel au Règlement, monsieur le président. Comme il s'agit d'un projet de loi assez complexe, je me demande si nous ne pourrions nous mettre d'accord sur une manière de procéder en vertu de laquelle, à la fin de chaque journée, par exemple, il serait loisible aux députés de présenter les amendements qu'ils ont l'intention de proposer ultérieurement; de la sorte, le ministre et ses fonctionnaires pourraient les étudier à loisir, alors que, s'ils sont présentés au cours du débat, il nous faut décider rapidement s'il y a lieu de les accepter ou de les rejeter.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne crois pas qu'il s'agisse là d'un véritable rappel au Règlement; toutefois, si le député ou un autre représentant entend proposer un amendement à l'un ou l'autre article et veut m'en communiquer la teneur afin que je le fasse examiner par mes fonctionnaires en privé, dans l'intervalle, cela serait très commode. Je le ferais volontiers et il serait probablement plus facile de traiter de chaque amendement lorsque l'article approprié serait mis en délibération.

M. Bell: En l'occurrence, monsieur le président, le ministre a-t-il l'intention de faire réserver l'article 16 ou se propose-t-il de procéder par ordre?

L'hon. M. Pickersgill: Il ne faudrait pas, à mon avis, anticiper l'étude d'articles avant leur mise en délibération, monsieur le président. Si un article est réservé pour une raison valable, parce qu'un député veut proposer un amendement ou parce que l'impossibilité d'une décision rapide à son égard retarderait les travaux du comité, je demanderai volontiers au comité de le réserver, car nous voulons que le bill soit aussi bon que possible. J'espère toutefois que cela ne se produira pas pour la majorité des articles et que notre étude progressera assez rapidement, mais l'article 16 pourrait fort bien être réservé si certains songent à le modifier.

M. Bell: Le ministre a donné à entendre qu'il proposerait un amendement sur la parité des ports dont il est question dans l'un des articles suivants du bill. Je sais que le député d'Halifax y songe également, car il a été l'un des premiers à le mentionner au comité. Serons-nous saisis d'amendements juste avant d'étudier l'article en cause ou si l'on nous en remettra le texte à l'avance afin de l'examiner? Songeons à la complexité de ces amendements et à la difficulté de saisir chaque petit point qu'ils énoncent.

L'hon. M. Pickersgill: Je suis à la disposition du comité, monsieur le président. Je n'épargnerai donc rien pour faciliter les choses.

M. Horner (Acadia): Avant que nous adoptions à la hâte l'article 3, le ministre aurait-il l'obligeance d'expliquer au comité ce que signifient les mots «uniquement au transport du pétrole et du gaz ou de l'un et de l'autre», au paragraphe b de l'article visant les pipelines pour denrées? Par exemple, à supposer que l'Office national de l'énergie permette à une société pétrolière déjà établie de transporter du pétrole au moyen de la canalisation vers la côte ouest, à partir de l'Alberta, et qu'à la suite de certaines modifications il devienne possible de transporter au moyen de la même canalisation une denrée comme le soufre, doit-on conclure que ce pipe-line ressortirait, non plus à la compétence de l'Office national de l'énergie, mais à celle de la nouvelle Commission des transports?

L'hon. M. Pickersgill: Pareille canalisation deviendrait un pipe-line pour denrées au sens du présent bill, mais il resterait sous l'autorité de l'Office national de l'énergie dans la mesure où il transporterait du pétrole et du gaz. Dès qu'il servirait à acheminer d'autres marchandises, il relèverait de la Commission des transports. Un article ultérieur du bill comporte une disposition ayant pour objet de prévenir deux séries parallèles d'audiences. Le présent article établit qu'un pipe-line qui transporte uniquement du pétrole, du gaz, ou les deux, n'est pas assujetti à la mesure que nous étudions.

M. Horner (Acadia): Voici ce que je cherche à comprendre: qu'est-ce que signifie les mots «ou de l'un et de l'autre», à la fin de l'alinéa *b*? D'après le ministre, ils n'ont guère de sens.

L'hon. M. Pickersgill: Un pipe-line servant uniquement au transport du gaz n'est pas visé par ce bill. Il en va de même de tout pipe-line destiné uniquement au transport du pétrole, ou au transport du gaz et du pétrole. Seuls les pipe-lines employé au transport d'autres denrées ressortissent à la loi.

M. Horner (Acadia): Je comprends de moins en moins.

M. Bell: Pourquoi le présent bill ne fournit-il pas une nouvelle définition des mots pétrole et gaz? Il semble peu consciencieux de ne pas le faire.

L'hon. M. Pickersgill: On a estimé que les définitions qu'en donnent les dictionnaires courants suffiraient à guider les juges et les avocats qui auraient à s'occuper de litiges en la matière. La seule raison qu'il y aurait de définir ici le pipe-line pour denrées c'est que nous ne nous collons pas à la définition des dictionnaires; nous en excluons certains éléments. Les tribunaux statueraient que s'il s'agit d'un pipe-line destiné uniquement au transport du pétrole ou uniquement au transport du gaz ou bien du gaz et du pétrole, pareil pipe-line ne relèverait pas de la Commission.

• (4.10 p.m.)

M. Lewis: Si le ministre veut bien regarder l'alinéa *e* de l'article 3, il pourra constater qu'il ne s'appuie pas—et ce n'est pas une critique—uniquement sur le dictionnaire.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant a marqué un point contre moi, je crois. Ce qui prouve que les ministres seraient bien avisés de toujours lire les projets de loi qu'ils parrainent.

M. Horner (Acadia): Puis-je dire un mot ou deux? Dois-je comprendre, d'après la déclaration du ministre, que quiconque veut construire un pipe-line pour le transport de denrées, comme le pétrole et le soufre, jusque sur la côte ouest, devrait obtenir une permission pour traverser les frontières provinciales? Faudrait-il alors s'adresser à l'Office national de l'énergie? Dans le cas d'une entreprise nouvelle qui voudrait transporter par pipeline du soufre et du pétrole, à quel organisme devrait-elle s'adresser: l'Office national de l'énergie ou la Commission canadienne des transports?

L'hon. M. Pickersgill: Si l'honorable représentant veut bien attendre, pour sa réponse, qu'on en vienne à la partie II, page 13 qui traite des pipe-lines de denrées—il ne s'agit dans tout ceci que de définitions—on éviterait tout rabâchage. Je pourrai alors lui répondre.

M. Horner (Acadia): C'est bien. Je relirai la page 13. Le ministre admettra peut-être qu'il nous faut ici beaucoup de circonspection. Il s'agit d'une affaire importante qui, pour citer ses paroles, transformera de fond en comble tout le domaine des transports. Étant donné que l'industrie du pétrole et du gaz est devenue fondamentale pour l'économie de la province d'Alberta, il faut surveiller de près les excès de la bureaucratie qui risquent d'accompagner la formation de deux commissions chargées de régler et de contrôler une industrie qui joue depuis des années un rôle si important pour cette province. Je ne m'excuse pas d'étudier l'article 3 de façon appronfondie. Devant l'importance de l'industrie du gaz et du pétrole au Canada et lorsqu'on songe au problème de la balance des paiements et à d'autres questions du même genre. Il ne faut certainement pas hâter l'étude d'une mesure de cette nature.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que nous pourrions discuter cette question, si le député y consent, lorsque nous aborderons l'article approprié.

M. le président: L'article 3 est-il adopté?

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4—*Champ d'application.*

M. Horner (Acadia): Avant l'adoption de l'article 4, le ministre pourrait-il dire si certains entretiens préliminaires ont eu lieu avec les provinces au sujet de l'alinéa *e* de l'article 4: «le transport par location». En somme, que veut-on dire? Des consultations ont-elles eu lieu avec les provinces, étant donné les observations que renfermait le mémoire présenté au comité par le gouvernement de l'Alberta? A-t-on eu des consultations avec les provinces au sujet de la question du transport dans son ensemble?

L'hon. M. Pickersgill: Oui. En fait, quand le projet de loi a été déposé, ou juste avant—je n'ai pas de renseignement sur les dates exactes à portée de la main—le premier ministre a écrit aux premiers ministres de toutes les provinces pour leur dire que nous voulions proposer une mesure législative visant à créer une nouvelle commission investie des pouvoirs fédéraux, leur signaler qu'une telle mesure nous paraissait opportune depuis longtemps, et les assurer tous—car les gouvernements provinciaux ont eu la bonté de permettre aux organismes provinciaux d'agir à titre d'organismes du gouvernement fédéral—que nous n'agirions pas hâtivement en nous prévalant de cette loi. Il leur a communiqué notre désir de les consulter. Voilà ce que nous avons fait. La plupart des provinces nous ont répondu. Les préparatifs de la conférence sont en cours actuellement et elle se tiendra peu de temps après l'adoption de la loi, du moins je l'espère. Je répète que nous n'entendons prendre aucune mesure en vertu de ces dispositions tant que nous n'y serons pas forcés dans l'intérêt public.

[*Français*]

L'hon. M. Asselin: Monsieur le président, au cours du mois de décembre dernier, le ministre des Transports de la province de Québec a fait certaines réserves relativement au bill présentement à l'étude, et le ministre vient de nous dire qu'il y a eu des consultations avec les autorités de toutes les provinces, lorsque ce bill était en voie de préparation.

Depuis les remarques du ministre des Transports de la province de Québec, y a-t-il eu d'autres communications avec la province de Québec, dans le dessein de donner plus de renseignements aux autorités provinciales, et les objections de la province ont-elles été rejetées ou étudiées?

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: Le premier ministre du Canada et celui du Québec échangent de la correspondance à ce sujet. Nous y avons bien précisé que le gouvernement est reconnaissant au gouvernement du Québec d'avoir permis, au cours des années, à l'agence provinciale d'agir comme agence fédérale mais, bien entendu, il n'est pas question qu'elle exerce la compétence législative du Parlement, qui nous incombe. Nous recherchons et souhaitons pourtant la collaboration des provinces à l'égard de cette mesure.

M. le président: L'article 4 est-il adopté?

(L'article est adopté.)

L'article 5 est adopté.

Sur l'article 6—*Constitution de la Commission.*

M. Bell: Le ministre peut-il nous fournir des renseignements au sujet de cette nouvelle Commission, qui ne figurent pas dans la mesure? Par exemple, les membres actuels des Commissions deviendront-ils automatiquement membres de la nouvelle? A-t-on l'assurance que sur les dix-sept membres qui siégeront, certains ne seront pas des spécialistes? La constitution de la Commission représente une initiative révolutionnaire et d'envergure et le ministre devrait prendre le temps de répéter certaines des explications qu'il a fournies au comité des transports et communications. Il devrait nous dire comment il entrevoit cette Commission et nous rassurer sur son aspect bureaucratique.

L'hon. M. Pickersgill: D'abord, il y aura une seule bureaucratie au lieu de trois; deuxièmement...

M. Horner (Acadia): Elle sera plus nombreuse et beaucoup moins souple.

L'hon. M. Pickersgill: Elle sera sans conteste plus nombreuse; quant à être moins souple, c'est un épithète que je n'employerais pas pour décrire le député qui n'est pourtant pas des plus minces. Une grande taille ne veut pas nécessairement dire qu'on soit empoté ou qu'on ait du mal à se déplacer comme quiconque observe le député peut s'en rendre compte.

La Commission manquerait de souplesse si tous ses membres devaient siéger à toutes les causes. On a l'intention de former un certain nombre de comités au sein de cette Commission, chacun doté de son propre président, et ces comités s'acquitteront normalement de leur tâche à peu près de la même manière que la Commission des transports aériens ou que la Commission des transports du Canada à l'heure actuelle quant à leurs audiences officielles. Un comité sera chargé de s'occuper des questions qui visent simultanément diffé-

rents modes de transport. Voilà pourquoi il nous a semblé préférable d'avoir une seule Commission d'ensemble. Comme tous les membres de la Commission des transports aériens, la Commission des transports du Canada—et probablement aussi le président de la Commission maritime canadienne, car il en est le seul membre permanent—détiennent un mandat fixé par le Parlement, il est prévu qu'ils resteront membres de la Commission jusqu'à l'expiration de leur mandat actuel. D'autres membres seront aussi nommés qui remplaceront les membres actuels lorsqu'ils s'en iront.

La Commission aura un président et deux vice-présidents. On a manifesté bien des appréhensions au comité quant à la possibilité de conflit entre les fonctions de la Commission en ce qui concerne la recherche, la planification et l'expansion, d'une part, et ses fonctions régulatrices, de l'autre.

• (4.20 p.m.)

Pour minimiser cette possibilité, il y aura deux vice-présidents dont l'un devra être avocat; il n'aura rien à voir aux activités de la Commission dans le domaine de la recherche. Chacun de ces sous-comités pourra, naturellement, faire appel aux services de recherche de la Commission et utiliser leurs facilités tout comme il pourrait utiliser les autres facilités. Mais il y aura un autre vice-président qui, officiellement, n'aura rien à voir aux pouvoirs de réglementation; il sera le chef du personnel de planification et de recherche. Ce sont là les cadres d'ensemble.

J'ai été élevé dans une ferme et on m'a appris très jeune à ne pas parler de «veaux, vaches, cochons, couvées», avant d'être sûr de mon fait. Je n'ai offert de postes à personne dans cette commission et je ne crois pas qu'il me siérait de le faire avant que le Parlement ait agit et que soit créée une commission où les gens puissent être nommés.

M. Bell: J'espère que le ministre n'ambitionne pas lui-même un poste qui lui permettrait de se livrer à une activité nouvelle, une fois ce projet de loi adopté.

L'hon. M. Pickersgill: En fait, le ministre est fort satisfait d'être ministre des Transports. Il a peut-être tort.

M. Bell: De toute façon, j'aimerais remercier le ministre de ses explications et lui demander si j'ai bien compris que toute personne qui occupe actuellement un poste dans une commission, avec une stabilité d'emploi assurée sera nommée à un poste semblable au sein de la nouvelle Commission.

L'hon. M. Pickersgill: Les nominations seraient maintenues.

[L'hon. M. Pickersgill.]

M. Bell: Je ne pense à personne en particulier. Je me renseigne tout simplement.

L'hon. M. Pickersgill: Plus que cela, le président de la Commission des Transports a le droit, quand il prend sa retraite, de devenir juge de la Cour de l'Échiquier et ce droit est également protégé. Tous les droits acquis par les membres des diverses commissions sont protégés par le projet de loi.

M. Winkler: Monsieur le président je me bornerai à quelques mots sur cet article, mais j'espère qu'on les trouvera acceptables, car les modalités de formation de cette commission sont importantes, et il faut tenir compte des responsabilités et des problèmes régionaux.

Je songe en particulier à la province d'Ontario. Bien qu'elle soit une des provinces prospères de notre beau pays, néanmoins il faut protéger les intérêts de certaines régions de l'Ontario en considérant la nomination de commissaires. Je songe particulièrement aux régions désignées par le gouvernement dont l'expansion nécessite des mesures d'aide spéciales. Il est important que le ministre, en nommant les membres de la Commission, considère les besoins de ces régions dans le cadre national.

On a dit que les deux provinces qui paieront, et qui paieront cher, certaines libertés qu'on doit accorder aux chemins de fer, sont l'Ontario et le Québec. On dit que l'expansion et le progrès de ces deux provinces justifient maintenant une augmentation des tarifs-marchandises, par exemple. Voilà, je crois, l'argument qu'on présente, mais je n'y souscris pas, car à mon sens il est important d'aider l'expansion des régions périphériques de ces deux provinces.

Prenons, par exemple, la fermeture de gares dans des régions dont la mise en valeur est censée être la clef de voûte du programme du gouvernement concernant les régions désignées. Cette question prend une grande importance, surtout au moment où le gouvernement offre une aide à ces régions et où même les gouvernement provinciaux jugent utile de leur accorder des dégrèvements spéciaux. Certes, il faut toujours songer à maintenir certains liens avec les régions voisines dont il faudrait aussi encourager l'essor. Dans des circonstances comme celles-là, le gouvernement pourrait fort bien faire preuve de tolérance et s'assurer que les chemins de fer n'imposent pas tout simplement leur point de vue, malgré la protection accordée par la Commission canadienne des transports, et tentent

d'abolir des services si importants pour la population et le progrès futur de ces petites collectivités.

Il est vrai que du point de vue des compagnies de chemin de fer, qui tiennent compte seulement des chiffres, il peut sembler déraisonnable de garder certaines gares ouvertes. Mais, à mon avis, cela vaut vraiment la peine de protéger les intérêts de la population et des industries de ces régions, et le succès que connaîtront ces mesures de protection dépend beaucoup du genre de commissaires que l'on choisira.

C'est tout ce que j'ai à dire sur ce sujet. Je reprendrai la parole plus tard au cours de la discussion.

M. Muir (Lisgar): Le ministre se représente-t-il les membres de cette Commission siégeant aussi à des comités? En toute déférence à l'égard du député de Grey-Bruce, je m'inquiète de voir que ce seront les régions «captives» du Canada, surtout celles du Nord, qui devront payer des taux de transport ferroviaire accrus.

Je ne veux pas devancer les autres membres du comité en parlant de l'article 89, mais j'espère lorsqu'on prendra des décisions, que l'on maintiendra un certain équilibre entre les diverses régions du pays. Ce disant, je n'oublie pas que la Commission ne comptera que 17 membres et que plusieurs des membres de l'Est du Canada siégeront à double titre à divers comités.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne vois pas au juste où veut en venir le député par sa question. Je pensais qu'il allait dire que lorsqu'on désignerait les membres de la Commission, on devrait tenir compte des principales divisions géographiques du Canada.

M. Muir (Lisgar): C'était ce que je m'efforçais de dire.

L'hon. M. Pickersgill: Cette considération est incontestablement importante. Le député qui est du même âge que moi, se souvient du temps où M. Bracken a formé son premier gouvernement au Manitoba, en 1922. On s'est aperçu que tous les membres de ce gouvernement étaient presbytériens.

Une voix: Décision très sensée.

• (4.30 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: C'est une erreur que nous chercherons à éviter. (*Exclamations*) Du moins, pas plus de la moitié. Mais sérieusement parlant, je ne crois pas que l'endroit géographique dont vient un membre doive être une condition primordiale. Bien entendu, si tous les membres venaient de l'Ontario, du Québec ou de la Colombie-Britannique, cela ne répondrait pas très bien à ce que nous projetons. Pour ce qui est de l'aspect réglementaire, les membres de la Commission pourront passer d'un comité à l'autre, et aller là où il y aurait plus de travail, à la discrétion du président, ou dans certains cas, du vice-président.

Habituellement, lorsque les audiences auront trait strictement à l'aviation, le comité groupera des commissaires particulièrement compétents dans ce domaine. Il en sera de même pour les questions ferroviaires. Mais lorsqu'il s'agira de trouver le mode de transport le plus approprié à une situation spéciale, il sera alors avantageux pour le comité de compter des commissaires qui ont des connaissances approfondies des divers modes de transport. L'essentiel est d'assurer toute la souplesse possible à la commission, d'éviter toute rigidité.

M. Baldwin: Suivant cette disposition, la rémunération et les traitements seront fixés par le gouverneur en conseil, c'est-à-dire qu'on s'écarte de la pratique établie dans la loi sur les chemins de fer pour autant qu'elle s'applique à la Commission des transports du Canada. Le ministre, je l'espère, nous donnera une idée générale de ce à quoi il pense. A mon avis, l'essentiel du bill est le personnel de la Commission. Je ne m'oppose pas à la désignation de personnes qui rempliront leurs fonctions de leur mieux et seront rémunérées proportionnellement à leurs responsabilités, à leur valeur, à leur intelligence et à leur spécialisation.

D'ailleurs, à cet égard, j'espère que le gouvernement songera à désigner certaines personnes qui ne sont pas spécialistes. De fait, il devrait être prévu que certains membres de la Commission ne seront pas spécialistes du transport. Le ministre a probablement connu l'infortune d'essayer de rédiger des documents avec l'aide de six ou sept avocats. Sans doute, la Commission comptera des spécialistes, mais j'espère que certaines nominations viseront des gens dont la seule expérience des transports est la conduite d'une automobile, l'usage d'un ascenseur, la descente de pentes en ski, et qui ne connaissent rien du transport ferroviaire, de l'aéronautique ou de la navigation.

Je propose que le ministre, en cherchant du personnel pour former la Commission, s'efforce de trouver des personnes de ce genre, qui sont énergiques, pourvues de connaissances générales en économie, et qui désirent être utiles à leur pays.

L'hon. M. Pickersgill: Comme l'honorable député, je crois beaucoup à l'utilité d'un certain nombre de personnes que les gens vieux jeu appelleraient des amateurs. L'honorable député le sait, on n'engage pas les avocats, on retient leurs services, mais hors les avocats, d'autres spécialistes pourront être engagés, s'il nous en faut.

M. Horner (Acadia): Le ministre a dit que je pourrais, dans le cadre de cet article, parler de l'intégration et de la coordination des modes de transport. J'ai été troublé tout à l'heure, quand le ministre a déclaré, en réponse au député de Saint-Jean-Albert, que cette commission de dix-sept membres prendra sur elle de coordonner divers moyens de transport. Après ses remarques d'hier soir, j'ai craint que la nouvelle Commission, en unifiant les divers moyens de transport, ne restreigne la concurrence, à la longue, au lieu de la stimuler, car on nous dit que c'est la concurrence qui résoudra nos problèmes de transport.

Le ministre a essayé de faire croire au comité que je n'étais pas d'accord avec le député de Qu'Appelle qui a parlé plus tôt hier après-midi. Je ne m'oppose aucunement à un programme de rationalisation pour certaines lignes de chemin de fer, mais la rationalisation de lignes de chemin de fer n'a absolument rien à voir à l'intégration des modes de transport, question que j'ai soulevée hier soir. C'est le problème auquel l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis a été en butte lorsqu'elle a essayé d'établir un système entièrement coordonné de transport; elle a constaté que le perdant était finalement l'expéditeur de produits.

Comme en fait foi la page 1770 du volume 24 des délibérations du comité permanent des transports et des communications, le président actuel du National-Canadien, M. MacMillan, a dit ce qui suit:

> Puis-je ajouter une idée que l'on n'a pas annoncée et qui se rapporte à ce que l'on vient de dire. Voici: ce regard méprisant à l'égard du mode de transport concurrent parce qu'on refuse au public la réduction de taux—tout cela est en vue de la réduction des taux—chaque fois que cela s'est produit à l'*Interstate Commerce Commission* ce fut lorsque l'un ou l'autre des chemins de fer, du camionnage ou du transport par voie maritime a essayé de réduire les taux pour le public. Le mode de transport concurrent a pris la position que cela ne devrait pas être permis parce que le concurrent ne pourrait pas subsister avec les taux réduits. Le résultat fut que le public en a souffert et qu'ils n'ont pas été autorisés à utiliser le taux réduit. C'est ce au sujet de quoi nous voulons mettre en garde.

[M. Baldwin.]

En fait, dans pareil cas, l'*Interstate Commerce Commission* dit à un mode de transport: «Vous ne pouvez entrer dans ce secteur particulier parce que votre concurrent y est déjà et remporte du succès. A notre avis, si vous entrez dans ce secteur, deux modes de transport perdront de l'argent et il se peut qu'éventuellement les deux doivent être subventionnés par les contribuables.» Telle est la mise en garde donnée par le National-Canadien.

Comme en fait foi la page 1769 des délibérations du comité, M. Bandeen a dit également que tel est le problème auquel l'*Interstate Commerce Commission* des États fait face, et il en a donné un exemple dans les termes suivants:

> Le cas qui me vient à l'esprit est celui du mouvement des grains dans le Sud des États-Unis, où les chemins de fer ont mis en vigueur des taux efficaces; on a décidé que c'étaient des taux compensatoires; ces taux étaient supérieurs aux coûts variables; et cependant, on ne permit pas de mettre ces taux en vigueur au début parce qu'un propriétaire de navire allait en souffrir financièrement. L'*Interstate Commerce Commission* a décidé que le propriétaire de navire ne devrait pas en souffrir.

Elle a donc décidé que les taux ne pouvaient être appliqués, mais dans ce cas, la Cour suprême des États-Unis a renversé la décision de la Commission et les taux inférieurs sont entrés en vigueur. M. Bandeen a ajouté:

> C'est la sorte de chose contre laquelle nous aimerions prévenir n'importe quelle nouvelle commission qui viendrait à exister.

• (4.40 p.m.)

Je croyais que la nouvelle Commission ne serait pas l'unique juge et arbitre apte à décider où un certain mode de transport pourrait être exploité et ce qu'il pourrait transporter, mais les remarques du ministre cet après-midi et hier soir ont éveillé mes craintes. La Commission aura sûrement juridiction sur certaines régions, mais elle ne devrait pas être seule à décider si la libre concurrence doit pouvoir jouer entre les différents moyens de transport. Même si la concurrence est appelée à fournir une solution quelconque, on ne doit pas s'attendre que les modes de transport pourront tous faire naturellement leurs frais dans toutes les régions du pays. Il est vrai que dans toutes les formes d'entreprise au pays, que ce soit l'agriculture, l'élevage ou la pratique du droit, si l'on n'arrive pas à faire son beurre il faut abandonner. Il devrait en être ainsi de tous les modes de transport, sauf dans

les régions où, par nécessité, le public doit être desservi par un transporteur, et cela même à perte. En ce cas, l'intérêt public exige une subvention de l'État. De toute façon, nulle restriction ne devrait être imposée à la concurrence ou à la libre entreprise dans les régions qui peuvent se les permettre.

Quant à l'intégration et à la coordination, il ne faudrait rien tenter en ce sens avant d'avoir donné pleinement l'occasion à la libre entreprise de s'exercer dans un esprit de compétition dans certaines régions. Nous avons tout observé au Canada les effets de la concurrence sur l'économie et, en général ce sont les entreprises les plus importantes et les plus rentables qui survivent pour le bénéfice du consommateur ou, dans le cas qui nous occupe, de l'expéditeur. J'hésiterais à favoriser l'adoption de ce projet de loi si je croyais que la Commission allait préjuger et suivre la voie de l'intégration avant que la libre entreprise n'ait eu vraiment l'occasion de s'exercer. J'espère que le ministre sera en mesure de dissiper mes doutes à ce sujet. Retirons la leçon des mesures législatives du passé et recueillons les fruits de l'expérience de ceux qui ont essayé des mesures législatives analogues. Il ne fait aucun doute que les efforts de l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis ont échoué à cet égard.

L'hon. M. Pickersgill: Même si le député avait été le parrain de la mesure, il n'aurait pas pu en mieux expliquer le véritable objet. S'il est une chose que la Commission ne pourra pas faire, mais que l'*Interstate Commerce Commission* fait constamment, c'est de fixer les tarifs. Elle ne pourra que fixer des tarifs maximums et assurer qu'ils soient compensatoires afin de ne pas susciter de concurrence injuste. Troisièmement, en vertu de l'article 16, elle pourra supprimer un tarif estimé injuste, compte tenu des conditions énoncées dans l'amendement à l'article 1 et dans l'article 16. Autrement dit, le genre de situation dont parle M. Bandeen ne pourra se produire parce que ce serait illégal. L'article 1 enjoint à la Commission de permettre la concurrence partout où elle est possible.

Il y aura intégration précisément dans les régions dont le député a parlé, où l'achalandage ne permettrait à aucun transporteur de gagner sa vie, mais où il faut absolument assurer un service de transport. De là l'importance du mot «adéquat». Dans ces régions, les contribuables seront appelés à verser une subvention afin d'assurer un service nécessaire dans l'intérêt national.

Je m'exprime à peu près dans le même sens que le député. La Commission devrait examiner la situation dans ces régions au nom du grand public, afin de décider quel montant devrait être versé pour exploiter un bon service aérien ou un service ferroviaire médiocre. La Commission doit décider comment utiliser l'argent des contribuables pour fournir un bon service plutôt qu'un service médiocre ou que deux services qui seraient tous deux déficitaires. C'est un fusionnement et une coordination de ce genre que nous avons en vue.

Dans les régions où les affaires et le trafic suffisent pour assurer la rentabilité des entreprises de transport, le gouvernement ne veut pas intervenir. Nous voulons accorder la plus grande liberté possible, lorsque le trafic est suffisant pour permettre la concurrence. Nous voulons également nous occuper des régions du pays où il n'y aurait pas de transport sans aide publique ni protection accordée à un transporteur qui pourrait se lancer dans les affaires s'il était le seul en service. Ces situations marginales se produisent d'un bout à l'autre du Canada et c'est dans ce domaine que la Commission effectuera le fusionnement et la coordination. Elle n'interviendra pas dans les régions où le trafic abonde.

M. Horner (Acadia): L'emploi de l'expression «service aérien» m'incite à demander des précisions au ministre. Si j'ai bien compris le sens des dispositions visant l'intégration et la coordination des services, elles ne s'appliqueraient qu'aux transports ferroviaires et non pas aux transports aériens. Si une ligne aérienne était en mesure de démontrer que le trafic justifie la création d'un second service aérien national concurrentiel, la Commission pourrait-elle accorder un permis d'exploitation à cette ligne aérienne? L'établissement d'un nouveau service pourrait entraîner une réduction des tarifs de transport des passagers ou des marchandises. C'est un problème inévitable si tous les moyens de transport doivent être intégrés pour satisfaire aux stipulations du projet de loi. Le ministre aurait-il l'obligeance de nous donner des éclaircissements là-dessus?

L'hon. M. Pickersgill: Ce projet de loi n'a pas la prétention de modifier la loi sur l'aéronautique. Cependant, en vertu de cette loi et conformément aux politiques du gouvernement, la Commission des transports aériens permet la concurrence à l'heure actuelle. La nouvelle Commission qu'on se propose d'établir suivra la même ligne de conduite dans la mesure où sa politique le permettra. Ce bill ne vise pas à modifier la Loi sur l'aéronautique, et j'insiste là-dessus.

• (4.50 p.m.)

M. Schreyer: Monsieur le président, durant l'examen de ce bill au comité, j'étais d'accord

avec le député d'Acadia sur bien des aspects de cette mesure, mais je m'élève vivement contre les remarques qu'il vient de faire. Il semble dire au ministre qu'il faut, au sens de cette mesure législative, empêcher la Commission de s'acquitter de ses fonctions, qui consistent à coordonner, à harmoniser et à intégrer les divers modes de transport du pays. Pourtant, en jetant un coup d'œil à l'article 14—je sais que nous étudions l'article 6, mais l'article 14 fait allusion à l'article 6 à cet égard—on voit très bien que le rôle principal de la Commission est de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs et ainsi de suite.

Je souscris entièrement à l'objectif énoncé à l'article 14 du projet de loi, seule façon, d'après moi, le réaliser les buts exposés à l'article 1. Pour réduire aux moindres frais le transport, il faudra une politique destinée à coordonner et à harmoniser les différents modes. Comme l'article 1 a été mis de côté et réservé, je n'y reviendrai pas mais, à mon sens, l'article 14 a du moins le mérite de racheter le projet de loi, car il permettra peut-être, s'il est appliqué comme il convient, de revaloriser certains des objectifs de la mesure.

En ce qui concerne plus précisément l'article 6, je signale au ministre que, sauf erreur, lorsque divers organismes ont présenté des mémoires au comité, cette disposition en particulier avait été généralement bien accueillie. Je ne me souviens d'aucune objection au principe dont s'inspire l'article 6, mais j'estime qu'il prévoit plutôt un changement d'ordre administratif qu'un changement de fond. Au lieu d'avoir trois commissions étroitement liées entre elles, nous établissons apparemment une commission générale qui se divisera en deux ou trois sous-commissions afin de s'acquitter de ses fonctions. Y a-t-il tant de différence au fond entre trois commissions travaillant en étroite collaboration et une commission fonctionnant au moyen de sous-commissions?

J'ai une question précise à poser au ministre au sujet de l'article 6. Ce détail a pu m'échapper, car il doit sans doute en être question quelque part dans le bill, mais je n'y ai trouvé aucune mention du quorum établi pour la Commission. Il doit être question du quorum, je suppose, mais je n'ai rien trouvé à ce sujet. Le ministre peut-il nous éclairer?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, si une telle mention était nécessaire, elle ne se trouverait pas à l'article 6 de toute façon. Ce serait plutôt dans l'article 7, qui énonce les pouvoirs et fonctions de la Commission. Celle-ci aura le pouvoir, je suppose, de fixer un quorum en vertu de son règlement. Mais avant de donner une réponse définitive, je devrai demander un avis juridique.

M. Schreyer: Monsieur le président, avant qu'un autre député prenne la parole au sujet de l'article 6, je prierais le ministre ou quelque autre député de nous éclairer à ce sujet. Il serait préférable, il me semble, de régler la question du quorum ici au Parlement, par une disposition statutaire, au lieu de la laisser à la discrétion d'une commission créée par le Parlement. En outre, toujours à propos du quorum, il serait souhaitable, à mes yeux d'inclure une disposition comme celle-là quant aux séances et audiences des sous-commissions.

En entendant les explications du ministre, à l'étape de l'étude en comité et encore au début de cet après-midi, j'avais l'impression que la Commission se subdiviserait en deux ou trois sous-commissions, je crois, pour traiter des questions relevant de la loi sur l'aéronautique, de la loi sur les transports et de la loi sur les chemins de fer. La question du quorum ne devrait-elle pas être clairement définie en ce qui concerne le travail, quel qu'il soit, qu'accompliront les sous-commissions?

Avant de terminer, je tiens à demander, après le député de Peace-River, que le gouverneur en conseil veille, en instituant la Commission, à ce que certains des membres soient autres que des avocats et représentent d'autres industries que le transport. La chose est particulièrement nécessaire, à mon sens, vu que, et c'est un fait, je pense, le ministre n'a pas accepté, comme le lui demandaient certains groupements, d'établir un organisme consultatif à propos de la mesure à l'étude. Je crois que cette demande a bel et bien été faite. Le ministre n'a évidemment pas jugé la chose absolument nécessaire, autrement il aurait inclus une disposition à ce sujet. Étant donné qu'il n'y aura pas d'organisme consultatif, raison de plus pour que des profanes, des représentants des autres secteurs économiques du pays fassent partie de la Commission.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le député se souviendra qu'il a été question, lors de l'étude en comité, de savoir si nous devions prévoir l'occupation ou la profession même d'un seul membre, et les profanes au sein du comité se sont opposés quelque

peu à la disposition stipulant qu'un des vice-présidents devait être un avocat. C'est la seule restriction apportée à la liberté du gouverneur en conseil qui doit obtenir à sa discrétion les meilleurs hommes parmi l'ensemble des citoyens de notre pays; et je veux dire les citoyens des deux sexes, pour répondre à une question posée plus tôt aujourd'hui.

J'admets certainement que, tout compte fait, les personnes qui ont le plus grand intérêt dans les transports au pays sont les expéditeurs et les usagers du transport. Nous n'avons pas l'intention de constituer une commission qui sera la chasse gardée des transporteurs. Je crois qu'il nous faudra faire bien attention de ne pas compter parmi les membres de la Commission trop de gens qui ont déjà été en rapport avec des transporteurs et ont acquis un état d'esprit qui rendrait difficile l'étude objective de ces questions.

Pour ce qui est du quorum, on me dit qu'il en est question de façon très ingénieuse mais très obscure à l'article 5. Même si l'article a déjà été adopté, monsieur le président, on me permettra peut-être d'apporter quelques éclaircissements. Le quorum requis pour la Commission des transports est indiqué à l'article 12 de la loi sur les chemins de fer et il est reporté à l'article 5 (2) du présent projet de loi pour ainsi s'appliquer à la Commission canadienne des transports; un quorum a donc été prévu.

• (5.00 p.m.)

M. Knowles: Et quel est-il?

L'hon. M. Pickersgill: Voilà une question digne de l'honorable représentant. Hélas, je n'ai pas le renseignement ici.

M. Schreyer: L'article 5 (2) que le ministre vient de mentionner stipule en effet que les articles 12 et autres de la loi sur les chemins de fer s'appliquent *mutatis mutandis*, mais cette disposition est-elle suffisante? La nouvelle Commission n'aura pas, me semble-t-il, le même nombre de membres que la Commission des transports du Canada. Comment alors les dispositions prévoyant le quorum au sein de la Commission des transports du Canada pourront-elles régir cette nouvelle Commission même si elles s'appliquent *mutatis mutandis*, selon les termes de l'article? S'agit-il d'une proportion identique?

L'hon. M. Pickersgill: Étant donné que l'article 5 a été adopté, aussi bien outrepasser le règlement une fois de plus. Si le député n'y voit pas d'inconvénient, en obtenant mes renseignements sur l'article 5, je m'informerai aussi des modalités exactes de l'article.

M. Baldwin: Lorsque nous aborderons le très vaste article 17, il nous faudra examiner la question du quorum au sein des comités. N'oublions pas non plus les pouvoirs qu'aura la Commission d'établir des règlements. Ses pouvoirs concernant sa propre procédure sont, selon moi, très étendus. Si j'en parle, c'est que l'article 12 de la loi sur les chemins de fer —d'après un exemplaire que je possède et qui a pu être modifié depuis—prévoit un quorum de deux membres. On peut, il va de soi, soutenir que si la Chambre des communes avec ses 265 membres peut siéger avec un quorum de 20, la Commission des transports, ayant 17 membres, peut bien siéger avec un quorum de 2. Toutefois, nous pourrions, à l'étude de l'article 19, qui est assez vaste, traiter la question du quorum au sein non seulement des comités principaux, mais aussi de la Commission.

L'hon. M. Pickersgill: La proposition du député est, à mon avis, très utile. A l'étude de l'article 17, j'aurai déjà en main les renseignements nécessaires. L'idée me vient qu'il pourrait être superflu d'avoir plus d'une personne pour mener certaines enquêtes, mais je ferais mieux de consulter la loi.

M. Bell: Le ministre nous a assurés qu'on maintiendra un équilibre entre les diverses nominations et nous ne saurions espérer davantage. De nombreux mémoires ont fait état de cette question et on conçoit mal que nous nous érigions en législateurs pour certaines nominations. Il nous importe, toutefois, de prendre des mesures, compte tenu de ce qui a été dit.

J'espère aussi que le ministre, en promettant de maintenir l'équilibre entre les divers secteurs de transport, prévoit aussi des nominations représentant différentes régions du pays. Bien que je n'y trouve rien à redire, à mon avis, nous verrions d'un mauvais œil qu'on nomme 17 Terre-Neuviens à la nouvelle Commission.

L'hon. M. Pickersgill: Il nous serait difficile, je le crains, de trouver 17 Terre-Neuviens qui consentiraient à quitter Terre-Neuve.

M. Cowan: J'aimerais poser au ministre une question sur l'article 6. Le paragraphe 2 de cet article stipule que la Commission est une cour

d'archives. A-t-on tiré ce texte de la loi ou a-t-il été modifié? Le motif de ma question, c'est qu'il y a un ou deux ans de cela, j'ai été entraîné dans un débat relatif à l'affaire de la compagnie de téléphone Bell, lorsqu'on a invoqué en faveur de la compagnie des arguments selon lesquels on avait rendu une certaine décision judiciaire.

Je me suis renseigné et j'ai découvert que les décisions précitées de la cour étaient en fait de simples décisions de la Commission des transports.

De plus, il y a environ une semaine, j'ai dû me rendre à l'édifice où se trouve la Commission des transports, et en passant la nouvelle salle d'audience, comme je préfère l'appeler, j'ai remarqué une inscription anglaise en gros caractères disant «court room». Je savais que je n'étais pas dans l'édifice de la Cour suprême, ni à Osgoode Hall, ni dans la cour du magistrat. De l'autre côté de la porte, l'inscription française disait «la salle d'audience». Je préfère de beaucoup «hearing room», car à mon sens la Commission des transports n'est pas une cour. Le ministre pourrait-il me dire si «la cour d'archives» est l'expression employée dans la vieille loi.

L'hon. M. Pickersgill: A ma connaissance, la Commission des chemins de fer, créée par le Parlement en 1903 sur l'initiative de sir Wilfrid Laurier et présidée par le juge Mabee de Port Rowan, était une cour d'archives. La Commission des transports, qui lui a succédé, est demeurée jusqu'ici une cour d'archives. Le mot «cour» n'est peut-être pas essentiel, mais le mot «archives» est juste, car les décisions de cet organisme sont consignées dans des archives qui ont une certaine valeur juridique, étant donné qu'on peut interjeter appel à leur sujet devant les cours supérieures. De toute façon, la chose n'a rien de neuf.

M. Cowan: Monsieur le président, le ministre des Transports vient de dire qu'il ne saurait trouver 17 habitants de Terre-Neuve qui seraient disposés à quitter leur province. C'était une heureuse évocation aux récentes années de sa vie. J'ai remarqué de quelle façon il a signalé que M. le juge Mabee venait de Port Rowan. Le ministre n'avait pas vraiment besoin de mentionner que le juge Mabee venait de sa région natale. Nous reconnaissons volontiers que le juge Mabee a été le premier président.

(L'article est adopté.)

[M. Cowan.]

Sur l'article 7—*Le président et les vice-présidents.*

M. Baldwin: Il y a un petit point que j'aimerais signaler au ministre. Je m'aventure peut-être en terrain glissant, mais le ministre semble s'y plaire; jusqu'ici, du moins, il s'est très bien tiré d'affaires dans de telles situations.

Le paragraphe 3 s'inspire de l'article de la loi sur les chemins de fer concernant la situation où le commissaire en chef est incapable d'agir. En voici la nouvelle terminologie:

> Le vice-président qui satisfait à l'exigence prévue au paragraphe (2) possède tous les pouvoirs du président, mais ne peut les exercer qu'en l'absence ou l'incapacité de ce dernier,...

Nous avons entendu parler de la cause bien connue aux États-Unis quant à l'incapacité d'un président. Qui l'établit? Sans vouloir trop aller au-devant du malheur ni tomber dans les subtilités il me semblerait approprié d'ajouter ceci au mot «président»: «en l'absence ou en cas d'incapacité du président, certifiée par le président ou par le ministre.» On peut espérer qu'avec 17 commissaires il n'y aura ni difficultés ni problèmes personnels, mais cela pourrait se produire. Quel genre d'incapacité permet au vice-président de remplacer le président? C'est peut-être un détail, mais j'essaie de prévoir les difficultés qui pourraient surgir, afin de les résoudre.

L'hon. M. Pickersgill: Parlant en tant que profane, je trouve que c'est embarrassant dans le cas de ministres. Le député de Saint-Laurent-Saint-Georges, ministre d'État, remplit les fonctions de ministre des Transports suppléant lorsque je suis absent d'Ottawa, mais il ne peut pas agir à ma place lorsque, souffrant d'une grosse migraine, je reste chez moi. Je voudrais que la loi l'y autorise. Il est tout à fait clair que lorsque le président est absent d'Ottawa, le vice-président peut agir à sa place. Mais, dans le cas de ministres, à supposer par exemple que mon bureau soit surchargé de documents à signer et que je veuille m'absenter pour la journée afin de laisser tout le travail au ministre d'État, il m'est loisible de le faire en m'absentant d'Ottawa, mais je ne puis demeurer chez moi pour prendre un jour de repos. Je crois que cela signifie tout simplement que l'absence ou l'incapacité est fonction uniquement du fait qu'il n'est pas au bureau.

M. McQuaid: Le ministre ne ferait-il pas bien d'envisager la nomination de plus d'un avocat au sein de la Commission? On peut

s'attendre pratiquement à ce qu'à toutes les audiences surgisse un point de droit qui, aux termes de loi, devra être tranché par le vice-président, et celui-ci doit être avocat. Qu'arrivera-t-il si le seul avocat siégeant à la Commission, un des vice-présidents, tombe malade ou ne peut assister à la réunion? Si la Commission doit être une cour d'archives, il devrait être exigé que le président ou au moins deux membres de la Commission soient avocats. Si le vice-président ne peut assister aux réunions, les question juridiques ne pourront être tranchées puisqu'elles ne pourront l'être par personne d'autre. Les travaux de la Commission seront donc arrêtés.

• (5.10 p.m.)

Il y a un autre point assez important. Je suppose que cette commission agira comme le fait la Commission des transports du Canada qui se fractionne pour entendre les audiences dans les différentes parties du Canada. Il peut y avoir une audience dans l'Est et une autre dans l'Ouest du pays en même temps. Cette Commission de 17 membres pourrait se diviser; une partie pourrait travailler dans l'Ouest alors que l'autre travaillerait dans l'Est. Je présume que la Commission pourrait agir ainsi. S'il n'y a qu'un homme apte à trancher les questions juridiques, cet homme ne pourra être à deux endroits en même temps. Si une question juridique était soulevée alors que l'avocat n'est pas là, la Commission devrait ajourner ses séances. Comme il s'agira d'une cour d'archives, le président devrait, à mon sens, être avocat afin qu'il y ait au moins deux membres de la Commission qui soient avocats.

L'hon. M. Pickersgill: Le problème que vient de signaler de député impressionera sûrement le gouverneur en conseil. Les membres du comité en ont déjà discuté. Certains d'entre eux étaient d'avis que nous avions tort d'exiger même un seul avocat, avis que je ne partageais pas. J'ai défendu avec chaleur le droit du barreau à l'un des dix-sept sièges de la Commission; s'il peut en mériter davantage, tant mieux.

M. McQuaid: Je ne fais pas cette proposition au nom du barreau. Je songe uniquement au problème que suscite le texte du projet de loi. Aux termes de la mesure, les questions de droit devront être tranchées par le vice-président qui doit être avocat. Le problème est donc le suivant. Lorsque le vice-président ne sera pas là, qui donc les réglera?

L'hon. M. Pickersgill: Le député conviendra sans doute que lorsque des questions obscures d'ordre légal plutôt que de simples questions de fait, seront soulevées à une audience, il ne sera pas nécessaire dans tous les cas de rendre une décision par écrit sur-le-champ. Je crois que plus d'un avocat sera nommé membre de la Commission. D'autre part, nous nous sommes dit, en présentant le bill—et le comité partageait notre avis—que nous devrions prévoir la nomination d'un avocat. Bien entendu, il n'est pas interdit d'en nommer davantage.

M. McQuaid: Pourquoi vous opposeriez-vous à ce que le bill en exige deux?

L'hon. M. Pickersgill: Il n'est pas souhaitable, je crois, d'avoir trop de restrictions en la matière. Vous connaissez l'histoire du marié qui n'avait pas invité son père aux noces. Comme quelqu'un s'en étonnait, il dit: «Il fallait bien que je m'arrête quelque part.»

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8—*Intérêts incompatibles avec la fonction.*

M. Baldwin: L'article 8 interdit, avec raison, qu'un membre de la Commission exerce des activités ou détienne des intérêts de nature à créer des conflits. Prévoit-on des sanctions en cas d'infraction à cette interdiction? Un membre de la Commission sera-t-il démis de ses fonctions à cet égard? Je sais que le mandat est de dix ans à condition que le membre en soit digne, mais la violation de cette disposition constituerait-elle une indignité? Tout en approuvant entièrement le principe, je suis d'avis qu'il faudrait prévoir certaines sanctions.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant est un juriste éminent et je ne suis pas avocat, mais j'ai toujours cru que lorsqu'un bill ne prévoit pas de sanction précise dans le cas d'interdiction ou de délit, les peines ordinaires prévues par le common law s'appliquaient.

M. Baldwin: Il y a une disposition dans le Code criminel.

L'hon. M. Pickersgill: Cela serait bien suffisant, je pense. Il est peu probable qu'un gouvernement nomme une personne qui enfreindrait cette disposition, mais si cela se produisait, il ne conviendrait manifestement pas qu'elle demeure membre de la Commission.

(L'article est adopté.)

Les articles 9 à 12 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 13—*Paiements mensuels.*

M. McQuaid: Il y a un petit point dans l'article 13. Apparemment, les membres et les employés de la Commission devront être payés mensuellement. Je me demande si le mot «mensuellement» est nécessaire. Il y a lieu de croire que le personnel du secrétariat et les autres ne toucheront leur chèque qu'une fois par mois. Ne pourrait-on pas supprimer le mot «mensuellement» afin de permettre le paiement des traitements en deux versements par mois?

L'hon. M. Pickersgill: La chose importe peu, je pense. Si le député tient à proposer la suppression du mot «mensuellement», je suis tout à fait disposé à approuver l'amendement.

M. McQuaid: J'en fais la proposition, monsieur le président.

L'hon. M. Pickersgill: Tandis qu'on rédige l'amendement, nous pourrions peut-être adopter l'amendement et l'article modifié.

M. le président suppléant: L'amendement est-il adopté?

Des voix: D'accord.

(L'amendement est adopté.)

M. le président suppléant: L'article modifié est-il adopté?

Des voix: D'accord.

(L'article est adopté.)

L'article 14 est adopté.

Sur l'article 15—*Devoirs de la Commission.*

L'hon. M. Pickersgill: Le député d'York-Humber me permettrait-il de dire un mot d'abord au sujet de l'article 15? J'ai l'intention de faire présenter un amendement à l'article par mon collègue, le ministre de la Défense nationale, s'il le veut bien. Si cela se faisait maintenant, nous pourrions faire circuler l'amendement afin que les députés puissent y jeter un coup d'œil pendant l'examen de l'article.

L'amendement se lirait ainsi:

(6) Lorsqu'une personne qui transporte des marchandises par un mode de transport autre que le chemin de fer exige une taxe, exprimée sous forme d'une somme unique, pour le transport de marchandises en partie par un mode de transport et en partie par un autre mode de transport, la Commission peut, en vue de décider si une taxe imposée est contraire à quelque loi du Parlement du Canada, sommer cette personne de déclarer sans délai à la Commission, ou elles peut établir elle-même, quelle partie de cette somme unique est imposée relativement au transport de marchandises par le mode de transport utilisé par cette personne.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Lorsqu'une seule taxe sera imposée pour le transport de marchandises en partie par camion et en partie par chemin de fer ou en partie par eau et en partie par chemin de fer et qu'il faudra diviser la somme de façon à ce que l'expéditeur sache quelle partie de la somme a trait au transport des marchandises dans l'un et l'autre cas, le présent amendement permettra de déterminer les deux montants. J'en ai aussi des exemplaires français; je ferais bien de m'en garder un ou deux.

• (5.20 p.m.)

L'hon. M. Hellyer: Fort de la confiance immuable que j'ai en mon collègue, monsieur l'Orateur, je le propose.

M. Baldwin: J'espère que le ministre de la Défense nationale fera preuve de la même souplesse lors de l'étude d'une autre mesure législative plus tard.

M. Bell: Le ministre éclairerait-il notre lanterne ici? S'agit-il d'un des amendements proposés par la Chambre de commerce de Winnipeg? Selon elle, la politique nationale des transports devrait garantir aux usagers des services de transport les avantages inhérents à chaque mode de transport. L'amendement s'inspire-t-il de cela, ou alors d'où vient-il? Comment le ministre en est-il venu à proposer cet amendement? Je pose cette question uniquement pour nous aider à comprendre la raison de l'apparition soudaine de cet amendement, alors que le comité a fait des recherches assez approfondies sur la plupart des aspects de cet article.

L'hon. M. Pickersgill: Je pense que c'est l'un des amendements proposés au cours des séances du comité et dont je n'ai pas pu faire préparer un projet convenable à temps. Il est bien évident que, si l'on veut déterminer si les tarifs sont conformes aux conditions établies à l'article 16, et qui sont incorporées à l'article 1 par l'amendement fondé sur celui qu'a proposé le député de Peace-River, il faut savoir quelle partie du tarif a trait au transport par chemin de fer, quelle partie s'applique au camionnage et ainsi de suite, avant de pouvoir déterminer, par exemple, s'il comporte une compensation quelconque ou de pouvoir faire toute autre détermination exigée par la loi. C'est uniquement à cette fin.

M. Ballard: Monsieur le président, lors de l'étude de ce bill par le comité, le Conseil de recherches d'Alberta a présenté un mémoire que j'ai jugé très raisonnable. Il traitait particulièrement de l'article 15 (1) b), qui autorise la Commission à entreprendre des études et

des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada. Soit dit en passant, on n'a apporté qu'une légère modification dans la version revisée; on l'a modifiée par l'addition des mots «à l'intérieur».

Je crois que le concept mis de l'avant par le Conseil de recherche de l'Alberta a complètement échappé au ministre. C'est peut-être parce que ce mémoire a été soumis par la poste et que personne n'a comparu au nom du Conseil de recherche. D'après la thèse du Conseil de recherche, la Commission ne devrait pas avoir l'initiative exclusive des recherches et des études économiques, car d'autres organismes de l'État et de l'entreprise privée s'y intéressent, ont les qualités requises et sont tout à fait aptes à diriger la recherche dans ce domaine. Dans le mémoire présenté par le Conseil de recherche de l'Alberta, on croit qu'il faudrait des travaux de recherche et de perfectionnement pour encourager les idées nouvelles dans le domaine du transport matériel. C'est particulièrement important au Canada à cause de sa topographie variée: régions montagneuses, prairies et régions arctiques. Je crois qu'on songeait au transport de marchandises par des moyens qui n'ont pas encore été mis au point. Je sais, par exemple, que le Conseil de recherche de l'Alberta s'est occupé activement d'expériences relatives aux pipe-lines pour denrées. A l'heure actuelle, il poursuit des expériences dans le transport de denrées par pipe-lines où le pétrole est le véhicule. Autrement dit, on déplace des denrées dans des capsules à l'intérieur des oléoducs existants.

Des expériences se poursuivent depuis des années dans ce domaine. On demande dans ce mémoire que la Commission soit autorisée par la loi à accorder des fonds à des organismes privés et publics pour leur permettre de faire de telles recherches. En fait, on propose de remplacer le texte actuel par le libellé suivant et les députés verront qu'il est juste assez différent pour rendre la chose possible.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai pas compris de quel sous-alinéa veut parler le député. Pourrait-il répéter?

M. Ballard: Je veux parler de l'alinéa *b*, paragraphe 1, de l'article 15 à la page 7 du bill. Voici le texte proposé par le Conseil de recherche de l'Alberta:

> ...entreprendre, favoriser, coordonner et appuyer des projets dynamiques de recherches physiques et des études sur les aspects économiques des moyens de transport actuels et futurs au Canada;

Comme je viens de le dire, monsieur le président, cette expression a été proposée principalement en vue de donner à la Commission les fonds lui permettant d'entreprendre ces recherches. De fait, le Conseil a suggéré dans son mémoire d'accorder environ 10 millions de dollars pour la recherche et les études économiques.

Cette question m'a été signalée dans une lettre que m'a envoyée le directeur de la Division des recherches pétrolifères du Conseil des recherches de l'Alberta, M. Hodgson; je voudrais citer son dernier paragraphe:

> Notre seul but en proposant cet amendement était de souligner la nécessité vitale de la recherche et du développement dans le domaine de la physique, pour innover dans le secteur des transports au Canada. L'une des principales façons d'entreprendre ce qu'on pourrait appeler la recherche touchant les transports au Canada repose sur la méthode dite de l'extrapolation économique. Cette méthode accorde peu d'importance aux vastes possibilités qui s'offrent pour reviser, restructurer et redécouvrir des installations de transport en s'inspirant des possibilités de la physique. Nous estimons précisément que l'avenir des transports au Canada repose justement sur cela dans une très large mesure.

Peut-être au Canada n'y a-t-il pas que le Conseil des recherches de l'Alberta qui a entrepris et poursuivi un très grand nombre de projets de recherche dans le domaine des transports; j'estime par conséquent qu'il incombe au ministre d'accorder à ces autres organismes un appui financier. Je voudrais bien que le ministre accepte d'amender cet article ou nous donne son avis là-dessus.

• (5.30 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je crois que les buts du Conseil des recherches de l'Alberta sont très louables mais nous estimons qu'ils sont prévus au paragraphe (4) de l'article 15. Le député dira peut-être que la portée de la disposition n'est pas assez vaste pour permettre à la Commission de consentir des fonds à d'autres fins. Mais notons que le coût de toutes les activités de la Commission devra être imputé sur des crédits votés par le Parlement. L'octroi de ces crédits fera nettement ressortir—comme je l'ai fait dans mon exposé à l'étape de la deuxième lecture et maintes fois au comité—non pas que la Commission se chargera de toutes les recherches mais que la majeure partie de ces recherches soit stimulée et, dans une certaine mesure, financée par les crédits fournis annuellement à la Commission par le Parlement. Grâce au pouvoir conféré à la Commission en vertu du paragraphe (4) de l'article 15 et aux crédits que lui votera le Parlement, les objectifs auxquels songe le Conseil de recherches

de l'Alberta seront certainement réalisés. Voilà pourquoi aucune autre modification particulière n'a été apportée à la mesure.

M. Baldwin: J'aimerais parler de l'amendement proposé par le ministre de la Défense nationale. Il est très judicieux et essentiel si nous voulons tirer le maximum de l'article 15 et de l'article 1. Aucun autre article ne semble prévoir pareille étude et la publication de renseignements quand le chemin de fer et d'autres moyens de transport sont conjointement en cause, mais je me demande si un examen attentif et détaillé de l'amendement ne révélerait pas qu'en fait il exclut le chemin de fer des moyens de transport conjointement en cause. L'amendement se lit ainsi:

Lorsqu'une personne qui transporte des marchandises par un mode de transport autre que le chemin de fer...

Il me semble qu'on pourrait en conclure que le chemin de fer est l'un des modes de transport exclus. S'il en est ainsi, le ministre devrait examiner sérieusement la possibilité de modifier cette partie pour qu'elle se lise à peu près ainsi: «Lorsqu'une personne qui transporte des marchandises par un mode de transport autre que le chemin de fer ou en sus de celui-ci.» Si pareil changement était effectué, il ne ferait aucun doute que cela comprendrait le chemin de fer plus le transport maritime ou le chemin de fer plus l'avion. Je pèche peut-être par excès de prudence mais l'emploi des mots «un mode de transport autre que le chemin de fer» me laisse croire qu'en établissant les tarifs pour les divers moyens de transport, le chemin de fer sera totalement exclu si l'amendement est adopté.

L'hon. M. Pickersgill: Le député a soulevé un point sur lequel je suis incapable de me prononcer, je l'avoue. Voilà pourquoi, si tous ceux qui voulaient prendre la parole sur l'article 15 l'ont fait, je me demande si on ne pourrait pas réserver l'article afin tout simplement de régler cette question et rien d'autre. Ainsi, on n'entamerait pas un nouveau débat.

M. Bell: Je me demande pourquoi le ministre ne demande pas à ses fonctionnaires de venir examiner un point comme celui-là, car il se peut que la loi actuelle sur les chemins de fer traite du même sujet dans une disposition visant le rail et d'autres modes de transport.

L'hon. M. Pickersgill: Il ne s'agit pas tout à fait de cela. Le député de Peace-River veut dire que l'amendement n'engloberait pas toutes les combinaisons possibles et qu'il peut exclure le rail. On m'informe que l'article 47 prévoit diverses combinaisons, y compris le rail, et que la disposition qui nous occupe présentement traite de toutes les combinaisons, sauf le rail. Voilà qui précise peut-être la pensée du député. Mes fonctionnaires n'ont pas été longs à me communiquer le renseignement voulu.

[L'hon. M. Pickersgill.]

M. Bell: Cet article, monsieur le président—si je puis parler de la mesure d'une façon générale au lieu de l'amendement pendant un instant—autorise des travaux de recherche dans les divers modes de transport au Canada. L'article me fournit l'occasion de signaler au passage une chose dont j'ai déjà parlé au ministre. Il se souviendra que j'ai critiqué diverses études entreprises par son ministère concernant certains aspects du transport, notamment l'étude faite par la Commission sur le cabotage.

L'hon. M. Pickersgill: Voulez-vous dire pilotage?

M. Bell: Oui, la Commission royale d'enquête sur le pilotage.

L'hon. M. Pickersgill: Bien, ce sont les amis de l'honorable représentant qui l'ont nommée.

M. Bell: Je sais, mais c'est de l'histoire ancienne. A mon avis, le ministre actuel a une responsabilité à assumer en matière de recherche visant les transports aériens, et il y a certainement lieu d'agir dans ce domaine. Il est aussi responsable—j'en sais quelque chose et je m'y intéresse,—de ce qui touche à la Marine marchande du Canada. J'exprime l'espoir que cet article servira à une meilleure coordination des études et des recherches et portera le gouvernement à prendre des initiatives fructueuses. Ce problème remonte à bon nombre d'années. J'estime, pour ma part, surtout en ce qui concerne la Marine marchande, qu'un pays comme le Canada, dont la ligne côtière n'est dépassée en importance que par celle de la Russie, doit sérieusement songer à la manière dont il entend faire servir nos rivages, notre Marine et ainsi de suite. Le ministre de la Défense nationale s'applique à signer encore d'autres documents qui finalement feront disparaître notre marine. (*Exclamations*)

Le ministre des Transports représente Terre-Neuve, une province dont le littoral est rocheux et dont la navigation est encore le principal moyen de transport et de communication de la province avec le monde extérieur. Il est honteux, d'après moi, que nous n'ayons pas dans cette nation de marins d'eau douce au moins quelques personnes, comme le ministre des Transports, qui penseraient davantage à la mer et à notre politique maritime. Nous aboutirons...

L'hon. M. Starr: Sur les récifs.

M. Bell: ...sur les récifs, comme l'a dit le leader de l'opposition à la Chambre. Nous aboutirons avec des officiers de la marine réduits à la conduite de transbordeurs, et nous devrons nous en remettre à d'autres pays pour nos travaux quotidiens, pour ne pas parler de la défense de notre pays en temps de guerre. Espérons donc que ce nouvel article de ce nouveau projet de loi incitera certaines personnes à prendre les mesures qui s'imposent à l'égard du transport maritime. (*Applaudissements*)

M. Cowan: Monsieur le président, voulez-vous que nous discutions les paragraphes dans l'ordre, ou puis-je citer le paragraphe 2 de l'article 15?

L'hon. M. Pickersgill: Allez-y.

M. Cowan: Je voudrais soulever deux questions relevant de l'article 15. La première concerne le paragraphe 2 de l'article 15 qui dit ceci:

> La Commission peut faire des enquêtes, vérifier et tenir des registres et faire des rapports appropriés au ministre au sujet...du type, de la dimension, de la vitesse et des autres caractéristiques des navires qui sont, et qui, de l'avis de la Commission, devraient être utilisés par ces services.

Je suis au courant, pour avoir parlé à des capitaines et des propriétaires de navires venant de l'étranger et arrivant au port de Toronto où ils séjournent souvent quelques jours pour le chargement et le déchargement, des règlements de vitesse imposés aux navires qui montent et descendent le Saint-Laurent. Ces personnes ont plus d'une fois discuté avec les fonctionnaires à Toronto de cette question qui, sauf erreur, relève de la Commission conjointe internationale.

• (5.40 p.m.)

L'alinéa *d* se lit ainsi:

> La Commission peut faire des enquêtes, vérifier et tenir des registres et faire des rapports appropriés au sujet...
>
> *d*) de l'industrie des transports par eau et des entreprises et services qui y sont directement attachés;

Ce qui comprendrait la voie maritime du Saint-Laurent. Nous en venons ensuite à l'alinéa *f*, que je signale maintenant à l'attention du comité. La Commission peut faire des enquêtes sur...

> *f*) des travaux des agences et organismes internationaux et intergouvernementaux qui s'occupent de transport par eau de marchandises et de voyageurs.

Cela veut-il dire que la nouvelle Commission canadienne des transports doit être au-dessus de la Commission conjointe internationale? Comment une Commission instituée par le Parlement peut-elle être autorisée, selon toute apparence, à faire des enquêtes, à vérifier et à tenir des registres au sujet des travaux d'organismes internationaux? Les organismes internationaux relèvent d'une autorité supérieure à celle des commissions de transport instituées par le Parlement. Si je soulève ce point, c'est que j'ai confiance en la Commission conjointe internationale et je ne voudrais pas que le texte de ce projet de loi puisse être interprété comme plaçant la Commission conjointe internationale sous l'autorité de la Commission canadienne des transports. Je mentionne la voie maritime, parce que c'est une illustration directe de la thèse.

L'hon. M. Pickersgill: Je suis certain que la Commission mixte internationale n'est pas du tout envisagée. Même s'il est évident que la Commission mixte internationale s'occupe parfois indirectement du transport par eau des marchandises et des voyageurs à destination ou en provenance du Canada, tel n'est certes pas son principal souci. J'imagine qu'il n'y aura aucun conflit. Le Canada est membre de plusieurs organismes internationaux, s'occupant du transport par eau, auxquels il délègue des représentants, et on veut que la Commission suive leur activité, tienne des registres et fasse les rapports appropriés au ministre. A mon sens, la Commission maritime canadienne jouit déjà d'une autorité semblable. Parce que la Commission fera des enquêtes, vérifiera et tiendra des registres, il n'est pas dit qu'elle exercera son autorité sur des tiers. Il s'agit simplement de dossiers intéressant la Commission et portant sur une activité exercée par des organismes internationaux ou intergouvernementaux, qui intéressera le gouvernement du Canada.

M. Cowan: L'explication est intéressante, mais le texte dit néanmoins que la Commission peut «faire des enquêtes» au sujet des travaux des organismes internationaux. Toutefois, il est consigné, au hansard, sinon ailleurs, que la Commission mixte internationale n'est pas envisagée dans ce texte. Je pense néanmoins que le texte n'est pas aussi clair qu'il pourrait l'être.

Le deuxième point que je veux soulever découle aussi de l'article 16. Les députés savent fort bien, je crois, que le contrat assurant au Canada le transport des voyageurs des aérogares au centre des villes, et j'emploie le mot à dessein, est abominable. A Toronto, le contrat touchant l'aéroport de Toronto et Hamilton a été négocié par le grand libéral, l'honorable Léon Balcer, à l'époque ministre des Transports. Il y a quelques années, il concédait, sans demande de soumissions, un

monopole d'une durée de dix ans. Si on cherche de quelle façon furent obtenus les contrats, on remarque, chose intéressante, que le ministère des Transports soutient que le ministre pouvait négocier ce contrat qui portait sur moins de $5,000.

Originaire de Toronto, je suis très fier de cette ville; c'est une ville à gogo et les députés me comprendront si je leur dis qu'un intérêt prépondérant dans le contrat a été vendu il y a quelques années pour un million. Je crois savoir que le contrat passé avec l'honorable Léon Balcer, ce libéral, était évalué à moins de $5,000 et je ne peux comprendre comment une moitié pourrait valoir un million en espèces sonnantes, à moins que Toronto n'ait connu une telle ère de prospérité sous la présente administration libérale que ce qui valait $5,000 à l'époque de Balcer sous le gouvernement précédent vaut plus qu'un million sous le gouvernement actuel.

Mais voici où je veux en venir au sujet de l'article 15. Le paragraphe 1 est ainsi conçu:

Outre les pouvoirs, devoirs et fonctions que lui attribuent la loi sur les chemins de fer, la loi sur l'aéronautique et la loi sur les transports, la Commission doit...

c faire enquête et rapport au ministre sur les relations entre les divers moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada et sur les mesures qui devraient être adoptées pour coordonner le développement, la réglementation et la direction des divers moyens de transport;

Je présume que l'expression «divers moyens de transport» signifie le service de transport par véhicule à moteur entre les aéroports et les grandes villes.

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si je pourrais formuler une objection au député. Je crains que le Parlement ne puisse exercer aucune juridiction sur ce moyen de transport, car il s'agit d'un moyen de transport automobile qui relève exclusivement d'une province. Il tombe donc entièrement sous la juridiction de l'Assemblée législative.

M. Cowan: J'accepte cette explication. Mais si on se reporte plus loin à l'article 18 de ce projet de loi, on trouve les dispositions suivantes:

(1) Un requérant ou intervenant à une demande présenté à la Commission, pour...

b un permis en vertu de la présente loi en vue d'exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur...

L'hon. M. Pickersgill: Dans ce cas-là, l'entreprise de transport par véhicule à moteur est désginée à l'article des définitions et c'est l'entreprise dont les véhicules traversent la frontière entre deux provinces.

[M. Cowan.]

M. Cowan: Et le paragraphe 2 du même article stipule:

Lorsque, en conformité de tout pouvoir dont la présente loi ou toute autre loi du Parlement du Canada l'investit, la Commission suspend, annule ou modifie tout permis en vue d'exploiter un service de transport ou tout certificat de commodité et de nécessité publiques concernant un service de transport...

Si la question de transport par véhicule à moteur dans une province relève exclusivement de la province, comment se fait-il que l'honorable Léon Balcer, ce libéral, cet ancien ministre des Transports, a pu octroyer le contrat?

L'hon. M. Pickersgill: Le ministère des Transports ou tout autre organisme fédéral peut louer un véhicule à moteur. Celui-ci tombe sous le coup de la loi provinciale tant qu'il demeure dans le territoire de la province et porte une plaque provinciale. Le contrat de location n'en est pas moins conclu par un organisme du gouvernement fédéral, sans pour autant que la transaction relève de l'autorité du Parlement.

M. Cowan: L'honorable Vincent Massey a publié un ouvrage dernièremnet, dans lequel il dit: «Tout ce qui précède est une entrée en matière». J'ai préparé le terrain pour la question suivante au ministre. A l'avenir, lorsque des contrats accordant un monopole seront adjugés sans soumission, le ministre les accordera-t-il lui-même, comme l'a fait Balcer, ou relèveront-ils de la Commission canadienne des transports? Voilà où je voulais en venir.

L'hon. M. Pickersgill: La Commisison n'aura rien à voir avec des contrats de ce genre. La responsabilité en incombera au ministre des Transports et au gouverneur en conseil.

M. McCleave: Avant de poser ma question, j'aimerais signaler que je me réjouis de voir que le député d'York-Humber est fidèle à son programme du centenaire qui consiste à demeurer lui-même. Je voudrais demander au ministre des Transports si l'on a l'intention de doter la Commisison d'importants services de recherche afin qu'elle puisse entreprendre toutes les enquêtes et études que le présent article l'autorise à effectuer.

L'hon. M. Pickersgill: Cela dépendra de chaque gouvernement au pouvoir. Il s'agira de savoir si le gouvernement voudra bien recommander au Parlemenment la dépense de certains fonds et si le Parlement autorisera ces dépenses. Voilà une bonne raison pour que la Commission soit assujettie de temps à autre à un examen minutieux de la part d'un

comité parlementaire. Nous ne pouvons pas déterminer dans le projet de loi dans quelle mesure la Commission s'occupera de la recherche.

• (5.50 p.m.)

Je pense que nous avons besoin de beaucoup plus de recherches dans le domaine des transports. J'espère que la majeure partie n'en sera pas faite directement par la Commission proposée, mais par d'autres organismes dont elle retiendra les services, comme vient de la suggérer le député de Calgary-Sud. Nous avons besoin de beaucoup plus de recherches qui soient elles-mêmes plus coordonnées, et j'espère qu'il y aura beaucoup de coordination dans le travail de la Commission.

M. McCleave: Sauf erreur, la recherche pourrait se faire dans deux domaines: d'abord, les plaintes faites à la Commission quant à la mauvaise application aux usagers des taux de transport de marchandises, suivant d'autres articles du projet de loi. Les usagers peuvent alors se plaindre à la Commission et obtenir ainsi une enquête.

L'hon. M. Pickersgill: Je me permets de préciser ici que ce n'est pas ce que j'entends par la recherche. Ces points-là relèveraient des pouvoirs réglementaires du comité, assurant l'application de la loi. Pour établir les faits, les commissaires pourraient demander à quelqu'un de faire un peu de recherche mais cela n'est pas du tout le genre de recherches auquel je songe comme fonction principale de la Commission.

M. McCleave: Si le ministre m'avait permis d'en terminer avec mes remarques, son interruption aurait été inutile. Il y a deux champs d'investigation pour mener une enquête. Le premier consiste à donner suite à une réclamation émanant de l'extérieur. Si je ne me trompe, dans un tel cas, les témoins peuvent être obligés de témoigner afin d'établir les faits. Le second a été mentionné par le ministre; il s'agit des recherches à effectuer sur les problèmes du transport à longue échéance qui n'ont pas été soulevés à la demande expresse des parties lésées ou croyant l'être, mais par le gouvernement lui-même ou un ministère du gouvernement. Je voulais que le ministre nous donne l'assurance que les pouvoirs de la Commission seront suffisamment étendus pour lui permettre de demander aux sociétés de chemins de fer et autres transporteurs de fournir les renseignements nécessaires à mener l'enquête.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que sans aucun doute ils le seront.

M. Howe (Wellington-Huron): L'alinéa *g* du paragraphe 1 stipule que la Commission doit:

établir des normes et des critères économiques de portée générale devant servir à la détermination des investissements fédéraux en matériel et installations . . .

Le ministre pourrait-il définir le genre de matériel et d'installations prévus dans ce paragraphe?

L'hon. M. Pickersgill: A mon avis, il s'agirait, par exemple, dans le cas d'une nouvelle exploitation minière, de déterminer si un service ferroviaire serait plus économique pour la collectivité qu'un service aérien. On établirait ainsi, dans ce domaine, certains critères. Il s'agit simplement d'un exemple pris au hasard.

M. Howe (Wellington-Huron): Autrement dit, le matériel et les installations feraient l'objet d'investissements fédéraux. Le gouvernement fédéral participera-t-il à ce programme ou laisserait-il ce soin à une société de la Conronne, ou bien encore va-t-il établir un autre ministère?

L'hon. M. Pickersgill: Non. Cette mesure permet simplement à la Commission d'établir certaines normes pouvant servir à évaluer correctement tel ou tel article de dépense.

M. Howe (Wellington-Huron): Mais on parle de «la détermination des investissements fédéraux en matériel et installations. . .»

L'hon. M. Pickersgill: Mais il s'agit de normes de détermination. Cette disposition n'autorise aucune forme d'investissement, mais simplement une enquête.

M. Howe (Wellington-Huron): Elle indique la possibilité d'investissements du gouvernement fédéral.

L'hon. M. Pickersgill: Il peut s'agir d'investissements du National-Canadien, d'Air-Canada, d'une subvention accordée à une compagnie aérienne privée ou d'une subvention à l'aménagement d'une route ou de quelque chose de ce genre, mais rien de tel ne pourrait être accompli par la Commission. Celle-ci se bornerait à déterminer les normes de calcul des investissements éventuels.

M. Cowan: Monsieur le président, j'ai déjà signalé au comité l'alinéa *d* du paragraphe 2 ainsi conçu: la commission peut faire des enquêtes, vérifier et tenir des registres et faire des rapports appropriés au ministre au sujet de l'industrie des transports par eau et des entreprises et services qui y sont directement rattachés. Le ministre du Commecre aurait déclaré ces derniers jours que si la politique

économique du gouvernement avait été modifiée on n'avait pas pris la peine de le mettre au courant. Je n'ai rien à dire là-dessus. Je suis membre du parti libéral à la Chambre des communes, rien de plus, mais personne n'a pris la peine de me signaler qu'au cours des derniers mois la responsabilité relative à la loi sur la protection des eaux navigables avait été transférée du ministère des Travaux publics à celui des Transports. Je l'ai appris par hasard —c'était sans doute ainsi qu'on le voulait— lorsqu'un résident d'Etobicoke me fit voir une lettre qu'il avait reçue d'Ottawa.

A part la lettre dont j'ai pris connaissance, je n'ai reçu aucun avis officiel de ce transfert, et les autres députés auxquels j'en ai parlé se sont montrés également surpris, ce qui est normal. On poursuit les travaux de remplissage sur la rive nord du lac Ontario, entre Humber et Etobicoke Creek, sur une distance de quatre milles environ; je reviendrai bientôt là-dessus. Je demande au ministre si l'application de la loi sur les eaux navigables qui, je m'en réjouis, ne relève plus du ministère des Travaux publics mais du ministère des Transports, ressortit à la Commission des transports ou au ministre lui-même? Si l'application de cette loi ressortit à la Commission des transports, je vaix exprimer ma pensée à fond.

L'hon. M. Pickersgill: J'allais dire qu'à mon grand regret l'exécution de ladite loi relève du ministre lui-même, mais en fait je ne le déplore aucunement; si le député veut bien remettre ses observations à plus tard, il pourra alors vitupérer le ministre à loisir. Dans l'intervalle, je vais m'efforcer d'agir utilement.

M. Cowan: J'ai déjà entendu cette promesse de la part d'autres ministres. J'espère que l'on pourra compter davantage sur la dernière déclaration, pour obtenir des résultats expéditifs, qu'on ne l'a pu dans le passé.

M. le président: Dois-je comprendre que l'article est réservé?

L'hon. M. Pickersgill: Non, je crois que nous nous sommes mis d'accord.

M. le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

(L'amendement est adopté.)

L'article 15 modifié est adopté.

Sur l'article 16—*Définition: «transporteur»*.

L'hon. M. Pickersgill: Si les députés le permettent, je voudrais présenter un amendement, résultant de l'amendement à l'article 1 et d'une proposition du député de Peace-River. Le voici:

Que le bill C-231, loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, soit modifié en en retranchant l'alinéa *a*) du paragraphe (3) de l'article 16 du bill, à la page 10, et en y substituant ce qui suit:

«*a*) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent

(i) un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en questions; ou

(ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant; ou»

• (6.00 p.m.)

A mon avis, cela répond aux points formulés par l'honorable représentant et j'espère que le ministre de la Défense nationale sera disposé à proposer l'amendement.

L'hon. M. Hellyer: J'en fais la proposition, monsieur le président.

M. Baldwin: Je dois reconnaître que les progrès réalisés par le ministre à l'égard de ce projet de loi l'ont inspiré à présenter un amendement que j'estime très raisonnable et qui répond effectivement à certains des points que j'ai soulevés durant le débat sur l'article 1 et à l'étape de la résolution. C'est là une partie très importante du projet de loi, comme l'a dit le ministre. C'est grâce à cette disposition que la Commission aura l'occasion de faire enquête et de décider dans quelle mesure il y a injustice ou désavantage par suite du pouvoir de déterminer des taux, prévus par cette mesure.

Il m'est venu à l'esprit un problème dont ne traite pas l'amendement. Je n'y ai pas pensé lorsque nous avons discuté du projet de loi plus tôt, mais nous n'en étions pas encore à l'examen successif des articles, et je n'aurais pu soulever ce point à ce moment-là.

L'article 16 dit ce qui suit:

Au présent article, «transporteur» désigne une personne qui entreprend, par location ou contre rétribution, des transports . . .

L'article 2 se lit ainsi:

Lorsqu'une personne a lieu de croire

a) que toute action ou omission d'un transporteur ou de deux transporteurs ou plus, ou

b) que l'effet de l'établissement d'un taux par un ou plusieurs transporteurs en conformité de la présente loi ou de la loi sur les chemins de fer après l'entrée en vigueur de la présente loi,

J'aimerais signaler au ministre ce qui deviendra le paragraphe 3 de l'article 16, qui est

la disposition selon laquelle un expéditeur captif sera déterminé et le taux maximum fixé. C'est probablement là un des articles les plus importants en ce qui concerne les dispositions de réglementation et d'établissement des taux.

N'est-il pas vrai qu'aux termes du nouvel article 336 le taux dont il est question ne sera pas déterminé par un transporteur mais par la Commission?

Le très hon. M. Pickersgill: C'est exact.

M. Baldwin: En ce cas, comment la Commission pourrait-elle, aux termes de l'article 16, reviser un taux ainsi déterminé? Cela ne pourrait se faire que dans deux cas, visés par les alinéas *a* et *b* du paragraphe 2, lorsqu'il y a action ou omission d'un transporteur ou de deux transporteurs ou plus. Je ne crois pas qu'une action ou une omission puisse être rattachée, aux termes de l'article 16, à ce qu'un transporteur fait conformément à un accord conclu aux termes du nouvel article 336. Si le taux doit être établi par le transporteur, c'est très bien, mais s'il est établi par la Commission, n'ai-je pas raison de supposer que l'article 16 ne pourrait s'appliquer à ce qui sera visé par le nouvel article 336? Le ministre pourrait-il formuler des commentaires à ce sujet?

L'hon. M. Pickersgill: Je pense que c'est exact. Si la Commission elle-même déterminait le taux maximum en vertu de l'article 336, cela étant une action de la Commission, cette dernière pourrait difficilement reviser cette décision et il faudrait alors en appeler au gouverneur en conseil. Si l'on estimait que la Commission a commis une erreur juridique en déterminant le taux, il faudrait alors porter l'affaire devant les tribunaux. Ce serait le parti à prendre, une fois que la Commission elle-même aurait agi. Ici, nous ne parlons pas de taux maximums au sens technique, mais de taux que l'on pourrait considérer comme étant préjudiciables à l'intérêt public, comme l'article 1 en donne la définition en termes généraux et comme on en donne ici une autre définition presque identique à la première. La Commission pourra intervenir dans une décision prise par le transporteur mais je ne vois pas comment elle pourrait intervenir dans ses propres décisions.

M. Bell: Je le signale immédiatement: le ministre a dit à plusieurs reprises que l'article 16 maintiendrait un juste milieu entre les nombreux désavantages pouvant découler du nouvel article 336.

L'hon. M. Pickersgill: Cela n'exprime pas tout à fait ma pensée. J'ai soutenu que le nouvel article 336 prévoit un taux maximum à l'intention des expéditeurs captifs. Comme l'a si bien signalé hier soir, dans son exposé, le député de Qu'Appelle, bon nombre de ces expéditeurs de produits en vrac ne seront jamais protégés par un tel taux maximum. Il leur faut plutôt une garantie qu'il n'y aura aucune injustice quant aux taux établis dans les mêmes conditions. C'est pour donner cette assurance que nous avons accepté l'esprit de l'amendement proposé par le député de Peace-River, secondé par le député de Qu'Appelle. Voilà l'essence de ce qui est stipulé dans ce cas-ci.

• (6.10 p.m.)

M. Baldwin: Je n'assistais pas aux audiences du comité et je ne puis donc que m'en remettre au compte rendu de la discussion tenue entre le ministre et M. Frawley, qui comparaissait au nom de l'Alberta. M. Frawley a manifesté une très vive inquiétude à propos des répercussions du nouvel article 336, car celui-ci restreint la portée de l'article 336 de l'actuelle loi sur les chemins de fer qui assure une certaine protection en matière de péréquation.

Cette question a naturellement été réglée, dans une certaine mesure seulement, à l'article 1. Mais, à vrai dire, étant donné cette modification et ce qu'on a dit depuis lors, j'avais l'impression jusqu'à tout à l'heure que l'article 16 devait également inclure le droit de revision touchant l'établissement du contrôle de tarif maximum en vertu de l'article 336.

Je dois donc reviser mon jugement à ce sujet. Ainsi, l'amendement proposé par le ministre stipule au nouvel alinéa *a* du paragraphe 3 de l'article 16 que:

> «*a*) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent
>
> (i) un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question; ou
>
> (ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant; ou»

Cette disposition ne s'appliquera pas à un arrangement ou une entente visant à fixer un taux en vertu du nouvel article 336 de la loi. J'ignore si le ministre a obtenu des renseignements de ses fonctionnaires à cet égard et si l'on a évalué la portion du trafic qui pourrait être visée par l'article 336. Selon moi, un volume très important de trafic sera assujetti à cette méthode particulière de fixation de taxes.

Si la Commission n'a pas de droit de revision à cet égard, sans parler de la possibilité

de s'adresser au cabinet ou à la Cour suprême à propos de questions de droit, d'après moi, la mesure comporte une restriction très importante. J'ignore si d'autres députés veulent prendre la parole à ce sujet, mais je n'en dirai pas davantage si ce n'est pour demander au ministre de nous faire connaître son avis à cet égard. J'aurais peut-être quelque chose à ajouter avant la fin de la discussion. En l'occurrence, nous plaçons hors de la portée des gens qui seront visés par le nouvel article 336, quantité d'avantages qui auraient dû, à mon avis, leur échoir en vertu de l'article 16 du bill qui traite des appels.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le député consentirait-il à examiner, comme on vient de me le signaler, le paragraphe 4 de l'article 16 de la mesure. Il figure à la page 11, voici:

> Si la Commission, après une audition, conclut que l'action, l'omission ou le taux qui fait l'objet de l'appel nuit à l'intérêt public, elle peut, nonobstant la fixation d'un taux en conformité de l'article 336 de la Loi sur les chemins de fer mais en tenant compte de l'article 334 de ladite loi, rendre une ordonnance sommant le transporteur de supprimer la cause du préjudice dans les taxes ou conditions pertinentes spécifiées pour le transport ou telle autre ordonnance qu'elle considère convenir aux circonstances ou elle peut faire un rapport à ce sujet au gouverneur en conseil aux fins de faire prendre toute mesure jugée appropriée.

Il semblerait donc, malgré ma réponse assez rapide, que la première impression du député est la bonne.

M. Baldwin: C'est ce que je pensais. C'est pourquoi je me demandais s'il n'y a pas conflit entre le paragraphe 4 et le paragraphe 2 qui dit «que l'effet de l'établissement d'un taux par un ou plusieurs transporteurs en conformité de la présente loi» et ainsi de suite. Peut-être pourrions-nous laisser tomber la question pour l'instant et laisser au ministre le soin de modifier le texte de façon à supprimer la contradiction. Le paragraphe 4 me convenait, mais en lisant le paragraphe 2, je me suis demandé comment une personne pourrait se présenter devant la Commission lorsque le taux en cause est fixé par celle-ci plutôt que par un transporteur. La chose m'intriguait, c'est pourquoi j'ai soulevé la question. Je ne m'y attarderai pas davantage. Ce qu'a dit le ministre me rassure car il semble maintenant qu'on a prévu un autre moyen de le faire. Certaines explications pourraient dès maintenant résoudre facilement un conflit susceptible de créer des difficultés plus tard. Mais je laisse tomber, espérant que le ministre saura dissiper mes appréhensions plus tard, au cours de la discussion, avant que l'article soit adopté.

[M. Baldwin.]

M. Schreyer: Monsieur le président, j'aimerais parler de nouveau de l'article 16 dans le même sens que le député de Peace-River. Sauf erreur, la plupart des membres du comité, et les intéressés qui ont comparu devant lui, ont accueilli favorablement l'inclusion de l'article 16 dans le projet de loi. Il a pour effet, il me semble, de protéger davantage l'expéditeur contre l'établissement de taux injustes ou préjudiciables par les divers moyens de transport. L'amendement que vient de proposer le ministre ne change rien au fond, je suppose, à l'article 16. Au lieu de réduire les avantages prévus dans cette disposition, il a plutôt pour effet de les étendre. J'aimerais cependant proposer au ministre un amendement au paragraphe 4 de l'article 16 que j'expliquerais ainsi. Le paragraphe 2 de l'article 16 est ainsi conçu:

> Lorsqu'une personne a lieu de croire
>
> *a*) que toute action ou omission d'un transporteur . . . peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou conditions du transport à l'intérieur des frontières du Canada ou de l'étranger au Canada ou du Canada à l'étranger, cette personne peut demander à la Commission l'autorisation d'interjeter appel . . .

La Commission peut alors enquêter sur le prétendu établissement de taux préjudiciable à l'intérêt public. Voilà qui est bien. Vient ensuite le paragraphe 3 qui dit:

> Lorsqu'elle fait une enquête en vertu du présent article, la Commission doit tenir compte de tous les facteurs qui lui semblent pertinents et notamment, sans limiter la portée générale de ce qui précède, voir
>
> *a*) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent un désavantage injuste . . .

Je souligne les mots «si les taxes ou conditions spécifiées . . . sont telles qu'elles entraînent un désavantage injuste» présumément envers un expéditeur par rapport à un autre expéditeur de denrées ou de marchandises semblables. Je crois que c'est une disposition valable et, pour ce motif, les mêmes termes auraient dû être insérés dans le paragraphe 4. Dans ma proposition, le paragraphe 4 devrait se lire ainsi qu'il suit:

> Si la Commission, après une audition, conclut que l'action, l'omission ou le taux qui fait l'objet de l'appel nuit à l'intérêt public ou constitue un avantage excessif pour un expéditeur par rapport à un autre . . .

Il y a une autre option:

> . . . ou est telle qu'il entraîne un désavantage injuste, la Commission peut . . .

Et l'article continuerait dans son libellé actuel.

Je ne voudrais pas embarrasser le comité ni le ministre avec ma suggestion, mais je crois

qu'elle est importante. Elle pourrait être décisive. Je propose

• (6.20 p.m.)

que le paragraphe 4 de l'article 16 soit modifié en ajoutant, après les mots «l'intérêt public» à la 12e ligne, les mots suivants: «ou constitue un avantage excessif pour un expéditeur par rapport à un autre.»

Je propose cet amendement avec l'appui de l'honorable député de Nickel Belt. Si le ministre ne comprend pas complètement l'essence de l'amendement...

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je devrais signaler à l'honorable député de Springfield que le comité est déjà saisi d'un amendement à l'article 16. Lorsqu'on aura traité de cet amendement, celui que propose l'honorable député de Springfield sera admissible.

M. Schreyer: J'invoque le Règlement, monsieur le président, je croyais que l'amendement proposé par le ministre avait reçu l'assentiment unanime. Toutefois, si nous en sommes encore saisis, je vous prie, monsieur le président, de garder mon amendement en suspens jusqu'à ce qu'on ait réglé définitivement l'amendement du ministre

L'hon. M. Pickersgill: Je serais fort aise que mon amendement soit accepté, si le comité y consent. Nous pourrions ensuite être saisis de l'amendement de l'honorable député.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, j'aimerais prendre la parole sur l'amendement du ministre. Toutefois, si le député de Springfield a quelque chose à ajouter, je lui cède maintenant la parole.

M. Schreyer: Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter pour l'instant.

M. Horner (Acadia): J'aimerais dire un mot ou deux sur l'article 16, et ensuite sur l'amendement du ministre, pour signaler tout d'abord que l'article 16 est l'un des plus importants du bill. J'espère que la Chambre lui accordera l'attention voulue, car, en un sens, il supprime ou contourne l'article 317 de l'ancienne loi sur les chemins de fer, qui interdit toute hausse ou réduction comportant une distinction favorisant ou non un usager quelconque. Le même article, qui est d'une certaine façon contourné par celui-ci, interdit toute distinction non motivée entre les diverses localités, et les tarifs doivent toujours être les mêmes pour toutes les personnes dans des circonstances et des conditions substantiellement les mêmes. Autrement dit, l'article ne précise pas d'une façon aussi nette que l'ancienne loi sur les chemins de fer que toute distinction injuste est interdite.

L'article 16 sous sa forme actuelle—et je n'ai pas vraiement étudié à fond l'amendement présenté par le ministre—ne comporte aucune disposition interdisant les pratiques discriminatoires par les chemins de fer. L'article 16 n'interdit pas aux chemins de fer de prendre des mesures discriminatoires s'ils le désirent. En d'autres termes, mettons qu'il y ait deux industries, situées dans des lieux différents, fabriquant des produits semblables; les chemins de fer pourraient fixer un tarif préférentiel pour l'une d'elles parce qu'il s'agit de la filiale d'une compagnie mère qui serait une bonne cliente de la société de chemins de fer. Qu'arriverait-il alors? Cette filiale paierait peut-être un tarif préférentiel, tandis que l'autre compagnie serait négligée parce que, qu'on le veuille ou non, les frais de transport constituent jusqu'à 50 p. 100 du prix de revient de certains produits. L'association des mines a comparu devant le comité qui s'occupait du projet de loi et un de ses représentants a dit que dans certains cas les frais de transport constituaient jusqu'à 70 p. 100 du prix de revient des produits transportés par les chemins de fer. D'après moi, les frais de transport représentent jusqu'à 50 p. 100 du prix de revient de nombreux produits.

L'article 16 tente de déterminer s'il y aura des taux discriminatoires. On y lit: «peut nuire à l'intérêt public», mais les mots «intérêt public» ne sont pas définis. J'aurais un amendement à proposer au sujet de cet article et je l'exposerai au ministre. Je sais qu'on lui a signalé la chose à plusieurs reprises au comité. Comme, à mon avis, l'expression «intérêt public» n'est pas définie dans l'article, j'aimerais proposer un amendment avant l'adoption de l'article. Le voici donc:

Qu'après les mots «peut nuire» à la 29e ligne de l'article 16 *b*), les mots suivants soient ajoutés: «aux entreprises du plaignant ou»

Ou bien, on pourrait dire: «peut nuire à son entreprise ou à l'intérêt public». Ou encore, on pourrait ajouter: «à l'expéditeur en cause». Il y aurait de nombreuses façons d'incorporer cette idée dans l'article en question. D'après l'article actuel, l'expéditeur qui croit qu'un taux injuste lui a été appliqué peut en appeler à la Commission, mais il doit prouver que l'intérêt public en est lésé.

La méthode n'est pas assez bonne. En effet, comment l'expéditeur qui se croit victime d'un taux injustifiable peut-il prouver que le taux en cause nuit aussi à l'intérêt public, à moins que la collectivité dont il fait partie ne dépende uniquement de son entreprise? Je

sais que cela peut se produire à maints endroits. Le député de Lotbinière rit, mais nombreuses sont les petites villes du Québec qui dépendent d'une seule industrie. Il existe aussi de nombreux cas de ce genre dans l'Ouest canadien et en Ontario. Si l'industrie en question se sentait lésée par suite de certains taux, l'article à l'étude lui permettrait d'en appeler, mais à condition de prouver qu'ils portent atteinte à l'intérêt public. Si c'était la seule industrie qui existe dans la ville, je suppose qu'elle pourrait le prouver de façon péremptoire, mais dans le cas d'une petite industrie qui fait ses débuts, comment pourrait-elle prouver que les taux en cause portent atteinte à la vie de la collectivité? Voilà comment j'interprète l'expression «intérêt public», et j'espère qu'on pourra apporter une modification quelconque à l'article 16, comme il se lit à la ligne 29.

Je n'ai pas d'objection à l'amendement que le député de Springfield propose d'intercaler à la 12e ligne de la page 11 du bill. L'amendement du ministre vise dans une certaine mesure le même objectif lorsqu'il propose d'abolir tout désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu du trafic. Cela compense dans une certaine mesure, mais trop peu, la discrimination pouvant naître de l'article 16.

Je songe en ce moment aux instances soumises par les dirigeants d'une usine à la Commission des transports du Canada, à propos d'un tarif discriminatoire fixé à Lethbridge, en Alberta. Cette firme importante produit de l'huile végétale, denrée très recherchée des Canadiens. Les dirigeants estiment que le tarif fixé par les chemins de fer est discriminatoire. Comment prouveront-ils, en vertu de l'article susdit, que ce tarif est discriminatoire pour eux et nuira de manière sensible à l'intérêt public? A quel moment peut-on parler d'intérêt public? Lorsque c'est l'intérêt de 10 employées de l'usine? Ou l'intérêt de 100 personnes, d'un petit village, de la moitié d'une province, d'une province tout entière ou de la moitié du Canada? On ne définit pas dans cet article la notion d'intérêt public.

• (6.30 p.m.)

L'amendement du ministre n'a pas une portée assez vaste. Il parle de désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic. Mettons qu'un expéditeur fasse transporter une petite quantité de marchandises et trouve le tarif injuste. L'article 16 met les chemins de fer en mesure de juger quelle industrie ou quel manufacturier fabriquant un produit semblable pourra survivre. Je touche au nœud de la question, selon moi. Les chemins de fer peuvent être en mesure d'accorder à une industrie un taux de préférence par rapport à une autre. Il pourrait y avoir trente-six raisons d'agir ainsi. Les chemins de fer accorderont peut-être un taux de préférence à telle industrie parce qu'elle dépendra, par exemple, d'une compagnie mère fournissant aux chemins de fer un trafic considérable en provenance d'un autre endroit.

Ce n'est qu'un exemple que je donne ici d'une situation qui pourrait se produire, mais, il pourrait y en avoir d'autres. Telle compagnie aura peut-être été, au cours des années, un très bon client du chemin de fer et ce dernier lui en saura gré. J'ai entendu parler, l'automne dernier, d'un expéditeur de bestiaux qui était si en colère contre l'une de nos grandes compagnies ferroviaires qu'il se refusait à expédier une seule de ses bêtes par ce chemin de fer. Il faisait transporter ses bêtes par camion sur une distance d'environ 200 milles pour pouvoir les expédier par un autre chemin de fer. Il se croyait victime d'une injustice par suite d'une initiative quelconque prise par la compagnie. Des situations de ce genre pourraient très bien se produire par suite de la suppression de l'ancien article 316 de la loi sur les chemins de fer et de son remplacement par l'article 16 actuel.

Comme j'ai dû m'attarder quelques minutes dans mon bureau pour faire quelques appels interurbains, j'étais peut-être absent lorsque le ministre a dit ce qu'il entendait par «l'intérêt public». Dans ce cas, je m'excuse d'avoir abusé de la patience du comité. Si le ministre n'a effectivement pas fait de déclaration à ce sujet, j'espère qu'il nous donnera une définition quelconque de l'intérêt public, tel qu'il l'entend. Je me rappelle très bien la définition qu'il en a donnée aux représentants du gouvernement de l'Alberta, lors de leur comparution devant le comité des transports. Il a dit qu'il se pourrait très bien—j'emploie ici une paraphrase—que le gouvernement provincial défende ses citoyens dans des questions d'importance touchant l'intérêt public. Autrement dit, selon le ministre, avant d'examiner la question en vertu de l'article 16, l'intérêt public devra être atteint au point de susciter l'intérêt du gouvernement provincial. A mon avis, cette définition est trop vaste.

Si mon commerce, gagne-pain de ma famille, est en jeu, je devrais certes avoir droit à quelque protection, à quelque recours, notamment le droit d'en appeler d'un tarif injuste imposé en vertu des dispositions du bill. Ce recours ne devrait pas dépendre du nombre de personnes atteintes. Je devrais pouvoir

[M. Horner (Acadia).]

en appeler à la Commission de ce tarif injuste que m'imposent les chemins de fer. Je devrais pouvoir lui demander de déterminer s'il y a injustice et de décider ce que devrait être le tarif. Ce n'est pas se montrer trop exigeant, je pense. Ce n'est pas se montrer trop exigeant que de demander d'ajouter à l'article certains mots, notamment «son entreprise ou l'intérêt public». Le ministre peut rédiger l'amendement comme il l'entend. Pour ma part, je trouve que j'ai plus de chance de faire accepter mes idées si je m'en remets au ministre pour les détails.

Un expéditeur devrait avoir le droit d'en appeler s'il estime que les tarifs sont injustes. Pareil droit était prévu dans l'ancienne loi et nous n'en demandons pas plus aux termes de ce bill. J'ai parlé d'une petite usine d'huile végétale de Lethbridge qui est victime de ce que les intéressés appellent un tarif injuste. Autrement dit, si on ne leur aide pas à régler leur problème de transport, ils seront plus ou moins forcés de fermer leurs portes. Voilà le genre de difficultés qui se posent aux industries canadiennes depuis toujours. Quand on ouvre une usine, il faut d'abord tenir compte de l'endroit et des frais de transport du produit fini.

L'association minière a déclaré que, dans certains cas, le transport représente environ 70 p. 100 du coût de leurs produits ouvrés et, en moyenne, 50 p. 100 du coût de mise sur le marché. Je ne crois pas que le pourcentage soit aussi élevé pour les produits manufacturés. Toutefois, c'est un facteur important auquel doit songer tout fabricant qui veut se lancer dans une affaire. Il doit implanter son entreprise à un endroit où il peut obtenir des matières premières et d'où il peut acheminer son produit fini vers les marchés à un tarif de transport peu élevé, ce qui lui permettra de soutenir la concurrence. Cet article ne lui donne pas une protection suffisante.

J'en arrive au cœur même du problème. A mon avis, le présent article ne protège pas suffisamment le fabricant contre les décisions injustes que les chemins de fer pourraient prendre. Bien des gens estiment que les chemins de fer sont en mesure, grâce à leurs règlements, de mettre à l'écart une usine, un fabricant ou une industrie. A mon sens, c'est là un pouvoir auquel les chemins de fer n'ont pas droit, et la Chambre aussi bien que les Canadiens en général partagent sans doute mon opinion. Il ne faut pas oublier que, dans une bonne mesure, les chemins de fer ont été construits à l'aide de deniers publics. Le ministre le sait fort bien, et de nombreux députés l'ont signalé.

Il importe de se rappeler que, fondamentalement, toute l'industrie canadienne du transport a bénéficié de subventions provenant du contribuable. C'est pourquoi ce dernier s'écrie: «Je désire être protégé; vous avez utilisé mes impôts». Il affirme que ses impôts ont servi à l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent, qui est un moyen de transport, que ses impôts ont servi à subventionner le National-Canadien, autre moyen de transport, et il demande à être protégé, ajoutant que le produit de ses impôts a également servi à subventionner maints aspects de l'activité du Pacifique-Canadien.

Le citoyen réclame protection contre la discrimination pouvant venir de l'un ou l'autre de ces modes de transport. Je le répète, l'article 16 n'assure vraiment pas cette protection. L'amendement du ministre ne va pas tout à fait assez loin, même s'il va plus loin que l'article 16, lui-même. Je félicite le ministre d'avoir proposé cette amélioration. L'amendement du ministre pourrait être acceptable pour le comité, et je ne m'y oppose pas. Toutefois, je voulais prendre la parole au sujet de l'amendement, avant qu'il soit adopté. Je voulais signaler qu'il ne va pas assez loin. Il faudrait ajouter quelque chose avant ou après les mots «intérêt public», ou encore, définir l'expression «intérêt public» dans le texte du bill. Que veut dire l'intérêt public?

J'en suis certain, je suis entré suffisamment dans le sujet pour éclairer le ministre sur mon point de vue. Je l'invite à formuler des observations sur la signification de l'expression «intérêt public», s'il ne l'a pas encore fait.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant n'a rien manqué tandis qu'il faisait à l'extérieur ses appels téléphoniques, car je n'ai pas traité de cette question en particulier. Je serai très heureux de l'aborder maintenant. Lorsque les Pères de la Confédération ont parlé de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement à l'article 91, en ajoutant ensuite «nonobstant la généralité des termes plus haut employés», ils ont constaté que «les termes plus haut employés» ne signifiaient pas grand-chose. J'hésiterais à restreindre les pouvoirs de la Commission—en fin de compte, si elle se trompe, on peut en appeler de ses décisions au tribunal—et à limiter sa capacité de décider en quoi consiste l'intérêt public.

• (6.40 p.m.)

C'est ce véritable problème qui m'a poussé surtout à présenter hier soir l'amendement à l'article 1 qui a vraiment été proposé par les honorables vis-à-vis, portant que les conditions énoncées à l'article 1, de par leur définition, intéressaient nettement l'intérêt public. Comme il est question dans l'article 1 d'un désavantage injuste excédant celui qui peut

être considéré comme inhérent au lieu ou au volume du trafic—expression reprise dans l'article 16—il me semble donc que toute commission serait forcée de conclure à une discrimination entre les expéditeurs dans des circonstances identiques, discrimination effectivement contraire à l'intérêt public, car le bill prévoit cette éventualité à l'article 1 où sont énoncés les objectifs.

Je ne suis pas avocat, bien sûr, mais je caresse l'idée de me conformer au raisonnement de l'honorable député et de me conformer du même coup à l'argument de l'honorable député de Springfield en insérant après l'expression «l'intérêt public», les mots «comme il est défini à l'article 1, ou autrement», de sorte qu'ils ne la limitent pas.

Il pourrait, par exemple, y avoir d'autres aspects de l'intérêt public en jeu. L'honorable représentant cite le cas d'une industrie dans une ville où l'application d'un tarif pourrait l'acculer à la faillite, de même que toute l'agglomération. C'est là une éventualité que la Commission pourrait bien juger contraire à l'intérêt public. Mais, si je puis l'éviter, je n'aimerais pas fixer des limites. De cette façon, s'il y a un désavantage injuste, l'expression «intérêt public» dans l'article 1 modifié s'appliquerait. C'est peut-être un moyen un peu plus adroit de donner suite au point qu'a soulevé l'honorable député d'Acadia.

Je vois l'objection suivante à parler d'un tarif qui cause un préjudice ou porte atteinte aux affaires d'un particulier. Tout tarif-marchandises, même juste, porte atteinte à une entreprise. Ce serait, il me semble, ouvrir la porte grande à trop d'appels frivoles. La Commission serait submergée de ce genre de causes qui n'ont aucune raison d'être, car elles sont vides de tout sens. C'est là une chose que nous voulons éviter. Le représentant a donné à entendre qu'il ne voulait pas trop de bureaucratie, comme moi d'ailleurs. Même le député de Springfield ne veut sûrement pas de bureaucratie stérile; ce qu'il veut c'est une bureaucratie tout court.

Je n'oserais pas dire que les mots que j'ai proposés sont satisfaisants sans avoir d'abord consulté les rédacteurs du bill, mais je crois qu'ils sauraient résoudre le point soulevé plus tôt par le député de Peace-River. De toute façon, ils disent clairement que tout tarif, cause de préjudice à l'endroit d'un expéditeur par rapport à un autre aux termes de l'amendement, constituerait à première vue une affaire sérieuse dont le bien-fondé n'aurait pas à être prouvé. C'est ce qui ferait l'objet d'une audience; on n'aurait qu'à alléguer un désavantage injuste et à apporter suffisamment de preuves pour justifier la tenue d'une audience. A mon avis, cela répondrait assez bien au problème.

Les députés n'ont peut-être pas tout à fait compris le point que voici. Il n'existe pas de tarif secret. On a dit plusieurs fois qu'il est possible qu'un chemin de fer consente de meilleurs taux à ses filiales ou à ses clients favorisés qu'à d'autres. La loi exige la publication de tous les taux de chemins de fer, afin que tout expéditeur puisse connaître ce qu'il en coûte à son concurrent. Par conséquent, une fois ces mots insérés dans le projet de loi, il ne devrait pas être très difficile pour un expéditeur d'obtenir une preuve de prime abord que ses taux sont manifestement injustes par rapport à un autre; c'est-à-dire une preuve suffisante pour porter l'accusation et demander une audience.

Si le rédacteur ne voit pas en ces mots un inconvénient caché que je ne puis trouver et que le député de Peace-River n'a sûrement pas trouvé, cela peut vraiment faire l'affaire et ce, d'une façon qui rattacherait directement les taux à l'une des questions qui pourraient avoir à être prouvées plus tard. Je fais donc cette proposition. Comme nous ne siégeons pas entre sept et huit heures, j'aurai la chance de discuter de la question à ce moment-là. Par la même occasion, je discuterai de la proposition du député de Springfield, même s'il ne peut proposer son amendement avant qu'on n'ait accepté le présent amendment.

Personne ne semble opposé à l'amendement qu'a proposé tout à l'heure mon honorable collègue le ministre de la Défense nationale et cela simplifierait peut-être quelque peu nos travaux si l'on adoptait cet amendement tel quel, avec le consentement de la Chambre.

M. Baldwin: Je n'y ai pas d'objection, monsieur le président, mais quant au point qu'a soulevé le ministre je n'irai pas plus loin. Il est extrêmement difficile, à mon sens de définir avec exactitude, comme je l'ai déjà dit, les mots «intérêt public». Pour protéger les expéditeurs du Canada et les Canadiens qui font usage des transports, j'espère que lorsque la Commission s'attaquera à cette question et commencera ses travaux elle établira une jurisprudence sur les mots «intérêt public» qui deviendra de plus en plus large.

L'hon. M. Pickersgill: Je l'espère aussi.

M. Baldwin: Mais j'aimerais voir une garantie minimum. Songeant à ce qu'a dit le

député d'Acadia et aux propos qu'a tenus le ministre à ce sujet, s'il pouvait y avoir un lien quelconque entre l'article 1 et l'article 16 nous assurant que les mots «intérêt public» ne désigneront rien de moins que certaines conditions bien précises et pourront, espérons-nous, être interprétées *lato sensu* par une commission à l'esprit large et «libérale», je crois que nous en retirerons le plus grand avantage. Mais dans l'état actuel des choses, le député d'Acadia et moi-même, ainsi que d'autres représentants de ce côté-ci, pensions qu'on s'en remettait trop au hasard. Peut-être que d'ici huit heures le ministre parviendra à se décider sur cette question et verra si cela peut se faire.

M. Danforth: Monsieur le président, je voudrais demander au ministre d'examiner, en étudiant les mots «intérêt public», la définition du mot «personne» au paragraphe 2 de l'article 16. Cette définition signifie-t-elle qu'un expéditeur, une société ou un individu peut, s'il a un grief, et n'étant peut-être ni expéditeur ni transporteur, signale un problème à la Commission? Nous pourrions peut-être obtenir une définition raisonnable du mot «personne» et de l'expression «intérêt public».

• (6.50 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: N'ayant jamais plaidé devant les tribunaux, j'aimerais obtenir une opinion juridique là-dessus. Je sais que le mot «personne» désigne également une société. Une personne n'est pas nécessairement un particulier. Ce mot désigne toute personne légale et, selon notre jurisprudence, les tribunaux, je crois, ont toujours soutenu qu'on ne peut pas intenter des poursuites judiciaires à moins d'avoir quelque intérêt dans l'affaire, un intérêt qui dépasse la simple curiosité. Il faut être touché de quelque façon.

Le député de Peace-River n'a qu'à me corriger si j'ai tort mais, à mon sens, un simple individu se promenant sur la rue Sparks ne pourrait pas venir se plaindre en disant: «j'ai lieu de croire que la mine X au Québec doit payer des tarifs plus élevés que la mine Y du Nord de l'Ontario pour le transport de produits semblables, à moins qu'il ne possède des actions d'une des deux companies. Ce serait, d'après moi, ridicule et vexatoire.

M. Baldwin: Il y a aussi l'absence du lieu.

L'hon. M. Pickersgill: Oui, il faudrait qu'une personne ait un intérêt légitime ou raisonnable dans l'affaire. Autrement, ce serait tourner les tribunaux en dérision. De toute évidence, le mot «personne» désigne aussi une société. Il peut aussi vouloir dire une municipalité, qui est également une corporation, si ses intérêts sont lésés.

M. Schreyer: Lorsque le ministre a proposé un changement au libellé, j'ai d'abord cru sa suggestion utile. Je me demande, toutefois, si elle peut dissiper les craintes formulées par le député d'Acadia, par celui de Peace-River et par moi-même. Jusqu'à ce que nous ayons assez de précédents pour établir clairement la définition ou le concept de l'expression «intérêt public», nous devrions nous appliquer à déterminer de façon plus explicite, dans la mesure législative, ce que peut signifier cette expression. Nous pourrions ainsi assurer une plus grande protection aux divers expéditeurs dont on pourrait exiger un tarif injuste et qui seraient placés dans une situation défavorable. J'espère que d'ici huit heures, le ministre parviendra à accepter le changement que j'ai proposé, et que je n'aurai pas à présenter mon amendement, car on perdrait ainsi beaucoup de temps. J'aimerais qu'on applique au paragraphe 4 la disposition figurant au paragraphe 3, de façon que la Commission soit autorisée, aux termes du paragraphe 4, à rendre une ordonnance en ne tenant pas compte seulement du fait que l'action en cause peut nuire à l'intérêt public, mais en déclarant qu'un taux peut placer une des parties dans une situation injuste ou privilégiée.

Tout compte fait, pourquoi le paragraphe 3 autorise-t-il la Commission à faire une enquête pour voir si un taux exigé peut entraîner un désavantage injuste? Si la Commission est autorisée à faire pareille enquête, pourquoi ne peut-elle être autorisée à rendre, aux termes du paragraphe 4, une ordonnance comme celle que j'ai proposée? Il faudrait libeller de la même façon, l'un après l'autre, les paragraphes de l'article 16. Cela réglerait ce qui est, à mon sens, un problème et contenterait en outre d'autres députés.

L'hon. M. Pickersgill: Puisque les mots du paragraphe 1 modifié sont précisément les mêmes que ceux du paragraphe 4, il me semble que si nous ajoutions aux mots «intérêt public», dans les paragraphes 4 et 1, les mots «selon la définition de l'article 1, ou autrement», ce qui serait l'article 1 lorsque ce bill deviendra loi, il serait clair que toute la définition de l'article 1 du bill fait partie de la définition d'«intérêt public», mais ce n'est pas toute la définition de «l'intérêt public». Voilà où se trouve le problème, à mon avis. Je ne voudrais pas paraître restreindre l'intérêt public à ce désavantage injuste. A mon sens, la

Commission ne pourrait faire autrement qu'interpréter ces mots comme signifiant «contraire à l'intérêt public». Il s'agit là, à mon avis, d'un des articles qui définit l'intérêt. Mais si nous indiquons «selon la définition de l'article 1», aucun doute ne sera permis.

M. Bell: Monsieur le président, mes craintes sont d'une nature quelque peu différente. J'en ai pour un instant. Pour ce qui est de la définition de l'intérêt public, je conviens que le sens de l'expression devrait être précisé aussi clairement que possible. Sur les questions relatives aux chemins de fer, les jugements des commissions de transports et la *common law* ne manquent pas d'interprétations et de définitions de l'intérêt public. Je suis préoccupé par l'emploi d'expressions telles que «déraisonnable», que le ministre propose dans le nouveau paragraphe 2. C'est là un effort méritoire en vue de résoudre certains des problèmes de géographie régionale signalés à propos de l'article 1. Sans aller jusqu'à établir une formule de péréquation, cette partie tient compte des régions. Je m'inquiète de l'emploi de termes comme celui que j'ai mentionné, qui n'ont pas été éprouvés. Que signifie «découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires»? Je signale au ministre que je suis également préoccupé par le texte de la nouvelle partie. Je sais qu'il va nous soumettre un amendement modifié à huit heures. Il serait peut-être préférable que nous acceptions l'amendement et réservions ensuite cet article, comme nous l'avons fait pour l'article 1, à cause des implications que j'ai mentionnées. De l'avis du ministre, cet article est en fait le pivot de tout le projet de loi. Je fais certaines réserves. Je crois qu'il serait préférable de ne pas adopter l'article 16 ce soir.

L'hon. M. Pickersgill: Nous pourrions peut-être attendre jusqu'à huit heures pour décider si nous acceptons la proposition du député, qui n'est pas sans me plaire. J'aimerais que l'amendement soit adopté. Il est formulé exactement de la même façon que l'amendement à l'article 1 adopté par le comité hier soir.

• (7.00 p.m.)

J'espère que nous n'aurons pas à remettre en question la rédaction de l'amendement. J'aimerais voir si mon autre suggestion est acceptable; je pourrai en faire la proposition formelle à huit heures. J'aimerais aussi avoir l'occasion, à ce temps-là, de dire quelques mots de la proposition du député de Springfield. Après cela, si les représentants estiment qu'on pourrait faire plus de progrès en réservant l'article 16 modifié, j'aimerais passer à certains articles moins contentieux du projet de loi.

[L'hon. M. Pickersgill.]

M. Knowles: Sept heures.

M. le président: Je crois savoir qu'on s'est entendu pour suspendre la séance de sept heures à huit heures. Dois-je lever la séance et faire rapport de l'état de la question?

L'hon. M. Pickersgill: Ne pourrait-on pas couper au plus court en suspendant tout simplement la séance du comité?

M. le président: On n'y gagnerait probablement pas plus d'une demi-minute et la présidence est d'avis qu'il serait tout à fait irrégulier d'accepter la proposition de l'honorable représentant.

(Rapport est fait de la question.)

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

SUJET DES QUESTIONS DEVANT ÊTRE DÉBATTUES

M. l'Orateur suppléant: Il est de mon devoir, en conformité de l'article provisoire 39A du Règlement, d'informer la Chambre que les questions suivantes seront débattues au moment de l'ajournement ce soir: le député de Lotbinière (M. Choquette), Monuments historiques—restauration du manoir de sir Étienne-Pascal Taché à Montmagny (P.Q.); le député de Queens (M. Macquarrie), sir John A. Macdonald—la célébration de son anniversaire de naissance; le député d'York-Humber (M. Cowan), la Gendarmerie royale canadienne—Edmonton (Alberta)—indemnité versée à la veuve d'un agent.

La Chambre consent-elle à suspendre la séance jusqu'à huit heures?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur suppléant: Et à reprendre les travaux du comité?

Des voix: Entendu.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Je quitte maintenant le fauteuil.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à 8 heures.

M. le président suppléant: Lorsque le comité a levé la séance à 7 heures, on étudiait l'article 16 de la mesure et un amendement proposé par le ministre de la Défense nationale. L'amendement est-il adopté?

Des voix: D'accord.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, avant que le comité lève la séance à 7 heures, j'ai promis d'examiner avec le concours de mes conseillers la possibilité de définir les mots «intérêt public» à l'article 16 du bill, sans en limiter le sens, afin de répondre aux points soulevés par les députés d'Acadia et de Springfield. J'ai un amendement qui réalisera je pense l'objectif auquel ils songent tous les deux sans empêcher toutefois, je l'espère, la Commission de considérer dans son sens large, ou comme l'a dit le député de Peace River, sans étroitesse, l'expression «intérêt public». Ce n'est pas aussi simple que cela en avait l'air pour un simple profane comme moi, mais c'est encore assez simple. Voici le texte de l'amendement:

Que le bill C-231, loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, soit modifié par le retranchement des lignes 16 à 21 inclusivement, à la page 10, et leur remplacement par ce qui suit:

«(1) Au présent article,

a) l'expression «transporteur» désigne toute personne qui entreprend, par location ou contre rétribution, des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, par entreprise de transport par véhicule ou par pipe-line pour denrées, lorsque ces transports relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada; et

b) l'expression «intérêt public» comprend, sans restreindre sa portée générale, l'intérêt public décrit à l'article 1er.»

A mon avis, cette définition règle la situation. Elle signifie que les mêmes mots seraient appliqués à l'expression «intérêt public», puisque la Commission doit tenir compte de cette signification quand il y a présomption légale.

J'estime très souhaitable, au lieu d'avoir un texte pour établir cette présomption et un autre pour la prouver, d'appliquer la même formule aux deux circonstances.

L'amendement remédie parfaitement, selon moi, à la situation, qui m'inquiétait vivement, je l'avoue, depuis avant Noël, lorsque le député de Peace-River en a fait mention pour la première fois. Il n'y pas de doute, avec une telle disposition dans le bill, qu'une personne pouvant fournir de prime abord la preuve d'un désavantage injuste tel que stipulé à l'article 1, et de nouveau à l'article 16 que nous venons de modifier, serait parfaitement en droit de se faire entendre à une audience. L'amendement aura l'approbation générale, si j'en juge d'après la mine des députés. Je prie donc mon collègue le ministre des Travaux publics de proposer l'amendement en question.

L'hon. M. McIlraith: Je propose l'amendement, monsieur le président.

M. le président suppléant: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Adopté.

(L'amendement est adopté).

M. le président suppléant: L'article modifié est-il adopté?

M. Baldwin: Le ministre s'est montré si souple que je dois essayer, je pense, de voir jusqu'à quel point il peut l'être et quand l'on verra apparaître la main de fer dans le gant de velours.

Je rappelle au ministre ce que j'ai dit au sujet du paragraphe 2 et mes craintes, qui ne sont apparemment pas partagées par ses conseillers juridiques, à propos du fait que, pour qu'une personne puisse en appeler à la Commission, elle doit d'abord prouver, aux termes dudit paragraphe, qu'elle a lieu de croire que le tarif effectivement établi pas un transporteur a tel ou tel effet.

• (8.10 p.m.)

Lorsqu'on se reporte ensuite au nouvel article 336, le taux ne serait pas fixé par un transporteur mais par la Comission et serait incorporé subséquemment en vertu d'une entente statutaire. Selon le ministre, c'est l'avis que lui donnent ses conseillers juridiques. Nous aurions pu facilement rendre cet article plus clair en ajoutant après le mot «fer», qui figure à la ligne 28, les mots «fixé en vertu de l'article 336.» Toutefois, si le ministre et ses conseillers sont persuadés que les mots «un taux par un ou plusieurs transporteurs en conformité de la présente loi» comprennent effectivement un taux fixé en vertu du nouvel article 336, je l'accepterai mais avec réticence. Je manquerais à mon devoir si je n'exprimais pas mes doutes et ne demandais pas au ministre son opinion.

L'hon. M. Pickersgill: Tel est l'avis que j'ai reçu et je dois dire que je le partage, même si je ne suis pas aussi instruit que mon ami. Les taux établis par la Commission doivent l'être par voie de promulgation. Aussi la loi est-elle

suffisante, et ce serait faire du verbiage inutile que d'accepter la proposition du député. Le projet de loi devient déjà assez long et je préférerais ne pas le compliquer davantage.

M. Baldwin: Nous mettrons la détermination du ministre à l'épreuve sur quelque autre aspect de la mesure.

M. Cowan: Monsieur le président, j'ai quitté le comité vers 6 h. 10 et j'y suis revenu à 6 h. 40. J'aimerais demander au ministre s'il a bien dit, au sujet de l'article 16, que les décisions de la Commission des transports peuvent faire l'objet d'appels devant les tribunaux. Je pose cette question parce que je n'aime pas l'expression «cour d'archives». J'en ai exploré l'utilisation juridique et judiciaire. Le député d'Elgin m'a informé ce soir, lorsque je l'ai questionné au sujet des appels, que seul le ministre peut casser un arrêt de la Commission des transports.

Il est stipulé à l'article 18, page 12 du bill, qu'un requérant ou un intervenant à une demande présentée à la Commission peut en appeler au ministre d'une décision finale. Il est également question d'un appel au ministre à la page 13. On me dit—et je le crois sans peine—qu'on ne peut en appeler à un tribunal d'une décision de la Commission des transports du Canada. Je ne voudrais pas que le hansard renferme une déclaration incorrecte du point de vue juridique.

L'hon. M. Pickersgill: La loi actuelle prévoit déjà un appel aux tribunaux. La nouvelle mesure n'y change rien. La loi renferme des dispositions concernant un appel pour des questions de droit résultant de toute décision de la Commission des transports ainsi que des dispositions concernant un appel au gouverneur en conseil pour des questions de fait. Il y a aussi, dans la loi sur l'aéronautique, certaines dispositions visant d'autres appels—plus restreints toutefois—au ministre. Le projet de loi prévoit certains appels au ministre sur des questions de fait, mais il s'agit uniquement d'appels supplémentaires à ceux qui existent déjà, ces dernières demeurant d'application.

M. Bell: On semble avoir ainsi fait un assez bon compromis, mais on devrait accepter la demande que j'ai formulée avant le souper. Je n'aime pas invoquer le prétexte de l'absence de quelques députés qui ont des observations à faire sur l'article à l'étude, mais si le ministre est de bonne humeur et, comme il s'agit d'une partie importante de la mesure et, comme quelqu'un l'a dit, d'un palliatif au nouvel article 336, il serait peut-être bon de le réserver. J'ai eu l'occasion de parcourir la transcription sténographique des propos de M. Frawley sur le nouvel article. Il ne connaissait pas, il est vrai, toute la teneur du nouvel article 16, mais il s'y est opposé énergiquement, signalant qu'on renonce à certains points de la *common law* concernant les traitements injustes sans leur substituer grand-chose. Du consentement du ministre, l'article devrait être réservé afin de permettre aux députés de l'étudier plus à fond.

L'hon. M. Pickersgill: Les amendements ont été adoptés, mais si le comité estime souhaitable de réserver l'article 16, modifié à deux reprises, et de passer aux articles qui restent, je suis d'accord. Tout comme l'honorable député, j'admets que l'article en question est peut-être le plus important du bill, en sorte que je ne voudrais pas priver les députés de l'occasion d'exprimer leur avis à ce sujet. J'espère toutefois que nous ne nous livrerons pas à un nouveau débat général.

Le président suppléant: L'article 16 modifié est-il réservé?

Des voix: D'accord.

Sur l'article 17—*Comités.*

M. Schreyer: L'examen de l'article 17 nous permet, je crois, de revenir à la question du quorum de la Commission. Le ministre a affirmé que c'est à l'article 5 du présent bill que se trouve toute disposition concernant le quorum. Après avoir lu l'article 5 et l'article 17, il m'apparaît difficile, sinon impossible, de savoir à quel chiffre au juste doit s'établir le quorum. Je suppose que l'article 12 de la loi sur les chemins de fer s'appliquera *mutatis mutandis.*

Qu'on me permette de signaler au comité que l'article 12 de la loi sur les chemins de fer, qui stipule que le quorum sera de deux membres, s'applique à la Commission des transports qui comprend 17 membres. S'agit-il là d'une interprétation exacte ou veut-on dire par là qu'il faudra observer la même proposition pour ce qui est de la nouvelle Commission? La Commission des transports compte sept membres et son quorum est de deux. Le ministre voudrait-il donner des précisions?

L'hon. M. Pickersgill: On ne s'attend pas que tous les membres de la nouvelle Commission soient présents aux séances. De fait, nous sommes à peu près certains que tous les membres ne pourront siéger à la fois, puisque le vice-président responsable de la recherche, ainsi qu'un ou deux autres commissaires, s'occuperont principalement de travaux de recherche et ne participeront à aucune audience

Nous considérons qu'il sera normal de ne pas avoir même la majorité des membres présents à aucune audience en particulier, mais lorsque la Commission aura à se prononcer sur certaines questions très importantes, il sera souhaitable que les membres soient présents en assez grand nombre.

Une des raisons pour lesquelles j'ai demandé une modification à la loi sur l'aéronautique permettant d'augmenter le nombre des membres de la Commission des transports aériens, c'est que le nombre des audiences est devenu tellement grand qu'il a fallu déléguer des comités pour entendre certaines causes. Nous espérons qu'un nombre relativement moins élevé de causes seront entendues par la nouvelle Commission, mais pour la même raison nous avons jugé qu'un quorum de deux s'appliquerait à la nouvelle Commission dans son ensemble. Étant donné que, dans le cours normal des choses, les audiences des comités seront en fait les dernières, à moins qu'une revision ne soit justifiée, cette disposition semble raisonnable pour assurer une véritable souplesse et prévenir les retards.

• (8.20 p.m.)

M. Schreyer: Monsieur le président, je ne suis pas du tout d'accord avec le ministre qui trouve raisonnable cette disposition prévoyant que les comités de la Commission pourront siéger si deux membres sont présents, donc s'il y a quorum, et de faire de ce quorum celui de la Commitssion de 17 membres. N'oublions pas qu'aux termes de l'article 17, la Commission tout entière peut réexaminer les questions et revoir les ordonnances édictées par ses divers comités. Il semble plutôt illogique qu'une question ou une ordonnance soit revue par la Commission alors qu'il est concevable du moins que l'audience même soit tenue en présence de deux personnes seulement. Si la Commission compte 17 membres, le quorum devrait comprendre au moins deux fois le nombre de personnes requises pour celui des divers comités. Autrement dit, si le quorum des comités est de deux membres, il serait raisonnable que celui de la Commission, quand elle revoit les décisions des comités, soit d'au moins quatre ou cinq personnes. Le ministre ne croit-il pas cette proposition raisonnable?

L'hon. M. Pickersgill: Je m'empresse de dire que, pour ma part, je crois que c'est ce qui arriverait et que probablement un plus grand nombre de commissaires seraient présents dans la plupart des cas quand il s'agirait de revoir une affaire. C'est un problème qui nous est familier ici. Un quorum est un minimum. Cette disposition signifie qu'un commissaire ne peut agir au nom de la Commission. Cela veut dire qu'une décision ne peut jamais être prise par un commissaire seul au nom de la Commission. Inutile de dire que, peu importe quel gouvernement sera au pouvoir, nous espérons qu'il fera en sorte de nommer des adultes responsables au sein de cette Commission. Nous nous attendons que les commissaires agissent de façon raisonnable. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de prescrire un quorum plus nombreux pour ces autres occasions, car je crois que le bon sens et le jugement des personnes qui constitueront les cadres de cette Commission seront tels que le grand public ne sera jamais scandalisé par le genre de situation dont l'honorable représentant parle comme théoriquement possible.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, je voudrais dire un mot au sujet de l'article 17, c'est-à-dire, de l'établissement d'une Commission et des divers comités qui y sont énumérés. La partie ayant trait aux appels m'intéresse particulièrement. On m'a laissé entendre, au sujet d'une décision prise par la Commission, qu'on pouvait interjeter appel auprès de la Commission et qu'un autre groupe de membres de la Commission entendrait l'appel. J'ai peut-être mal compris; dans ce cas, je voudrais que le ministre me signale mon erreur.

Si je comprends bien cet article, on établira au moins cinq comités ne comprenant pas moins de trois commissaires, sans compter le président, membre de droit de chacun de ces comités. Quel avantage réel résultera-t-il, pour l'article, de ce projet de loi concernant le droit d'appel si nous devons avoir un comité des transports par chemin de fer chargé de prendre des décisions dans ce domaine—qu'il finira par bien connaître—tandis que les appels adressés à la Commission seront entendus par certains de ses membres qui risquent d'être insuffisamment informés de la situation ou de la décision prise à son égard.

Est-il vraiment nécessaire de prévoir la formation de comités dans ce projet de loi? En d'autres termes, si j'étais membre de la Commission, ne pourrais-je—après un examen approfondi, cela va sans dire—m'occuper avec beaucoup de compétence, pendant un mois, d'un problème concernant les chemins de fer, et, plusieurs mois plus tard, d'un problème relevant de la loi sur l'aéronautique, de concert avec le comité des transports aériens ou avec un comité provisoire chargé d'étudier ces transports? Je n'aime pas qu'on subdivise cette commission en comités avec la rigidité stipulée dans cet article. A mon avis, nous n'accomplirons rien de la sorte.

Si nous appliquons les dispositions de cet article, qu'y aura-t-il de changé? Nous avons

actuellement diverses commissions qui examinent différents problèmes. Cette mesure prévoit la création d'une commission coiffant l'ensemble du domaine en cause et fractionnée en comités; nous perdrons, à mon avis, par ce fractionnement, tout avantage qui pourrait découler de la réunion de ces personnes. La Commission, selon moi, serait beaucoup plus utile si elle n'était pas morcelée. J'admets qu'on finira en pratique par soumettre un problème à un groupe de commissaires ou à un quorum au sein de la Commission canadienne des transports, comme l'a proposé le député de Springfield, mais il n'est pas nécessaire de stipuler catégoriquement la formation d'un comité des transports par chemin de fer qui n'examinera que les problèmes de ce secteur.

Si vraiment nous voulons une Commission connaissant à fond tous les modes de transport, elle ne devrait pas être morcelée comme le prévoit cet article. Les commissaires siégeant au comité des transports par pipe-line de denrées ou au comité des transports par véhicules à moteur peuvent rester inactifs pendant quelques années car, je le répète, il n'existe pour le moment rien de tel qu'un pipe-line de denrées. Un tel pipe-line n'est pas encore installé au Canada. Il n'y a à vrai dire aucune besogne pour un comité des transports par véhicules à moteur.

• (8.30 p.m.)

Pourquoi donc stipuler que certains commissaires devront siéger dans ces comités?

Pourquoi faut-il donner le détail des comités, comme cette disposition est censée le faire? Je préférerais que le paragraphe 1 de l'article 17 ne figure pas dans le bill. Il ne parvient qu'à fixer le quorum, ce qui, à mon avis, conviendrait mieux dans un autre article. Le ministre a parlé du quorum quand nous avons discuté l'article 5, où il est énoncé que telles dispositions de la loi sur les chemins de fer—plusieurs articles sont cités—font partie du bill. Cependant, il est énoncé à l'article 12 de la loi sur les chemins de fer que deux membres seulement constituent le quorum. A mon avis, le nombre de deux ou de trois est insuffisant.

En somme, je demande au ministre de commenter la nécessité de donner le détail des comités, mise à part la fixation du quorum. Certes, le quorum pourrait être fixé d'une façon qui assurerait une plus grande souplesse et une plus grande faculté d'adaptation et, de la sorte, les membres de la Commission pourraient passer d'un comité à l'autre. Le procédé permettrait l'uniformité des règlements régissant les divers modes de transport. Le seul véritable avantage dans l'établissement d'une commission des transports globale me semble l'uniformité des règlements s'appliquant aux divers concurrents dans le domaine des transports. Je ne vois pas l'utilité de ces divers comités.

L'hon. M. Pickersgill: Je suis convaincu que chacun d'entre nous aurait rédigé un projet de loi différent et, quelle que soit la méthode suivie, il aurait été possible d'en proposer une autre. Le projet de loi n'exige pas que tous ces comités soient établis avant que la chose s'impose. Je ne compte pas que le comité des véhicules à moteur soit établi dans un avenir immédiat et le comité des transports par pipeline de denrées ne sera certainement pas établi avant d'avoir du travail à accomplir. En outre, il n'y a aucune disposition de la loi qui stipule que les membres d'un comité ne pourront pas être désignés de temps à autre pour faire partie d'autres comités et, en fait, je crois que cela serait souhaitable. Il est très évident que, dans le cas des revisions prévues, les commissaires qui n'auront pas siégé lors de l'audience initiale devront le faire lors de la revision, autrement celle-ci sera vaine. Je crois que ces dispositions sont très souples. Nous ne devons pas oublier en outre qu'il est très important, si nous voulons régler ces affaires avec célérité, de désigner un certain nombre de commissaires au courant de ces questions. Tout compte fait, je crois que nous allons obtenir une assez bonne combinaison.

M. Horner (Acadia): Au fond, je voulais savoir si c'était nécessaire. Le ministre dit qu'il faut que certains membres soient versés dans le domaine qui leur sera confié. Je crois que ce sera évident sans qu'on ait besoin de mettre les points sur les i, dans le projet de loi. Nous verrons le comité des chemins de fer s'occuper des chemins de fer et se spécialiser dans ce domaine. Toutefois, s'il y a lieu de reviser les tarifs ferroviaires, la tâche sera confiée à un autre groupe qui n'aura pas d'expérience préalable dans ce secteur. Par exemple, si j'étais un expéditeur ou un manufacturier dans une industrie donnée, et que j'en appelais d'une décision rendue au sujet d'un tarif différentiel, un groupe de gens insuffisamment renseignés sur la question pourraient être obligés de l'étudier et d'annuler la décision d'experts en la matière. J'estime que c'est là un des dangers de la formation de plusieurs comités.

Dans un cas comme celui-ci, quelle chance aurait un expéditeur, un manufacturier ou le

consommateur des biens transportés d'être entendu de façon juste et équitable par les membres du comité? Ses chances seraient certes fort minces car, répétons-le, les décisions d'un groupe inexpérimenté passeraient outre à celles d'un groupe plus compétent et avisé. Il est possible qu'après un certain nombre d'années, deux ou trois membres de la Commission se familiarisent avec les problèmes du transport aérien et ferroviaire et qu'ils préfèrent siéger au sein des comités chargés de ces questions auxquelles ils s'intéressent. Mais je doute qu'il soit nécessaire de le préciser dans le projet de loi et d'énumérer les comités précis. Si la commission fonctionne avec souplesse, ses membres pourront choisir les comités où ils veulent siéger, de sorte que l'expéditeur, le fabricant ou le consommateur des produits transportés puisse faire étudier son cas d'une façon plus avertie et se faire entendre avec plus de justice que s'il comparaissait devant un groupe constitué selon les exigences déterminées par la loi. Je demande au ministre quel mal il y aurait à supprimer l'établissement de comités. Les audiences ne seraient-elles pas plus équitables si les comités n'étaient pas définis avec trop de précision?

M. Pugh: Avant que le ministre réponde au député d'Acadia, permettez-moi de dire que la façon dont cet article est rédigé peut nous causer beaucoup d'ennuis du simple fait qu'il prévoit que les comités se composeront de trois membres, en plus du président, qui est membre d'office de chacun des comités. J'entrevois un autre danger dans les points soulevés par le député d'Acadia, car je suppose que les décisions du comité se prendront par tous ses membres, y compris le président, qui en est membre d'office, et qui, en cas d'appel, pourrait être appelé à siéger au comité d'appel. De qui se formera le comité d'appel qui statuera sur la décision antérieure? Au dire du ministre, un président ou un vice-président sera membre de ce comité, mais il me semble qu'on s'attire des ennuis en disant que le président d'un comité peut être appelé à siéger au comité d'appel.

En toute justice, je ne vois pas comment on pourrait obtenir une décision équitable. Il faut se rappeler qu'il s'agit de l'appel définitif d'une décision rendue contre un autre transporteur. On a employé tant de mots dans cet article qu'il semble presque impossible de mettre le président, en tant que membre de droit, dans une situation où il ne serait pas appelé à juger une cause sur laquelle il s'est déjà prononcé.

• (8.40 p.m.)

Supposons que le président ne soit membre d'aucun comité, par exemple pour des raisons de santé. D'après cette disposition, il serait néanmoins membre du comité, et voilà où je vois un danger. A mon sens, c'est une chose qu'on devrait corriger avant d'adopter l'article. Je partage l'opinion du député d'Acadia, selon lequel le gouvernement aurait inséré cette disposition créant des comités parce que l'article traite de nombreux moyens de transport dont la Commission devra s'occuper. Cela nécessite une certaine spécialisation. Si les spécialistes en appellent à ceux qui ne le sont pas, vers qui ces derniers peuvent-ils se tourner? Ils doivent s'inspirer des précédents et des décisions antérieures. Ils peuvent décider qu'il serait difficile d'infirmer les décisions des spécialistes.

Ainsi, d'après moi, le point soulevé par le député d'Acadia est bien fondé et le gouvernement devrait non seulement songer à éliminer ces comités de spécialistes, mais examiner la procédure d'appel en vertu de laquelle le président et le vice-président doivent être membres du comité d'appel.

L'hon. M. Pickersgill: Le point soulevé par l'honorable représentant est entièrement réglé par le paragraphe 6 selon lequel le président et le vice-président ne peuvent jamais siéger tous deux au comité. Cette disposition a pour but d'assurer que ni l'un ni l'autre ne participe à une revision si une revision est demandée sur une question à laquelle l'un ou l'autre a déjà été mêlé.

M. Pugh: Si je puis interrompre le ministre, il est tout à fait évident que le président est nommé membre de droit de chaque comité créé. S'il s'agit ici d'un comité d'appel, il en fait certainement partie. Le principal, c'est que s'il est membre de droit de tout comité, on ne fait que se payer de mots en disant que lui ou le vice-président siégeront au comité d'appel. Il est membre de tous les comités; ainsi comment peut-il entendre un appel contre une décision d'un comité? Si un comité se prononce lors d'une première audience portant sur un tarif, il rend sa décision sans aucun doute avec l'approbation du président, que ce dernier soit là ou non, parce que le projet de loi stipule qu'il est membre de tous les comi-

tés. Cette disposition devrait donc être abrogée. On peut dire que le vice-président est membre du comité, mais le président ne peut en faire partie si le vice-président n'est pas disponible.

M. Lewis: Avant que le ministre réponde à cette question, j'aimerais signaler très brièvement deux points. Je ne partage pas l'opinion que certains députés ont formulée quant à la constitution du comité. A mon sens, la Commission pourrait assez difficilement fonctionner sans la présence de certains spécialistes prévus dans l'article. Je voudrais signaler un point qui n'est pas très important et demander au ministre de reconsidérer une réponse qu'il a déjà fournie.

La disposition du paragraphe 4 dont je m'apprête à parler a dû susciter certaines craintes. On autorise le comité à reviser une ordonnance ou une directive, mais on ajoute: «autrement que par l'intermédiaire d'un de ses comités (de la Commission)». Je me demande si cette réserve est nécessaire. Ne serait-il pas suffisant de stipuler que la Commission pourra procéder à la revision voulue, mais que les personnes qui s'en chargent n'auront pas siégé lors de la première audience? Le projet de loi prévoit que le comité sera composé de trois membres, mais qu'il en compte trois, quatre ou cinq, tous pourraient avoir une certaine connaissance du domaine en question.

Je ne puis voir pourquoi les membres de ce comité qui n'ont pas effectivement siégé lors de la première audience ne pourraient pas participer à la revision, au même titre que les autres membres de la Commission. A mon avis, en adoptant cette disposition, on pourrait dissiper les craintes des députés ayant signalé que le président est maintenant un membre de droit de chaque comité. S'il n'a pas siégé lors de la première audience, je ne vois pas pourquoi il ne pourrait participer à la revision.

En second lieu, je voudrais demander au ministre de reconsidérer sa décision et de ne pas rejeter l'idée du député de Springfield concernant l'élargissement du quorum. J'insiste sur ce point pour une raison un peu différente de celle qu'a invoquée le député de Springfield; ce n'est pas seulement parce que la Commission comptera de nombreux membres. Sauf erreur, tous les membres de la Commission ne participeront pas à la revision. Ce sera évidemment le cas de certains membres qui ne s'intéresseront pas à la question des règlements. En outre, aux termes de la clause actuelle, tous les membres du comité qui s'est occupé de la première audience ne feront pas partie du comité de revision.

Il faut accroître le quorum pour une autre raison. Ma proposition découle de l'expérience que j'ai acquise des tribunaux ordinaires et d'autres organismes d'appel. La cause est d'abord entendue par un seul juge, mais s'il y a appel, elle est ordinairement entendue par au moins trois juges. La raison est tellement évidente que je m'excuse presque de l'expliquer. Si l'on doit changer, voire rejeter la décision d'un tribunal, on confie le problème à plus de têtes que la première fois. C'est un principe très simple et très logique pour les tribunaux d'appel. Un tribunal d'appel doit compter plus de membres, plus de têtes, pour étudier le problème que ceux qui ont siégé en première instance. Par conséquent, puisque le quorum est de deux pour la première audition, il me semble que le député de Springfield a tout à fait raison de proposer au ministre un quorum de trois ou quatre quand la Commission revise une décision antérieure. Je ne propose pas un quorum énorme. Je me demande si le ministre ne pourrait pas examiner de nouveau la proposition de mon collègue?

M. Muir (Lisgar): Avant que le ministre réponde, j'aimerais élargir un peu cette discussion. Je m'inquiète des pouvoirs que nous conférons à cette supercommission. Le paragraphe 3 de l'article 17 stipule qu'un comité de la Commission peut, en conformité des règles et règlements de la Commission, exercer tous les pouvoirs et les fonctions de la Commission.

Le paragraphe 6 dudit article stipule que le président et le vice-président ne doivent pas siéger à une audition devant un comité de la Commission. La note explicative du paragraphe 6 se lit ainsi qu'il suit:

> Voici le but de cette modification: s'assurer que le président et le vice-président ne se trouveront pas placés dans des circonstances telles qu'ils aient à reconsidérer leur propre décision.

• (8.50 p.m.)

Ce qui m'inquiète, c'est que tout cela se ramène au fait que la Commission statuera sur ses propres décisions. C'est donner trop d'autorité à une commission quelconque sans prévoir des méthodes de vérification. L'activité de la Commission devrait être examinée par un autre organisme qu'elle-même. Je ne vois pas d'un bon œil la création d'une commission

qui établira des règlements, veillera à leur application et déterminera s'ils ont été violés ou non. Cette fonction devrait être confiée aux représentants élus du peuple.

L'hon. M. Pickersgill: Je devrais tout d'abord relever l'argument du député de Lisgar, argument qui s'explique par le fait que nous voulons instituer une formule nouvelle qui ne régit aucune autre commission. Il s'agit d'un pouvoir de vérification au sein de l'institution elle-même avant qu'un appel en bonne et due forme puisse être interjeté.

Présentement, la Commission des transports peut, moyennant un quorun de deux, rendre une décision qui ne saurait être cassée que par les tribunaux ou par le gouverneur en conseil. La revision à l'étude nous semble souhaitable à titre de stade intermédiaire. Nul doute que l'insertion de cette nouvelle clause ait suscité certains problèmes d'interprétation. A mon avis, si le député d'York-Sud—je dis ceci avec mon hésitation habituelle en présence d'un avocat éminent—a réellement cru que le passage du paragraphe 4 dont il a donné lecture voulait dire qu'aucun membre du comité en question ne saurait effectuer une revision après avoir déjà étudié ou non la cause originale, la disposition n'est pas claire. Il saute aux yeux que l'un ou l'autre des membres d'office, le président, ou encore le vice-président devrait toujours prendre part à la revision.

M. Lewis: Le ministre voudrait-il s'en informer auprès de ses conseillers? En effet, je ne vois pas d'autre interprétation possible.

L'hon. M. Pickersgill: Le député a probablement raison. Tout ce que je dis c'est que tel n'en est pas l'objet. Il est parfaitement clair, d'après la note explicative concernant le paragraphe 6, qu'on ne saurait interpréter ainsi l'intention du rédacteur. C'est pourquoi, après avoir entendu les différents points de vue, je demanderai que l'article soit réservé pour permettre aux avocats de l'étudier d'ici demain et de s'assurer de ces points-là.

Quant aux séances de revision par le président ou le vice-président, je dirais que, seulement dans des circonstances tout à fait spéciales, un comité serait dirigé par le président et la revision présidée ensuite par le vice-président, car cela tendrait à créer des conflits peu souhaitables de personnalités.

A mon avis, ce qui se produira dans la plupart des cas, c'est que ni le président, ni le vice-président ne siégeront à l'audience initiale, sauf en des cas réellement très importants où il faudra être en nombre assez imposant, et alors ce sera probablement le vice-président qui siégera. Ainsi, le président sera ensuite en mesure de présider la revision. Par conséquent, s'il n'est pas clair que seules les personnes qui ont siégé à l'audience initiale sont exclues de la revision et si ce n'est pas là le sens du projet de loi, je verrai à ce qu'il soit rendu conforme à ce qui en est l'objet réel.

Le problème signalé par le député d'Acadia se trouve ainsi en grande partie résolu. Je dois pourtant dire que certains membres éminents du barreau nous ont conseillé de nommer quelques profanes à la Commission. Pour les revisions en particulier, il vaudrait beaucoup mieux avoir moins d'avis spécialisés et plus de bon sens. Mais je n'entrevois pas de difficulté majeure à cet égard.

J'admets, comme le député d'Acadia, qu'il est inutile de prescrire des comités spécialement désignés. Je suis le parrain de la mesure et à mon avis c'est préférable. Je sais que le député ne partage pas mon opinion, mais nous sommes d'accord sur tant de points qu'on ne saurait l'être sur tout. A mon avis, il est préférable de procéder ainsi.

Je penserais différemment si la Commission n'avait pas le pouvoir de modifier la composition de ce comité de temps à autre ce qui est à mon avis, très utile. Par exemple, si un membre d'un de ces comités estime y être un poids mort et veut siéger dans un autre comité; rien dans la mesure que je sache ne l'en empêcherait. S'il en est autrement, nous examinerons attentivement le libellé du bill pour y remédier car ce n'est pas ce que nous voulons. Même si la mesure a une vaste portée, je ne la veux pas rigide, mais maniable, si on comprend ce que je veux dire.

Quant à la question du quorum, je suis prêt à l'examiner à nouveau. Je dois dire que j'ai déjà révélé aujourd'hui qu'à bien des égards je suis vieux jeu. J'aime penser que les gens vont agir avec sérieux et qu'il ne faut pas adopter quantité de règles pour les y forcer. Je ne puis concevoir une situation où deux membres seulement siégeraient à une de ces revisions, et voici pourquoi je le dis. Je crois

que le député d'Okanagan-Boundary pensait à tort que cette Commission serait liée par les mêmes règles de solidarité que celles liant le cabinet. Les commissaires n'ont pas besoin d'être d'accord ni de prétendre l'être. J'estime donc qu'il serait peu pratique et même ridicule pour une revision d'avoir un nombre pair de membres. Un nombre impair est, au contraire, désirable, afin de pouvoir emporter une décision à la majorité.

Je le répète, monsieur le président, j'examinerai la question de savoir s'il y a lieu de prescrire un quorum spécial, mais je ne crois pas que celui-ci soit réellement nécessaire. Je ne vois rien à redire à un quorum de trois je ne vois pas ce quorum supérieur à ce chiffre car plus élevé que trois il serait susceptible dans certains cas, d'occasionner du retard. A des fins de revision je ne vois aucune objection à un quorum et si nous devions apporter d'autres amendements pour asseoir juridiquement notre position, je suis prêt à les étudier.

• (9.00 p.m.)

[*Français*]

M. Mongrain: Monsieur le président, traitant de cet article 17 du bill C-231, je crois bien qu'en étudiant la composition de ces comités on pourrait en parler pendant des jours et des jours, car il y a probablement maintes opinions différentes sur ce sujet. Je crois qu'on peut dire, tout de même, que la composition proposée dans le bill est satisfaisante et mérite d'être mise à l'épreuve.

Par ailleurs, il y a une autre chose qui m'inquiète. Dans les remarques qui ont été faites, je crois voir une tendance à ne pas trop donner de pouvoir au président et au vice-président parce qu'on craint qu'ils en abusent. Eh bien, moi, au contraire, je crois que le bill tend à mettre de l'ordre dans une situation confuse, soit celle des transports. Il faut que nous donnions à cette Commission et, en particulier, à ses dirigeants, le président et le vice-président, qui devront être l'âme de cette Commission, tout de même assez de pouvoirs pour qu'ils puissent accomplir un travail efficace. Mais si l'on distribue tous les pouvoirs de façon que leur influence soit neutralisée et que ce soit tout le monde qui contrôle l'affaire, on va se trouver dans la situation que décrit le vieux dicton anglais: *Too many cooks spoil the broth.* Il faut tout de même s'attendre à ce que ceux qui seront nommés à ces postes auront une expérience suffisante des hommes et des choses pour pouvoir porter des jugements objectifs.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Advenant que, dans le cours des affaires ordinaires ou extraordinaires, les requérants ne soient pas satisfaits des décisions, même après avoir été en appel et avoir été entendus par des collègues des membres de la Commission, ils pourront toujours avoir recours aux cours de justice et même en appeler au gouvernement en conseil.

Monsieur le président, j'ai trois questions à poser au ministre. Au fait, ce que j'ai à lui demander a trait à certaines choses qui m'inquiètent beaucoup plus que la composition de cette Commission, que je trouve acceptable et satisfaisante, même si ce n'est pas parfait. Mais, qui va trouver la formule parfaite? Et peut-être que les trois questions que je poserai, j'aurais dû les poser lors de l'étude de l'article 16, ou devrais-je peut-être les poser un peu plus tard au cours de la discussion sur l'article 17, mais je réclame votre indulgence afin de les poser maintenant parce que je crois qu'elles sont importantes.

Je prévois, monsieur le président, que cette Commission fera face à tout instant à certains conflits de «juridiction» entre les provinces et le gouvernement fédéral. Pour ma satisfaction personnelle, et probablement pour celle de mes collègues, je voudrais poser au ministre une question que je diviserai en trois points.

Premièrement, les provinces ont-elles été consultées avant qu'on élabore ce projet de loi pour essayer d'éviter, autant que possible, les empiétements, les conflits de «juridiction»? Quand le bill sera adopté et que, dans le cours normal des choses, dans l'exercice de ses fonctions, cette Commission des transports se trouvera en face d'un conflit avec les ministères des Transports des provinces, est-ce qu'on a prévu une formule quelconque pour qu'il y ait des consultations régulières, de façon à éviter que ces conflits, ces divergences ou ces dédoublements d'autorité ne s'aggravent et ne deviennent quelque chose de regrettable? Et si, après ces consultations, ce dialogue entre la Commission canadienne des transports et les organismes provinciaux, il arrive qu'on ne s'entende pas, évidemment, il y aura recours aux cours de justice. Mais est-ce que l'honorable ministre a prévu une cour supérieure d'arbitrage qui pourrait régler les conflits de «juridiction» entre les provinces et la Commission canadienne des transports?

Monsieur le président, il ne faut pas se leurrer d'illusions; il va y avoir des conflits. Au fait, le bill n'est pas encore adopté, et nous entendons déjà, de la part de certaines provinces, des échos de divergences d'opinions. Connaissant le bon tempérament de l'honorable ministre, je suis d'avis qu'il ne cherche ni les difficultés ni les conflits; au contraire, il veut les atténuer.

Alors, je répète ma question. Est-ce qu'on a eu des consultations avec les provinces avant de préparer le projet de loi? Est-ce qu'on a prévu une formule de rencontre régulière, dans l'exercice des fonctions de cette Commission, justement pour aplanir les difficultés, les prévenir, les empêcher? Et si l'on ne réussit pas à s'entendre, est-ce qu'on a prévu un tribunal d'arbitrage supérieur qui décidera, dans ces conflits, entre le gouvernement fédéral et les provinces?

J'aimerais avoir l'opinion de l'honorable ministre sur ces trois questions.

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: D'abord, l'un des aspects du bill, celui qui touche le transport par véhicule à moteur, a fait l'objet de méprises. Les sociétés de chemins de fer constituées en corporations par le Parlement relèvent de la compétence générale du Parlement, cela personne ne l'a contesté. La compétence du Parlement est certes absolue quant aux navires à vapeur et à tous les modes de navigation. Même un canot ne peut faire l'objet de règlements édictés par un gouvernement provincial. Les plus hauts tribunaux ont nettement établi que l'aviation relevait du Parlement. L'unique point qui puisse faire l'objet d'un litige, c'est la limite de sa compétence en matière de transport par véhicule à moteur. On a cru jusqu'en 1954, alors que le Conseil privé a rendu sa décision—l'une des dernière s'appliquant au Canada—que la circulation routière relevait exclusivement des provinces. Les tribunaux ont décidé—la décision ne touche pas, bien entendu, les conducteurs de voitures privées—que lorsqu'un transporteur commercial exploite un service d'autobus ou de camion au-delà d'une frontière provinciale, qu'il dessert plus d'une province ou que ses véhicules se rendent à l'étranger, il relève alors, et exclusivement, de la compétence de notre Parlement.

A l'époque nous ne disposions pas des rouages nécessaires pour assumer cette juridiction. Les provinces avaient l'habitude de s'en charger. Le Parlement fédéral a adopté la loi sur le transport par véhicules à moteur—c'était son titre, je crois—qui permettait au Gouvernement du Canada de conférer, en la matière une certaine autorité à des organismes provinciaux—non aux provinces elles-mêmes, car nous n'en avons pas le droit, et les tribunaux l'ont confirmé. Nous avons transformé ces organismes provinciaux en organismes fédéraux à des fins qui relèvent de l'autorité du Parlement fédéral. Dans l'ensemble, le système a assez bien fonctionné. Il y a un ou deux ans, les tribunaux du Manitoba et ceux d'une autre province—dont le nom m'échappe pour le moment—ont rendu des jugements qui mettaient en doute la compétence de ces organismes à assumer efficacement l'autorité en question. Ces causes ne sont pas encore parvenues aux tribunaux de dernière instance. Je ne pense pas qu'aucune d'elles ait été soumise à la Cour suprême. Il se peut que dans sa sagesse, cette dernière diffère de vues avec les instances inférieures et que le problème ne se pose pas.

En légiférant pour tous les secteurs des services de transport relevant de l'autorité du Parlement fédéral, nous avions le sentiment qu'il fallait prévoir des dispositions nous permettant de résoudre un problème pour éviter d'être acculés à une impasse une deuxième fois. Ce serait le chaos s'il n'y avait aucun moyen juridique de régler un problème. Nous avons fait part aux gouvernements provinciaux de nos intentions à ce sujet. Nous n'avons pas jugé utile de les consulter là-dessus, car cela est du ressort exclusif du Parlement.

Si j'étais le premier ministre du Manitoba ou du Québec—ce qui est fort peu probable...

L'hon. M. Ricard: Vous n'avez jamais dit si vrai.

L'hon. M. Pickersgill: ...mais si j'étais à leur place, et si un membre du gouvernement me disait: «Avez-vous demandé l'avis d'Ottawa avant de proposer cette loi qui relève de l'autorité exclusive de la province?» Je répondrais: «Certainement pas. C'est notre affaire, cela ne regarde pas les autres». J'ai le même sentiment pour ce qui est de l'autorité exclusive du Parlement, comme dans ce cas-ci.

Bien que nous sachions gré aux provinces d'avoir permis à ces organismes au cours des années d'agir pour le compte du gouvernement fédéral, nous avons également exprimé notre satisfaction et déclaré que nous ne voulions pas modifier la formule sans nécessité. Nous avons signalé que tout ce que nous cherchons à obtenir en vertu de ce projet de loi est un pouvoir de réserve, au cas où il deviendrait nécessaire de l'employer, afin que la loi et non l'anarchie règne dans ce domaine en certaines circonstances. C'est tout ce que nous demandons au Parlement.

Nous voulons également tenir une conférence avec les provinces. Toutes ont manifesté leur intention d'y assister pour discuter non seulement cette question, mais aussi plusieurs autres qui touchent le transport par véhicules à moteur et sont primordialement du ressort des provinces mais au sujet desquelles nous voulons être de quelque utilité; il s'agit du domaine administratif. Nous voulons la plus grande collaboration sur ce point et je crois que la plupart des gouvernements provinciaux sont du même avis.

En ce qui concerne notre fonction législative propre, les tribunaux ont jugé qu'elle est exclusivement fédérale. Je crois donc que

nous nous sommes acquittés de toutes nos obligations en prévenant les provinces des mesures envisagées et en indiquant que nous agissions ainsi non pas parce que nous n'étions pas contents des provinces, mais simplement par mesure de prévoyance.

• (9.10 p.m.)

L'hon. M. Hamilton: Je voudrais demander au ministre de me fournir des éclaircissements. Ma première question porte sur l'article 17 (5). Si le ministre a devant lui le projet de loi, il verra qu'on y stipule:

> A toute audition de la Commission tenue aux fins de rendre une ordonnance ou de donner une directive, une autorisation ou une approbation ou d'imposer une sanction, relativement à toute question de la compétence de la Commission, celle-ci peut ... permettre au représentant ou à l'agent d'un gouvernement provincial ou d'une municipalité ou d'une association ou d'un autre organisme représentant les intérêts des expéditeurs ou des destinataires au Canada de comparaître et déposer...

D'un autre côté, si l'on se reporte au paragraphe (4), on constate qu'il se lit ainsi qu'il suit:

> Lorsqu'une ordonnance, une règle ou une directive établie par un comité de la Commission relativement à toute question concernant un moyen particulier de transport, à l'exception d'une question relative à un taux, un permis, ou un certificat particuliers, fait l'objet d'une opposition de la part d'un exploitant ... la Commission doit, autrement que par l'intermédiaire d'un de ses comités, reviser l'ordonnance, la règle ou la directive...

Le profane déduira évidemment de ce texte que lorsqu'un exploitant s'oppose à la décision de la Commission, l'affaire sera réexaminée, mais lorsqu'un gouvernement provincial ou municipal ou n'importe quel groupe d'expéditeurs s'estiment lésés dans leurs droits, ils ne pourront que présenter des instances. Pourquoi donc ce dernier groupe n'aurait-il pas, lui aussi, le droit d'en appeler d'une décision qui lui serait défavorable?

L'hon. M. Pickersgill: Le seul cas qui puisse faire l'objet d'un réexamen en vertu du paragraphe 4 est celui où l'exploitant d'un mode de transport s'estime traité injustement par rapport à l'exploitant d'un autre mode de transport. Il n'est pas prévu que la Commission plénière réexamine la décision d'un comité lorsque le litige oppose, mettons, un expéditeur et un transporteur. Dans les cas de ce genre, la règle ordinaire s'appliquera, c'est-à-dire que les parties pourront recourir aux tribunaux, au ministre ou ou gouverneur en conseil, selon le cas, tout dépendant de la loi pertinente, qui fait foi.

Parce que nous assujettissons tous les modes de transport à l'autorité d'une même commission et que nous créons ces comités, on a estimé que le comité des chemins de fer, par exemple, pourrait prendre une décision qu'un transporteur absent de l'audience jugerait contraire à ses intérêts légitimes. En l'occurence, l'intéressé pourrait demander à la Commission de faire un examen approfondi de son cas. Tel est l'objet de la présente disposition.

L'hon. M. Hamilton: Cette réponse me satisfait. Je crois qu'elle explicite la pensée des rédacteurs du bill.

Ma deuxième question a trait au paragraphe 3 de l'article 17, où il est dit:

> Nonobstant toute disposition de la loi sur les chemins de fer ou de la loi sur l'Office national de l'énergie régissant des questions examinées par la Commission, un comité de la Commission, peut, en conformité des règles et règlements de la Commission, exercer tous les pouvoirs et les fonctions de la Commission...

Ce que je veux savoir concerne la loi sur l'Office national de l'énergie, dont je connais l'historique et l'objet. Le ministre peut-il nous citer le cas d'une disposition de cette loi dont la Commission pourrait ne pas tenir compte dans l'exercice de ses pouvoirs sous l'empire de l'article 17 (3)?

L'hon. M. Pickersgill: Quand nous aborderons plus loin un article ayant trait aux pipe-lines pour denrées, le député y trouvera une disposition spéciale visant les pipe-lines transportant du pétrole, du gaz et certains autres produits. Ceux qui n'acheminent que le pétrole et le gaz continueront à relever exclusivement de l'Office national de l'énergie. Elle a pour but d'éviter les audiences doubles et de rendre légales les audiences conjointes, en dépit des dispositions de la loi sur l'Office nationale de l'énergie. Quand nous arriverons à l'article dont j'ai parlé, je suis certain que le député comprendra ce qui en est.

M. Nugent: Je n'ai pas parfaitement compris ce que le ministre disait au sujet de la Commission qui peut revoir les décisions des comités. Sauf erreur, il a dit que les membres du comité qui ont rendu la décision siégeraient au sein de la Commission. Si je me trompe, qu'il me reprenne. Si c'est ce qu'il voulait dire, expliquera-t-il pourquoi il lui semble souhaitable que les membres du comité qui ont étudié une demande fassent partie de la Commission quand elle reverra leur décision?

L'hon. M. Pickersgill: Je me suis sans doute mal exprimé, car j'ai voulu dire exactement le contraire. Les personnes qui auront pris part à la première audience ne seront pas censées participer à la revision, qui devrait être faite par d'autres membres de la Commission.

M. Nugent: Un autre point surgit. Le ministre n'estime-t-il pas qu'un membre qui est

d'ordinaire, mettons, membre du comité des transports mais qui n'a pas fait partie du comité examinant la demande, pourrait siéger à la Commission comme membre afin de formuler les opinions spécialisées du comité à la Commission? A mon avis, le texte de cet article n'indique pas clairement que cela serait permis. Le texte renferme l'expression «autrement que par l'intermédiaire d'un de ses comités». Le ministre a-t-il songé à l'opportunité d'avoir comme membre d'un comité particulier une personne qui n'a pas participé à une audience, offrant ses services comme membre d'une commission revisant un cas?

L'hon. M. Pickersgill: C'est exactement ce qui devrait se produire, à mon avis. On m'a maintenant donné quelques conseils sur le point soulevé par le député d'York-Sud. On me dit que, de l'avis des rédacteurs, ce qui est exclu c'est une revision par le même comité de revision en sa qualité de membre de la Commission à condition de ne pas être exclu par les dispositions prévues à l'article 19.

• (9.20 p.m.)

Toutefois, un membre d'un tel comité pourrait participer à une revision en sa qualité de commissaire à moins que les procédures prescrites à l'article 19 le lui interdisent. En vertu de cet article 19, la Commission a la liberté d'agir comme elle l'entend en ce qui concerne le quorum, ce qui lui permettrait, au besoin, de déterminer des taux plus élevés que ceux fixés par la loi sur les chemins de fer, sans qu'ils soient assujettis par la loi. Cette disposition avait pour but de fournir un élément de revision qui serait représentatif des divers modes de transport régis par la Commission.

Le député d'York-Sud fait des signes de tête négatifs, et peut-être aussi le député de Peace River. Je ne voudrais pas demander au comité d'adopter cet article ce soir, mais si nous avons débattu tous les points que les députés voulaient soulever, je demanderais au comité de réserver l'article afin de me permettre d'examiner les diverses observations qui ont été faites et de voir s'il y a lieu d'apporter plus de précisions au libellé.

M. Pugh: Le ministre fait bien de revoir cet article. On procédera à une revision si un autre mode de transport s'aperçoit qu'on ne le traite pas équitablement à l'égard des licences ou dans d'autres domaines. Il semble que le député d'York-Sud et celui de Springfield ont raison de demander que tous les membres de la Commission fassent partie du comité de revision, car deux têtes valent mieux qu'une.

Dans chaque cas, il y aurait probablement deux modes concurrents de transport, sinon plus. C'est pourquoi mieux vaudrait que tous les membres de la Commission fassent partie du comité de revision. Plus le quorum serait large, plus le comité de revision ressemblerait à nos cours d'appel, et à notre Cour suprême où siègent un très grand nombre de juges.

M. Bell: Qu'arrive-t-il à l'ordonnance quand elle fait l'objet d'une revision? Supposons que la Commission rende une décision ou édicte une ordonnance; quand cette dernière fait l'objet d'une revision, selon les circonstances prévues à l'article 17, est-elle réservée ou bloquée pendant ce temps-là?

L'hon. M. Pickersgill: Si le député n'y voit pas d'objection, j'aimerais que cette question soit réservée ainsi que l'article afin que je puisse y répondre quand je me serai renseigné.

M. Nugent: Aux termes du paragraphe 4, certaines personnes déterminées peuvent demander qu'une ordonnance, une règle ou une directive fasse l'objet d'une revision, tandis qu'aux termes du paragraphe 5 celles qui peuvent témoigner à une audience forment une catégorie beaucoup plus vaste qui comprend les municipalités, les gouvernements provinciaux, etc., mais la disposition prévoyant une revision ne donne pas à celles de cette dernière catégorie le droit de demander une revision. Je vois qu'aux termes de l'article 18 un intervenant peut en appeler. Le ministre nous dira-t-il pourquoi exactement seules certaines personnes peuvent demander une revision?

L'hon. M. Pickersgill: Le but n'est pas de reviser les décisions prises dans un conflit entre expéditeurs et transporteurs. Il consiste uniquement à reviser les décisions intervenues dans le cas d'un transporteur particulier, décisions qu'un autre transporteur estime injustes. La portée en est très restreinte. Mais les cas importants ne seront pas des conflits entre transporteurs. Ce seront des conflits entre expéditeurs et transporteurs, et c'est à ce genre de conflit que les municipalités et les gouvernements provinciaux sont le plus intéressés. La procédure ordinaire actuelle régissant les appels subsistera pour régler ce genre de conflit.

Pour obvier à certaines difficultés inutiles, on a estimé préférable de ne plus porter les conflits entre transporteurs devant le gouverneur en conseil et devant les tribunaux, en premier lieu, mais de les porter devant la Commission.

M. Nugent: Je puis comprendre l'objet de la revision expliquée par le ministre, mais à mon avis, ce procédé pourrait être plus efficace si on l'utilisait plus largement. Je songe à certains problèmes qui ont surgi de temps à autre. Je pense particulièrement à la Commission des transports aériens et à son activité dans le domaine du transport septentrional. Par suite de certaines de ses décisions, elle a souvent perdu de vue qu'elle devait assurer au Canada un bon service de transport aérien; dans certains cas, elle a décidé de restreindre la concurrence pour que l'exploitant choisi obtienne un bon rendement financier, et, partant, fournisse du bon matériel et un bon service.

Parfois, en luttant avec la Commission des transports aériens pour obtenir l'amélioration du service et, surtout, l'établissement d'un nouveau service, j'ai constaté que la Commission prenait tant à cœur les intérêts de l'exploitant et s'appliquait tellement à restreindre la concurrence que, à l'occasion, elle oubliait qu'assurer le service aérien était sa fonction primordiale, et que restreindre la concurrence pour rendre l'exploitation profitable n'était qu'un objectif secondaire.

• (9.30 p.m.)

Si les décisions doivent être prises par un comité de la Commission qui fonctionne de la même manière que les comités de la Commission des transports aériens, ce comité, me semble-t-il, pourra porter plus d'attention aux services aériens qu'à l'intérêt public. Le gouvernement a fait carence en ne donnant pas aux municipalités, aux provinces et aux groupes intéressés de certaines régions, l'occasion de demander une revision par la Commission avec l'espoir que l'ensemble de la Commission n'étant pas plus orienté vers les transports aériens que vers les transports ferroviaires, pourrait songer davantage à assurer au pays un service faisant preuve d'un peu plus d'imagination. De cette manière, la Commission pourrait envisager la situation avec une plus grande objectivité et sans trop se soucier du bien-être financier ou de la solvabilité d'un transporteur aérien d'une région. La Commission se rendrait compte des besoins d'une collectivité ou d'un district et exigerait de meilleurs services des transporteurs qui voudraient poursuivre leurs opérations.

En acceptant ma proposition, on ferait passer l'intérêt public avant celui de la compagnie. Cela permettrait de stimuler l'amélioration des services. J'estime qu'un comité qui s'occupe uniquement d'un type spécial de compagnie, comme l'ont fait les comités de la Commission des transports aériens prendrait trop à cœur les intérêts de cette compagnie. Par suite, il serait lent à accepter toute nouvelle proposition de concurrence capable de répondre aux nouvelles demandes de services. Il nous faut des organismes dynamiques qui nous aideront à aménager de nouvelles régions et à créer de nouvelles affaires. De la sorte, non seulement la concurrence deviendra possible, mais encore la situation financière du pays s'en trouvera meilleure.

Quand le gouvernement songera à rédiger à nouveau cet article, j'espère qu'il tirera une leçon salutaire du passé et prendra une disposition en vue d'établir une procédure de revision générale en vertu de l'article 5 sur la demande des personnes autorisées à intervenir. On pourrait, en dernier lieu, considérer le point de vue du public, avant qu'un décret devienne officiel, sans qu'il soit besoin d'en appeler au ministre.

Si l'on a examiné cette proposition et qu'on l'a rejetée, j'espère que le ministre nous dira pourquoi. C'est peut-être gênant, mais, d'après moi, des organismes comme la Commission des transports aériens ont tendance à s'occuper de leurs petites affaires plutôt que de tenir compte de l'évolution des besoins du pays en vue d'édifier un réseau de transport plus viable.

L'hon. M. Pickersgill: Si nous nous entendons pour réserver l'article, j'examinerai la proposition avant de répondre. Les membres du comité consentiront peut-être à réserver l'article 17 et à passer à l'article 18.

M. le président: Le comité consent-il à réserver l'article 17?

Des voix: D'accord.

L'article 17 est réservé.

Sur l'article 18—*Appel.*

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, mes observations sur cet article s'adressent au ministre. En lisant les paragraphes 1 et 2, il est évident qu'un requérant auquel la Commission refuse un permis en vertu de la loi sur l'Aéronautique, un permis pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur ou un certificat de commodité et de nécessité publiques, peut interjeter appel au ministre.

L'article déclare qu'à la suite d'un appel, le ministre doit alors certifier son avis à la Commission qui doit s'y conformer. J'insiste sur le mot «doit». Si l'on examine le paragraphe 2, on constate qu'en cas de suspension

d'un permis ou d'un certificat de commodité et de nécessité, il est possible d'en appeler auprès du ministre mais que celui-ci doit certifier son avis à la Commission qui doit s'y conformer explicitement.

Pour des raisons d'efficacité, nous plaçons entre les mains d'une Commission d'importants secteurs de notre économie que représentent les modes de transport. Pour des raisons d'efficacité en matière d'octroi ou de suspension de permis, nous supprimons les dispositions qui permettent une revision par le gouverneur en conseil, pour confiner cette responsabilité au ministre.

L'hon. M. Pickersgill: C'est précisément ce que prévoit actuellement la loi sur l'aéronautique.

L'hon. M. Hamilton: Mon raisonnement reste valable. De fait, la thèse générale que j'ai l'intention de présenter à propos de l'amendement que proposera le député de Peace-River au sujet de l'article 20 de la mesure, s'en trouve étayée. Il faut une certaine forme de contrôle parlementaire. Il doit y avoir un certain mécanisme qui permette d'exercer un contrôle sur la Commission et les ministres.

Je voulais donner au ministre un aperçu de la thèse que j'ai l'intention de développer lorsque nous examinerons l'article 20. J'ai signalé le mot «doit». Si la loi sur l'aéronautique renferme cette obligation, c'est une preuve supplémentaire que le Parlement ne doit pas être mis aux oubliettes.

L'hon. M. Pickersgill: Je suis de ces vieux démodés qui sont partisans d'un gouvernement responsable. Un ministre est comptable au Parlement et il s'expose à la censure de ce dernier pour tous ses actes. Si l'appel peut désormais être interjeté auprès du ministre au lieu du gouverneur en conseil, sur ces questions, c'est parce que les conseillers de Sa Majesté et du gouverneur ont toutes sortes de choses à faire, comme le sait le député qui a déja été un des conseillers de Sa Majesté, même si temporairement on ne sollicite pas ses conseils.

Si l'on prévoit trop d'appels au gouverneur en conseil, de deux choses l'une: ou bien ils seront étudiés très superficiellement ou bien ils seront retardés indûment. En ce qui concerne la question des permis et autres affaires du même genre, les gens aiment que cela aille rondement, même si la réponse est parfois négative. La pire chose qui puisse arriver, c'est qu'une demande reste indéfiniment en suspens.

Cette tâche sera peut-être onéreuse pour le ministre, mais je crois qu'elle le serait davantage si elle était imposée au gouverneur en conseil. Comme les députés le savent, il est toujours possible, durant l'étude des crédits d'un ministre ou lors du débat sur une motion de subsides, d'interroger le ministre et de lui demander des explications. Si nous établissions un comité composé d'un personnel plus compétent et spécialisé pour traiter des problèmes de transport, ces questions seraient examinées de façon plus approfondie.

Je suis entièrement en faveur. Comme le sait l'honorable représentant, je ne prétends pas prévoir ce qui va se passer lorsque nous arriverons à l'article 20, mais j'approuve l'idée d'après laquelle un comité de la Chambre assisté de spécialistes approfondisse la question.

• (9.40 p.m.)

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, je ne veux pas retenir le comité trop longtemps, mais je m'aperçois en lisant l'explication de cet article que la disposition prévoit:

L'institution d'appels au Ministre plutôt qu'au gouverneur en conseil...

Donc même si la Loi de l'aéronautique le permet, cette explication m'a induit en erreur. J'ai dit sans ambiguïté que même si un changement est apporté, j'endosse ce que le ministre vient de dire. Si l'on en juge par le temps que mettent 18 ou 20 membres du cabinet à terminer l'étude d'une question technique, ce serait une perte de temps que d'essayer d'accroître le rendement d'opérations telles que celles de l'industrie des transports. Je suis d'avis qu'il faut améliorer la situation, mais, en même temps, j'avertis le ministre de faire attention au principe d'ordre général que renferme l'article 20. J'ai essayé de convaincre le ministre de considérer nos suggestions d'un œil favorable lorsque nous en arriverions à l'article 20.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, l'honorable député déclare qu'il est beaucoup plus facile de décapiter un seul homme que 20.

M. Barnett: Monsieur le président, j'ai cru qu'il y avait une divergence d'opinion entre le député de Qu'Appelle et le ministre mais apparemment il n'y en a pas. Pour moi, il est beaucoup plus facile d'obtenir sur un plateau la tête d'un seul ministre que de vingt. Cependant, j'ai soulevé un autre aspect de l'article 18 qui m'inquiète. Je veux parler de la distinction faite entre les droits d'un intervenant aux termes du paragraphe 1 et ces droits aux termes du paragraphe 2. A la lecture de l'article, il me semble qu'en vertu du paragraphe 1 un requérant ou un intervenant à une demande présentée à la Commission pour un permis peut en appeler au ministre d'une décision finale, mais qu'en vertu du paragraphe

2, qui concerne le pouvoir qu'a la Commission de suspendre, d'annuler ou de modifier un permis, il n'est pas prévu qu'un intervenant puisse interjeter appel.

Il est improbable, je le sais, que dans le cas de la suspension ou de la cancellation d'un permis, l'intervenant désire en appeler; mais lorsqu'il s'agit de modifier un permis—et ma remarque s'inspire de constatations que j'ai précédemment soulignées à l'attention du ministre des Transports au sujet du fonctionnement de la Commission des transports aériens—dans certains cas, c'est presque l'équivalent de l'octroi d'un nouveau permis. Dans de tels cas, il peut arriver qu'un intervenant désire en appeler au ministre d'une décision de la Commission. Si je me souviens bien, il n'y a pas longtemps la loi sur l'aéronautique prévoyait un appel au ministre de la part d'un requérant, mais non d'un intervenant.

L'hon. M. Pickersgill: C'est un changement que le Parlement a déjà apporté au cours de la session actuelle, je crois.

M. Barnett: A mon sens, on a remédié à la situation. Je soulève la question à ce moment parce que je crains qu'on doive envisager à l'avenir une situation semblable à celle qui existait dans le passé; si je comprends bien le paragraphe, un intervenant, qui serait peut-être parfaitement justifié de s'opposer à la modification d'un permis par la Commission, ne pourrait le faire.

Le ministre peut-il nous expliquer la différence entre le droit d'appel d'un intervenant au paragraphe 1 et le droit d'en appeler au ministre au paragraphe 2? Le ministre pourrait-il éclairer le comité sur ce point?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, c'est une innovation pour permettre à un intervenant d'en appeler s'il s'agit d'un premier requérant. Dans la plupart des cas, une demande est faite par quelqu'un qui n'a jamais fourni le service. Les intervenants sont presque toujours des personnes qui exploitent une entreprise et qui prétendent, en général, que les exploitants existants suffisent à la demande. Selon eux, le fait d'en autoriser un autre à fournir un service, au lieu de permettre à quelqu'un de gagner sa vie en exploitant une entreprise rentable, mettrait deux ou trois exploitants en mauvaise posture.

Dans certains cas où la Commission a délivré des permis, des intervenants se sont sentis véritablement privés de leurs moyens d'existence. J'ai donc recommandé au Parlement, qui a jugé bon d'accepter la proposition, qu'en

pareils cas, un intervenant soit autorisé à interjeter appel. Évidemment, l'autre cas ne pourrait se produire que si quelqu'un exploitait déjà une entreprise. On a pensé que l'intervenant serait presque invariablement un exploitant existant et qu'alors, la seule personne sérieusement lésée serait vraisemblablement le requérant. C'est pour cela que nous avons adopté cette attitude. L'autre solution aurait pu être prévue. Cependant, j'estime en toute logique que nous voulons accorder le droit d'appel mais aucune personne sensée ne veut faire une cour d'appel d'un ministre de la Couronne.

Il n'est pas du tout souhaitable d'établir des organismes indépendants chargés de s'occuper de ces questions et d'en appeler ensuite de leurs décisions auprès d'hommes politiques. Il me semble, pour l'instant, que nous devrions attendre un peu pour voir les résultats de cette disposition. Si bon nombre de cas venaient à surgir, où la présence de l'autre genre d'intervention se révélerait nécessaire, on pourrait apporter une modification. Mais d'après mon expérience et celle du sous-ministre, qui est un de ceux qui m'ont conseillé au sujet de la suggestion acceptée récemment par le Parlement, ce n'était que dans le cas des demandes initiales qu'un appel semblait s'imposer.

M. Barnett: Je pense sûrement comme le ministre qu'il n'est pas souhaitable que de fréquents appels au ministre deviennent pratique courante et de fait, une telle initiative ne devrait être prise qu'en dernier ressort et seulement dans des cas exceptionnels.

• (9.50 p.m.)

Eu égard au droit du Parlement envers qui le ministre, comme il l'a dit, est comptable, pour ce qui est de reviser les questions et de s'assurer, qu'en fin de compte du moins et dans la pratique générale, l'activité d'une commission de ce genre est conforme à l'intérêt public, il y aurait lieu d'examiner la suggestion qui a été faite. Je pourrais évoquer la situation que je prévoit. Je sais que dans la région côtière, où plus d'une ligne aérienne a obtenu la permission d'assurer un service, une demande a été faite par une des compagnies en vue d'une modification à un permis actuel lequel, si je me souviens bien, était désigné sous le nom de permis régional. En effet, cela aurait donné à cette compagnie aérienne particulière—du moins aux yeux de ses compétiteurs—un monopole virtuel qui les aurait réduits à la faillite. Dans ce cas particulier, la Commission

des transports aériens n'a pas cru bon d'acquiescer à toute la demande tendant à obtenir un permis modifié, mais si, à mon sens, elle l'avait fait, les intervenants auraient été très justifiés d'interjeter appel. A la lumière d'une telle possibilité, je ne saurais comprendre la logique du ministre lorsqu'il dit qu'à son avis les appels seraient plus fréquents si un intervenant possédait effectivement les mêmes droits en vertu du paragraphe 2 que ceux qui sont proposés suivant le paragraphe 1. Cela m'a paru son seul argument quant à la raison de cette distinction, savoir qu'il ne voulait pas que les appels deviennent trop fréquents.

Toutefois, je ne vois pas le bien-fondé de cet argument quant à la distinction entre la demande originale et la demande modifiée, qui est certes, d'après mon expérience, la même chose qu'une demande tendant à obtenir un nouveau permis. Je me demande si le ministre reconsidérerait cet aspect particulier de la mesure à l'étude, car il me semble que nous devrions chercher à éviter la situation dont j'ai parlé et qui a finalement exigé une modification à la loi sur l'aéronautique. En outre, à mon sens du moins, certaines parties ont été très justifiées de se sentir lésées en raison du fait que la loi ne leur accordait pas le même droit d'appel qu'une autre partie. Pour en avoir fait l'expérience avec la loi sur l'aéronautique, je ne trouve pas qu'il soit bon de permettre au projet de loi dont nous sommes saisis de perpétuer l'injustice.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne crois pas que le problème soit suffisamment grave et il faut bien nous fixer des limites. Si une situation se crée dans l'avenir, le Parlement sera en mesure d'y remédier.

M. Barnett: Ce que dit le ministre est parfaitement exact, le Parlement sera en mesure d'y remédier, mais il n'empêche que les griefs et les injustices doivent parfois être endurés longtemps avant que le Parlement réussisse à persuader les conseillers de Son Excellence de prendre les initiatives nécessaires pour lui permettre d'agir. Je ne puis qu'exhorter le ministre à prendre cette initiative dès maintenant. Peut-être a-t-il raison de croire que la situation ne se présentera pas pendant la durée de son mandat et qu'il n'aura pas à résoudre cette difficulté personnellement. Il n'en reste pas moins que son successeur ou peut-être le futur député de Comox-Alberni auront ce problème délicat à résoudre. Comme il a consenti à revoir l'article précédent, la rédaction d'un amendement mineur couvrirait sans doute ce point.

L'hon. M. Pickersgill: Je me suis montré souple et raisonnable, mais dans ce cas-ci je ne suis pas disposé pour l'instant à outrepasser la portée de la mesure.

M. Baldwin: Monsieur le président, je trouve, à l'instar du ministre, que l'appel devrait lui être adressé. En fait, j'estime que les dispositions de la loi sur les chemins de fer prévoyant les appels auprès du gouverneur en conseil ne valent pas tripette. Je me demande combien d'appels ont été interjetés en vertu de cet article depuis vingt ans? Je suppose que dans certains cas des commissions royales ont été instituées et qu'elles ont porté certains fruits, mais même si le ministre remplit certaines fonctions judiciaires, il s'acquitte aussi de certaines fonctions administratives, et nous sommes bien aise de le voir parmi nous, car nous pouvons au besoin lui dire carrément que nous n'approuvons pas la façon dont il s'acquitte de ses fonctions administratives.

Compte tenu de cela, puis-je demander au ministre s'il est possible qu'il ne soit allé juste assez loin pour faire de cette disposition un second recours? Les paragraphes précédents et les articles suivants du bill donnent à la nouvelle Commission des transports des pouvoirs identiques aux pouvoirs de la Commission des transports du Canada, qui comprennent le droit d'en appeler au gouverneur en conseil. Le paragraphe 1 de l'article 18 porte les mots «peut en appeler au Ministre». A moins que quelque chose m'échappe, j'estime que cela signifie qu'un appelant pourrait exercer le droit—qu'il aurait du fait qu'un appel interjeté auprès de la Commission des transports du Canada est automatiquement déféré à la Commission canadienne des transports—d'en appeler au gouverneur en conseil dans la plupart des cas; c'est tout simplement là un recours supplémentaire en appel, mais le libellé de la loi peut avoir prévu cela.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne pense pas qu'il y ait la moindre possibilité d'appels parallèles. Les appels auprès du ministre concernent l'octroi des permis, et aucun appel auprès du gouverneur en conseil n'est prévu dans ces articles-ci. Les appels au gouverneur en conseil se font sous l'empire de la loi sur les chemins de fer et ces derniers doivent s'adresser au Parlement, car ils n'exercent pas leur activité en vertu d'un permis, mais bien d'une

loi du Parlement. La situation dont on parle ne peut donc pas se produire dans le cas des sociétés ferroviaires. Les appels ont trait aux différends entre les expéditeurs et les transporteurs et sont encore adressés au gouverneur en conseil.

M. Baldwin: Je voulais dire qu'aux termes du bill la Commission des transports est mise dans la même position que la Commission des transports du Canada. Les appels sur des questions de droit sont adressés à la Cour suprême du Canada et les appels sur d'autres questions sont adressés au gouverneur en conseil. En l'absence de l'article 18, tous les appels pourraient sans aucun doute être adressés à la Commission des transports. Toutefois, vu que les intéressés qui ont témoigné devant la Commission des transports ont le droit d'en appeler à l'un ou l'autre organisme, il s'agit d'un autre recours et je me demande s'il est cumulatif.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne le crois pas. Le député verra que les appels sont interjetés aux termes de la loi sur les chemins de fer et que seuls ceux qui y sont prévus sont adressés au gouverneur en conseil. On n'y change rien mais ils ne s'appliqueraient pas à d'autres aspects du travail de la Commission des transports.

M. Nugent: Monsieur le président, je voudrais dire quelques mots à ce sujet, surtout en ce qui a trait à l'article 16 qui a été réservé. Mes observations sont faites à titre de solution de rechange plutôt qu'à titre d'appel. Nous devrions peut-être déclarer qu'il est dix heures.

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si nous avons terminé toute délibération à l'égard de l'article 18. Si tel est le cas, nous pourrions peut-être l'adopter. Si l'honorable représentant veut prononcer un discours sur l'article 17, l'adoption de l'article 18 ne l'en empêchera pas.

M. Nugent: Ce que je veux faire ressortir, c'est que si nous élargissons les dispositions de l'article 17 afin de permettre un meilleur usage de la procédure de revision, cela pourrait entraîner une restriction de la procédure d'appel ou nécessiter d'autres changements. En conséquence, tant que nous n'aurons pas décidé de la forme définitive de l'article 17, l'article 18 devrait aussi être réservé. Il est dix heures, et comme je voudrais faire certaines observations sur la procédure d'appel à l'article 18, je pense que nous devrions en rester là. Le ministre aurait peut-être de meilleures idées demain au sujet de l'article 17.

[L'hon. M. Pickersgill.]

• (10.00 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: En fait, je me préparais à demander au comité de poursuivre ses délibérations un peu plus longtemps ce soir pour avancer les travaux. Il reste encore bien des articles dans ce projet de loi. Comme les députés le savent, ce n'est pas là l'unique mesure législative que nous aurons à étudier d'ici la fin de cette session.

M. Horner (Acadia): Je sais que le ministre m'a trouvé bien disposé à l'égard de cette mesure. Je suis le premier à reconnaître que le ministre lui-même a fait preuve de bonne volonté en acceptant les changements proposés. Nous avons réalisé de véritables progrès aujourd'hui. Nous devrions peut-être donner suite aux remarques du député d'Edmonton-Strathcona pour ce qui est d'élargir les dispositions de revision afin de restreindre le recours à la procédure d'appel.

A la lumière de ces remarques, et du fait que l'article 17 est réservé, il serait peut-être bon d'écouter d'autres observations au sujet de l'article 18. Si le ministre ne veut pas que l'article 18 soit réservé en même temps que l'article 17, nous devrions déclarer qu'il est dix heures, espérant pouvoir réaliser autant de progrès demain.

L'hon. M. Pickersgill: Nous ne pourrons réaliser de progrès demain à cet égard, car la Chambre abordera d'autres travaux. Je consentirais volontier à ce que l'article 18 soit réservé si nous pouvions étudier l'article 19 et atteindre l'article 20 d'ici dix heures. Il n'est pas question d'adopter l'article 20.

Permettez-moi un mot de plus. Je sais qu'un député voulait proposer un amendement à l'article 20. Il me semble souhaitable de soumettre cet amendement au comité afin qu'il puisse l'étudier dans les deux prochains jours. Si on est disposé à étudier l'article 19 et à mettre l'article 20 en délibération, je ne demanderai pas qu'on adopte ce dernier. On pourra tout simplement le mettre en délibération afin que le comité soit saisi de l'amendement. Cela me conviendrait ainsi qu'au comité, je crois.

M. Horner (Acadia): On a signalé qu'il était dix heures.

M. Bell: On semble approuver la proposition du ministre ici. Nous aimerions avoir l'amendement à l'article 20 afin de pouvoir l'étudier demain. Cette proposition me paraît raisonnable.

L'hon. M. Pickersgill: Sommes-nous d'accord pour réserver l'article 18, adopter l'article 19 et mettre en délibération l'article 20?

M. le président: Le comité censent-il à ce que l'article 18 soit réservé?

Des voix: D'accord.

(L'article 18 est réservé.)

M. le président: L'article 19?

M. Horner (Acadia): On a signalé qu'il était dix heures. D'après l'horloge, il est dix heures et six ou sept minutes. Pour poursuivre le débat, il faudrait, sauf erreur, obtenir le consentement unanime. Or d'autres députés ont signalé qu'il était dix heures.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, nous soumettrons demain à la Chambre l'article nº 121, c'est-à-dire le projet de résolution précédant le bill qui tend à établir la Société d'assurance-dépôts du Canada. Nous présenterons ensuite, si le temps le permet, l'article 117, c'est-à-dire le projet de loi modifiant la loi sur les juges et, selon le temps disponible, l'article 86, qui est le bill concernant les régimes de pensions organisés et administrés au profit des personnes employées relativement à certains ouvrages relevant de la juridiction fédérale. Ensuite nous traiterons du projet de résolution précédant le bill destiné à modifier la loi sur les prêts aux petites entreprises. Nous aimerions aussi étudier l'article 104, le renvoi à un comité, qui n'occasionnera probablement aucun débat, ainsi que la motion figurant au *Feuilleton des avis* d'aujourd'hui sous la rubrique «Avis de motions émanant du gouvernement» et tendant à autoriser un comité spécial mixte du Sénat et de la Chambre des communes à étudier la question des pensions payées aux fonctionnaires retraités ou aux personnes à leur charge.

M. Knowles: Nous pourrions peut-être adopter cela tout de suite.

L'hon. M. McIlraith: Je ne demande pas mieux. Nous aimerions également aborder la motion tendant à déférer la question de l'hymne national au comité spécial permanent; et s'il reste du temps, la motion tendant à créer le comité chargé d'étudier le Règlement provisoire.

On remarquera, monsieur l'Orateur, que j'ai mentionné beaucoup d'articles, mais j'ai tenu compte du fait que certaines motions sont assez simples et pourraient être étudiées dans un autre ordre que celui que j'ai indiqué, selon le temps dont nous disposerons.

Vu l'interjection qu'on vient de faire, j'accepterais volontiers...

L'hon. M. Churchill: Oh non.

LA RECHERCHE

SUBVENTIONS À DES CORPORATIONS POUR LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT SCIENTIFIQUE

L'ordre du jour appelle: Les ordres inscrits au nom du gouvernement.

Le ministre de l'Industrie:

20 décembre—La Chambre en comité plénier pour l'étude du bill C-252, loi visant à stimuler de façon générale la recherche et le développement scientifiques dans l'industrie canadienne et apportant à la loi de l'impôt sur le revenu certaines modifications connexes.

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): J'aimerais signaler une autre mesure qui, je crois, jouit de l'approbation de la Chambre. Il s'agit de la motion tendant à dessaisir le comité plénier du projet de loi visant à stimuler de façon générale la recherche scientifique dans l'industrie canadienne et à déférer ce bill au comité permanent de l'industrie, des recherches et de l'exploitation énergétique. Cette demande a été faite il y a quelques jours, la dernière fois où la Chambre étudiait la mesure, par des membres de l'opposition officielle ainsi que par des membres du NPD, et j'aimerais que la chose se fasse. Étant donné la façon dont on a demandé qu'elle soit faite ce soir, on pourrait peut-être, afin que le comité puisse étudier la question, présenter la motion maintenant.

M. l'Orateur: La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. McIlraith: Si la Chambre y consent à l'unanimité, je propose, appuyé par le ministre des Transports (M. Pickersgill):

Que l'ordre nº 100, la Chambre en comité plénier pour l'étude du bill C-252 loi visant à stimuler de façon générale la recherche et le développement scientifiques dans l'industrie canadienne et apportant à la loi de l'impôt sur le revenu certaines modifications connexes, soit annulé et que ledit bill soit déféré au comité permanent de l'industrie, des recherches et de l'exploitation énergétique.

(La motion est adoptée).

LES TRANSPORTS AÉRIENS

LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE: MESURE PRÉVOYANT LE MAINTIEN DES SERVICES

L'ordre du jour: ordres inscrits au nom du gouvernement.

Le président du Conseil du Trésor:

16 décembre—La Chambre en comité plénier pour l'étude du projet de résolution suivant:

Qu'il est opportun de présenter une mesure prévoyant la continuation du fonctionnement des services de contrôle de la circulation aérienne et statuant également sur une majoration de la rémunération des contrôleurs de la circulation aérienne.

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, cet article,

le n° 118 au *Feuilleton* d'aujourd'hui, a trait heureusement à une mesure législative qui n'est plus nécessaire maintenant. Je demande donc à la Chambre la permission de le retirer du *Feuilleton*.

M. l'Orateur: La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

(L'ordre est annulé et la motion est retirée.)

• (10.10 p.m.)

M. Knowles: Ne pourrions-nous pas passer à un autre, monsieur l'Orateur?

L'hon. M. McIlraith: Cela nous conviendrait.

M. l'Orateur: La Chambre y consent-elle?

Des voix: D'accord.

LA FONCTION PUBLIQUE

COMITÉ MIXTE D'ENQUÊTE SUR LES PENSIONS VERSÉES AUX FONCTIONNAIRES RETRAITÉS

L'hon. G. J. McIlraith (au nom du ministre du Revenu national et le président du Conseil du Trésor) propose:

Que le comité spécial mixte du Sénat et de la Chambre des communes chargé d'étudier la fonction publique du Canada soit autorisé à faire enquête et rapport sur la question des pensions versées aux fonctionnaires retraité ou aux personnes à leur charge aux termes des dispositions de la loi sur la pension du service public; et

Qu'un message soit adressé au Sénat informant Leurs Honneurs de cette résolution et priant ladite Chambre, si elle y souscrit, d'autoriser le comité à faire enquête et rapport sur cette question.

M. l'Orateur: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

M. Knowles: Adoptée.

(La motion est adoptée.)

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

Une motion portant ajournement de la Chambre, aux termes de l'article provisoire 39A du Règlement, étant censée avoir été présentée.

[*Français*]

MONUMENTS HISTORIQUES—RESTAURATION DU MANOIR SIR ÉTIENNE PASCAL TACHÉ À MONTMAGNY, P.Q.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur le président, le chef de l'opposition (M. Diefenbaker) a un sujet bien favori et se fait, ces jours-ci, l'avocat de sir John A. Macdonald.

De mon côté, je voudrais être l'avocat d'un homme non moins brave, qui a servi son pays avec non moins de zèle, d'habileté et d'intelligence, celui-là qui fut, à certains moments de notre histoire, le partenaire de sir John Macdonald, sous lequel sir John Macdonald a lui-même servi, et j'ai nommé Étienne-Pascal Taché, un brave garçon.

Je dois avouer, monsieur le président, que si je prends fait et cause pour sir Étienne-Pascal Taché, je le fais en toute objectivité, parce qu'entre lui, qui est mon ancêtre, et moi-même, son descendant, je dois avouer qu'il n'y a pas grand-chose en commun.

D'abord, sir Étienne-Pascal Taché est un conservateur, ce qui est nettement en opposition avec mes opinions. Ensuite, c'était un royaliste, ce avec quoi je n'ai pas beaucoup de ressemblance. Enfin, on a dit de lui que c'était un conciliateur. J'ai l'impression que son descendant est plutôt un provocateur. (*Rires*)

C'est pourquoi, monsieur le président, n'ayant rien en commun avec celui dont je veux plaider la cause ce soir, je me sens beaucoup plus libre de parler en sa faveur, et je sollicite le concours du gouvernement pour rendre un hommage tout à fait particulier, en cette année du Centenaire, à la mémoire de cet ancien premier ministre du Canada, de ce Père de la Confédération qui, en octobre 1864, présida une des premières conférences de Québec qui donna lieu, comme on le sait tous, au pacte confédératif dont on veut signaler les mérites en 1967.

Sir Étienne-Pascal Taché a été député de l'Islet à la Chambre des communes. Il fut plus tard nommé conseiller législatif. La reine Victoria l'a fait chevalier, titre que je ne me verrai jamais décerné par la reine Élizabeth,—je ne crois pas,—monsieur le président.

Sir Étienne-Pascal Taché fut également un grand serviteur de l'État et exerça sa profession avec beaucoup de magnanimité, car c'était un médecin fort respecté dans sa localité. Il était un Canadien dans le vrai sens du mot. Il a participé à la guerre de 1812. Il était évidemment antiannexionniste. Il voulait un Canada authentiquement canadien, et je suis convaincu que s'il vivait parmi nous aujourd'hui, il serait certainement un de ces grands Canadiens qui s'efforceraient de combattre ceux qui veulent déchirer notre pays.

C'est pour cela que nous sommes fiers de rendre hommage à la mémoire de ceux-là qui veulent conserver le Canada dans son intégrité, et je crois que nous, du gouvernement, nous sommes les tenants fervents de

cette théorie. C'est pourquoi je voudrais que le gouvernement fasse un effort spécial pour rendre un hommage à la mémoire de sir Étienne-Pascal Taché en se rendant à la requête formulée par la Jeune chambre de commerce de Montmagny, qui a demandé qu'on restaure le manoir Taché. S'il n'y a pas de possibilité d'établir une entente avec les personnes concernées, que l'on érige un monument à la mémoire de sir Étienne-Pascal Taché ou que, de toute façon, le gouvernement fasse quelque chose pour honorer ce grand citoyen.

Monsieur le président, avant de terminer mes observations, je suis d'avis que pour célébrer le Centenaire, le gouvernement fédéral ne devrait pas avoir peur de prendre seul des initiatives, s'il n'est pas capable, en certaines occasions, d'obtenir la collaboration des autres autorités. Ce fut une honte de constater qu'il y a eu, en 1967, des absences qu'on doit déplorer, et si le gouvernement fédéral cesse de se reposer sur d'autres autorités et prend lui-même ses responsabilités pour célébrer le Centenaire, nous allons tous le célébrer à l'unanimité, sans compter sur les autres pour le faire.

C'est pourquoi je suis d'avis que c'est une belle occasion, pour le gouvernement, de prendre l'initiative, sans solliciter la collaboration des autres, s'ils ne veulent pas la fournir, pour commémorer la mémoire de sir Étienne-Pascal Taché.

L'hon. John N. Turner (ministre d'État): Monsieur le président, j'ai l'honneur, ce soir, de représenter le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Laing). J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'histoire de sir Étienne-Pascal Taché, un patriote de la guerre de 1812 et médecin de profession. Il est député de l'Islet en 1841 et ministre des Travaux publics en 1848, dans le régime Lafontaine-Baldwin; premier ministre en 1856 dans l'administration connue sous le nom de Taché-Macdonald; puis, conseiller législatif et premier ministre encore une fois en 1864, dans l'administration Taché-Macdonald.

• (10.20 p.m.)

Il a présidé la Conférence de Québec en 1864, mais ce n'est pas seulement cela qui m'intéresse, monsieur le président, mais bien la généalogie de cet homme renommé.

Sir Étienne-Pascal Taché eut plusieurs enfants, dont Marie-Sophie-Malthilde Taché, qui épousa Me François-Jacques-Albert Bender, avocat, à Montmagny, le 10 septembre 1844.

Du mariage Bender-Taché sont nés plusieurs enfants dont Marie-Eléonore-Eulalie-Henriette Bender, laquelle épousa à Montmagny, le 29 août 1883, Me Philippe-Auguste Choquette, avocat, député de Montmagny à Ottawa en 1887, 1891 et 1896, ami de sir Wilfrid Laurier; il fut nommé sénateur et, ensuite, juge.

Et du mariage Choquette-Bender, monsieur le président, sont nés plusieurs enfants dont l'honorable Fernand Choquette, aujourd'hui juge de la Cour d'appel de la province de Québec, dont l'auguste Choquette, député de Lotbinière, est le fils.

Or, non seulement à cause de la célébrité de son ancêtre Étienne-Pascal Taché, mais aussi à cause de la vigueur, de l'énergie, de la capacité intellectuelle de son descendant, le député actuel de Lotbinière (M. Choquette), je vais recommander personnellement au ministre que cette requête soit acceptée.

[*Traduction*]

SIR JOHN A. MACDONALD—LA CÉLÉBRATION DE SON ANNIVERSAIRE DE NAISSANCE

M. Heath Macquarrie (Queens): Monsieur l'Orateur, c'est une heureuse coïncidence que je puisse rappeler le souvenir d'un des Pères de la Confédération après qu'un descendant en ligne directe d'un de ses collègues ait fait une évocation aussi éloquente. Évidemment je ne suis pas un descendant direct de sir Étienne Taché, mais je suis l'héritier spirituel et politique de ce grand homme, grand conservateur et grand politicien, et j'aimerais dire un mot au sujet de son ami sir John A. Macdonald.

Pendant le congé de Noël, j'ai lu avec plaisir des communiqués de presse annonçant que le premier ministre (M. Pearson) songeait à instituer un congé national pour célébrer l'anniversaire du premier de nos premiers ministres. Mais j'ai appris avec déception en arrivant à Ottawa que mes espérances et celles d'une grande partie des Canadiens ne se réaliseraient pas.

Je suis déçu que le premier ministre n'ait pas saisi l'occasion de prendre l'initiative dans cette affaire. Il aurait été vraiment très opportun que le chef d'un parti libéral prenne l'initiative d'instituer au Canada une fête en l'honneur de sir John A. Macdonald. D'après moi, les renseignements contenus dans le communiqué constituent un hommage bien insuffisant pour un homme aussi remarquable que sir John A. Je crois que nous sommes arrivés à un stade où nous devrions avoir un véritable congé national en l'honneur de cet éminent père de la Confédération. Ce devrait être un congé officiel, non seulement cette année mais pour toujours, afin que les Canadiens consacrent un jour de l'année pour commémorer

avec plus de fierté si possible les réalisations d'un si grand homme.

A mon sens, on aurait dû le faire il y a longtemps, mais les Canadiens ne sont pas portés à honorer les fondateurs de notre beau pays. Dans ce domaine, nous n'avons pas suivi le conseil d'un de nos citoyens les plus éminents, Joseph Howe, qui a dit:

> Un pays bien avisé conserve ses archives, préserve ses monuments, fleurit les tombes de ses fils illustres, répare ses grands édifices publics et stimule la fierté nationale et l'amour de la patrie en rappelant sans cesse les sacrifices et les gloires du passé.

Il ne s'agit pas d'une question sans importance. Pour être grand, un peuple doit insister sur les valeurs qui transcendent le matériel et le terrestre, et nos célébrations du centenaire, monsieur l'Orateur, si éclatantes et si joyeuses soient-elles, constitueront un gaspillage d'efforts si elles ne nous stimulent pas tous à apprécier plus profondément et à mieux connaître la richesse de notre passé et celle des hommes dont le travail et la sagesse ont assuré notre grandeur.

Nous ne devrions pas hésiter à honorer sir John A. Macdonald. Son œuvre et sa valeur lui donnent droit à une place éminente parmi ceux qui ont édifié notre pays. A son décès, un autre grand homme, sir Wilfrid Laurier, en a fait l'éloge suivant:

> On peut affirmer, je pense, que dans l'art suprême du gouvernement des hommes, sir John Macdonald était doué comme peu d'hommes l'ont été dans l'histoire de l'humanité. Il possédait les qualités les plus hautes qui auraient assuré sa renommée n'importe où et qui auraient rayonné davantage s'il avait été appelé à les faire valoir dans un champ d'action encore plus vaste.

Paroles magnifiques d'un grand homme au sujet d'un autre grand homme.

Je ne suis pas satisfait et j'espère que les députés ne seront pas satisfaits de cette piètre mesure, bien qu'il nous faille en toute bonne foi reconnaître qu'on a fait quelque chose. Nous trouvons que trop peu d'importance a été accordée à cet homme qu'il serait approprié d'appeler, en toute déférence pour le grand homme dont j'ai parlé tantôt, le père le plus éminent de la Confédération.

Ne nous contentons pas de nous en remettre aux provinces et aux écoliers. Puis-je féliciter ici les ministres de l'Éducation de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario et de l'Île du Prince-Édouard qui ont accordé un congé pour l'occasion. Demain, les enfants de ces provinces obtiendront une demi-journée ou une journée complète de congé, mais ils sauront également apprécier ces hommes qui ont contribué à l'essor de notre pays et s'inspirer de leur exemple. Nous pouvons dire, je crois, que sans la sagesse, la patience, la tolérance et le bon sens d'hommes comme sir John A. Macdonald, Étienne Taché et plusieurs autres, il n'y aurait pas de nation canadienne.

Que ceux d'entre nous, dans ce Parlement et dans ce pays, sur qui rejaillit l'honneur du nom de Macdonald, proclament sa gloire et raffermissent le nationalisme que nous devons tous nourrir au seuil de notre deuxième siècle d'existence nationale.

M. John R. Matheson (secrétaire parlementaire du premier ministre): Monsieur l'Orateur, après les éloquentes paroles qui viennent d'être prononcées, tout ce que j'ajouterai ce soir paraîtra banal. Qu'il me suffise de dire que nous reconnaissons avoir évoqué de nobles esprits ce soir. Nous célébrerons la fête de demain dans l'enthousiasme.

L'allongement de la liste de nos fêtes nationales a été étudié à fond par le gouvernement, et reste encore à l'étude. En ce qui concerne l'année du centenaire elle-même, le gouvernement a adopté un décret du conseil qui, comme mon savant ami le sait, établit le 11 janvier 1967, anniversaire de naissance du premier premier ministre du Canada, sir John A. Macdonald, comme un jour de commémoration.

Bien d'autres mesures ont été et seront prises pour honorer la mémoire de sir John. Il y aura des réjouissances le 11 janvier à Kingston, endroit tout indiqué pour cela. Le premier ministre et d'autres dignitaires y assisteront. Bellevue House, à Kingston, où sir John a habité hélas trop brièvement, est en train d'être restauré comme lieu historique national. Je suis heureux d'avoir été parmi les premiers à m'intéresser à ce projet et à l'avoir recommandé au gouvernement.

Une autre question dont le pays devrait s'occuper, c'est le tombeau officiel de sir John A., dans le cimetière de Cataraqui. Il est délicat de décider de quelle façon on devrait modifier un monument funéraire, mais il y a lieu, à mon sens, d'étudier minutieusement et pieusement la question en temps utile.

Notre gouvernement dépense des sommes considérables pour faire de la maison Bellevue un lieu historique national. On est à meubler deux des pièces comme elles l'étaient lorsque sir John y demeurait, en y ajoutant d'autres souvenirs. La Commission du centenaire a commandé une pièce spéciale pour commémorer le centenaire. La première représentation de ce spectacle aura lieu à Ottawa le 11 janvier. Espérons que cette pièce sera jouée par diverses troupes d'amateurs

dans tout le pays. En outre, divers autres projets du centenaire, tels le train et les caravanes de la Confédération, rendront aussi hommage à celui qui a assumé pour la première fois les fonctions de premier ministre.

Mon honorable ami le sait, il est plus difficile de décréter un jour de congé national que la chose ne le semble de prime abord. Un décret du conseil ne suffit pas. Il faut une loi. En effet, si l'on tient compte du fait que l'éducation tombe sous le coup de l'article 93 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, tandis que la propriété et les droits civils tombent sous le coup de l'article 92, paragraphe 13, il est clair que pour faire dans les règles ce que le député propose actuellement, il faudrait adopter des mesures législatives correspondantes aux niveaux fédéral et provincial. Il y a de nombreux facteurs qui entrent en ligne de compte pour décréter un congé national. C'est une chose qui ne se fait pas à la légère ou aisément.

Le rôle joué par sir John A. Macdonald dans notre histoire est bien connu, personne ici ne le contestera. Nous nous sentons même tous, en un certain sens, ses héritiers et nous voulons être dignes de ses actes et de ceux des autres Pères de la Confédération.

• (10.30 p.m.)

LA GENDARMERIE ROYALE CANADIENNE—EDMONTON—VERSEMENT D'UNE ALLOCATION À LA VEUVE D'UN AGENT

M. Ralph Cowan (York-Humber): Monsieur l'Orateur, le vendredi 16 décembre, j'ai posé au solliciteur général la question suivante:

Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au solliciteur général au sujet de la mort d'un agent de la GRC de 23 ans à Edmonton, qui a été abattu et n'était marié que depuis 90 jours. Le cabinet va-t-il payer une allocation de commisération à sa jeune veuve, vu que son mari ne comptait que très peu de service, qu'il n'était marié que depuis 90 jours et qu'il est mort à la suite d'un acte criminel?

A quoi le solliciteur général a répondu:

Monsieur l'Orateur, nous allons nous conformer à la règle appliquée par le ministère dans les cas de ce genre.

Je suis bien aise d'avoir l'occasion de traiter pendant quelques instants de cette affaire qui me tient à cœur. J'éprouve beaucoup de sympathie pour la jeune veuve, mais je m'intéresse surtout à l'affaire parce qu'on voit alors pourquoi l'État devrait dédommager les innocentes victimes d'un délit criminel. Nous avons là le cas d'une jeune femme devenue veuve par suite du décès d'un agent de la GRC qui, pourrions-nous dire, a perdu la vie dans l'exercice de ses fonctions.

Le 8 juin, nous avons longuement discuté à la Chambre d'un projet de résolution inscrit en mon nom au *Feuilleton* le 20 janvier 1966, soit il y a environ un an. Aucune disposition n'a été prise, évidemment; nous en avons simplement discuté le 8 juin. Ce projet de résolution est ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que le gouvernement devrait examiner l'opportunité de présenter une mesure législative tendant à la création d'une Commission d'indemnisation des dommages imputables aux criminels et chargée d'entendre les allégations des personnes qui, victimes d'un crime, souffrent d'une blessure ou d'une invalidité permanente, et d'accorder une indemnité équitable à ces personnes ou aux personnes à charge, compte tenu des circonstances, et, chaque fois que ce serait possible, d'obliger les criminels à verser une indemnité à ceux qu'ils ont blessés.

Au cours de l'examen de cette résolution, le 8 juin, j'ai fait mention en particulier du cas des deux veuves, avec enfants, des deux policiers abattus de sang froid à Montréal par l'assassin Marcotte déguisé en père Noël. J'ai fait observer qu'en tant que veuves de policiers elles avaient droit à une indemnité puisée à même la caisse de prestations des policiers du district où leurs maris exerçaient leurs fonctions. J'ai même rappelé un incident survenu dans Toronto-Ouest il y a 20 ans, au cours duquel un policier torontois a été abattu d'un coup de feu; bien entendu, sa famille a reçu des prestations de la caisse d'indemnité des policiers de la ville de Toronto. Le 8 juillet, j'ai demandé: qu'en est-il des personnes qui se font tuer, mais qui ne sont pas membres d'un corps policier. Qu'advient-il de leurs familles?

Dans le cas de la jeune veuve d'Edmonton, sauf erreur, elle aura droit presque automatiquement à une sorte de pension, versée par le service des pensions de la Gendarmerie. Mais lorsque le cabinet instituera une pension ou un montant à verser à cette brave jeune femme, je le prierais de ne pas oublier les nombreuses autres familles au Canada dont le gagne-pain n'était pas agent de police et auxquelles l'État ne verse actuellement aucun dédommagement. Si nous versons un montant à cette veuve parce que son mari était agent de police, pourquoi ne peut-on en faire autant à l'égard d'autres familles dont le gagne-pain ou un autre membre a été tué ou blessé à la suite d'un acte de violence criminelle?

La Nouvelle-Zélande, à compter du 1er janvier 1964, a institué le versement de dommages aux victimes d'actes de violence criminelle. La Grande-Bretagne a fait de même en

mars 1964. En juillet 1965, la Californie a ajouté un article à son code de bien-être afin de dédommager les victimes innocentes de crimes de violence. En juillet dernier, l'État de New York a créé une caisse de dédommagement pour les victimes innocentes de crimes de violence. En Nouvelle-Zélande, les personnes qui touchent un dédommagement de l'État le reçoivent échelonné sur une certaine période. En Grande-Bretagne, le versement est effectué en un seul montant. Dans l'État de New York, il a été ordonné qu'un montant global d'au plus $15,000 leur soit versé car on a jugé que certaines personnes pourraient commettre des crimes afin que leur famille en profite si les versements étaient échelonnés sur un certain nombre d'années.

Ici, au Canada, si un homme est tué par un véhicule à moteur et que le propriétaire n'ait pas d'assurance ou d'actif, la famille de la victime est dédommagée grâce au fonds de garantie. S'il est tué par une automobile, la famille de la victime peut toucher l'argent, mais s'il s'agit d'un meurtre, elle ne touche rien, à moins qu'il n'ait été un agent de police et que les fonds de la Gendarmerie royale ou de la police locale servent à dédommager sa famille ou sa veuve.

J'espère sincèrement que le cabinet tiendra compte du fait que cet agent de police a donné sa vie pour son pays. Le cabinet a fixé une pension de $6,624 pour le surintendant en chef René John Bélec, forcé de prendre sa retraite par le cabinet il y a quelque temps, et une pension de $1,582.80 par année pour le sous-inspecteur Joseph Hosanna Maurice Poitras de Montréal, lui aussi forcé de prendre sa retraite. Je demande au cabinet de songer à ces chiffres quand il fixera la pension de cette jeune veuve d'Edmonton.

J'espère qu'elle sera de l'ordre de $6,000 comme celle que nous payons actuellement à l'ancien surintendant en chef Bélec, car une pension de ce genre établirait un précédent à l'égard des familles de toutes les innocentes victimes d'actes criminels au pays et nous devrons avoir sous peu une loi de ce genre dans nos statuts nationaux.

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, j'espère que le député ne m'accusera pas de manquer de respect, mais je dois signaler que l'indemnisation à l'égard des victimes d'actes criminels ne relève pas de la compétence ministérielle du solliciteur général. Je me ferai néanmoins un plaisir de signaler la question à mon collègue, le ministre de la Justice (M. Cardin).

En ce qui concerne la veuve du membre de la Gendarmerie royale du Canada, qui a été tué à Edmonton, je voudrais signaler à la Chambre qu'une réclamation a été faite en son nom à la Commission canadienne des pensions, en vertu de l'article 27 de la loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada. Aux termes de ladite loi, une pension est payable à la veuve d'un membre de la Gendarmerie, dont la mort résulte ou est reliée directement à l'exercice de ses fonctions dans la Gendarmerie.

Pour qu'une pension puisse être versée, il doit être décidé par la Commission canadienne des pensions que la mort était due ou était directement reliée à l'exercice des fonctions de l'agent de la Gendarmerie royale du Canada, alors qu'il faisait partie de la Gendarmerie. La Commission canadienne des pensions a été saisie de la question et nous comptons sur une décision favorable d'ici peu. Le montant de la pension qui sera versé sera déterminé d'après un barème relié à la loi sur les pensions et je ne suis pas en mesure de le révéler à l'heure actuelle.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h. 40 du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 11 janvier 1967

La séance est ouverte à deux heures et demie.

SIR JOHN A. MACDONALD

ANNIVERSAIRE DE NAISSANCE DU PREMIER DES PREMIERS MINISTRES DU CANADA

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, nous célébrons aujourd'hui l'anniversaire d'un de nos plus grands hommes d'État, sir John A. Macdonald, le premier des premiers ministres du Canada.

Si le Canada existe aujourd'hui, c'est sans doute grâce aux efforts et à la détermination de sir John A. Macdonald plus que de tout autre. Il convient donc qu'en cette année du centenaire de la Confédération, nous rendions un hommage tout spécial à cet homme et à ses réalisations. Il est bon que cet hommage lui soit rendu aujourd'hui, jour anniversaire de sa naissance, et dans cette enceinte où s'est décidé le destin du pays qu'il a aidé à édifier.

• (2.40 p.m.)

Comme tant d'autres grands Canadiens, Macdonald n'est pas né ici. Il vint tout enfant au Canada lorsque son père et sa mère émigrèrent d'Écosse. C'est dans un pays rude et neuf qu'il grandit et fit ses études et c'est en édifiant un nouveau pays qu'il mérita la renommée qui accompagne les succès importants et durables.

Nous nous souvenons de Macdonald surtout comme principal architecte de notre Confédération. Le mérite d'avoir créé la Confédération est partagé par bien des hommes; Macdonald n'en a pas été l'unique artisan. Mais c'est son influence qui a été prépondérante et qui a poursuivi son œuvre après la création des cadres politiques de la Fédération, pour doter le Canada de l'infrastructure économique de la nation, grâce à la construction d'un chemin de fer transcontinental, à la colonisation de l'Ouest et à l'encouragement à l'industrie. Sous l'administration Macdonald, la Fédération établie en 1867 a été étendue de l'Atlantique au Pacifique de façon à inclure presque tout le Canada d'aujourd'hui.

[*Français*]

Monsieur l'Orateur, il y a 76 ans, la Chambre apprenait la mort de sir John A. Macdonald. Un autre éminent Canadien, sir Wilfrid Laurier, alors chef de l'opposition, se leva pour rendre hommage à son adversaire politique et ami. Les paroles qu'il prononça à cette occasion sont immortelles. Voici ce que le chef de l'opposition a déclaré à cette époque:

> On peut dire sans exagération que la vie de sir John A. Macdonald, à partir du jour où il est entré au Parlement, est l'histoire du Canada: car il a été associé à tous les événements, à tous les faits, à tous les développements qui ont amené le Canada de la position qu'il occupait alors—celle de deux petites provinces n'ayant de commun que leur allégeance, n'étant unies que sur le papier—à la condition actuelle de progrès qu'il a atteinte.

Après avoir mentionné les points sur lesquels il n'était pas d'accord avec Macdonald, Laurier poursuivit:

> Je suis heureux de pouvoir effacer ces divergences et ne rappeler que les grands services qu'il a rendus au pays—de rappeler que ces actions accusaient chez lui une grande impartialité de vues, une immense fertilité de ressources, un niveau très élevé de conception intellectuelle et, par-dessus tout, une vision prophétique bien au delà des événements du jour et par-dessus tout cela un patriotique dévouement à la prospérité du Canada, au progrès du Canada, à la gloire du Canada.

[*Traduction*]

Macdonald affirmait toujours que la pierre de touche de la politique gouvernementale, au Canada, devait être la compréhension et la coopération entre les deux peuples fondateurs. Son étroite collaboration avec sir Georges Étienne Cartier témoignait de sa fidélité à ce principe.

Les Canadiens de notre époque ne s'adonnent pas au culte des héros, et nous n'attribuons pas à Macdonald ces vertus surhumaines qui sont l'apanage des héros. Les réalisations de Macdonald se trouvent peut-être rehaussées du fait qu'il était homme chaleureux qui a commis des fautes et connu des revers, mais qui a mené une vie bien remplie et riche d'expérience et qui a eu la satisfaction de voir une grande ambition se réaliser.

Quelle signification peuvent avoir actuellement pour les Canadiens la vie et la carrière de Macdonald? Nous devons encore résoudre de nombreux problèmes qui l'assaillaient: comment assurer l'unité tout en préservant la diversité qui enrichit la vie canadienne; comment réaliser un essor national authentique et valable. Mais nous devons faire face, nous le savons, à de nombreux problèmes nouveaux, inconcevables à son époque et suscités par une rapide évolution technologique, par l'apparition de nouvelles forces révolutionnaires dans le monde et par la nécessité urgente de

trouver des moyens de préserver la paix mondiale à laquelle la destinée du Canada est inextricablement liée.

Alors que nous affrontons ces problèmes, monsieur l'Orateur, nous ferions bien de nous rappeler que Macdonald et ses collaborateurs ont édifié le Canada non par la force de conquérants, mais grâce à leur habileté politique, à leur talent pour trouver un terrain commun d'entente entre des points de vue contradictoires, à l'empressement à partager ces points de vue et à une certaine souplesse dans cette recherche de solutions à des problèmes apparemment insolubles.

Tout comme la réalité géographique du Canada, cela constitue un élément essentiel de l'héritage que nous a laissé Macdonald. De son vivant, sa stature grandissait avec le Canada, et sa réputation continue de grandir de nos jours. L'exemple de Macdonald et des autres Pères de la Confédération constitue un élément réel et vivant de notre tradition. En rendant hommage à sa mémoire aujourd'hui, rappelons-nous avec reconnaissance l'immense rôle qu'il a joué dans l'édification de notre pays. Honorons-le comme homme d'État éminent et sachons nous inspirer de sa vie et de ses réalisations alors que nous nous apprêtons à relever les défis que nous réserve le deuxième siècle d'existence du Canada.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je dois d'abord féliciter l'honorable représentant pour l'hommage éloquent qu'il a rendu à l'architecte de la Confédération canadienne. Il a traité des divers aspects de la vie de Macdonald, des services qu'il a rendus au pays, de ses dons de parlementaire, de son attitude à l'égard des Canadiens anglais, des Canadiens français et des Canadiens d'autre origine qui se trouvaient au pays.

Macdonald a vécu à une époque où de grand hommes unifiaient leur pays: Lincoln, Cavour, Bismark. Ces trois hommes l'ont fait par la violence ou par la force. Macdonald, avec l'aide de Cartier, de Brown, de Tupper, de l'éloquent D'Arcy McGee et de tous les autres hommes éminents de l'époque, a pu créer la Confédération canadienne, non par les moyens employés par les trois chefs que j'ai mentionnés, mais grâce à des consultations, à un esprit de collaboration et de compassion, et à une attitude raisonnable.

• (2.50 p.m.)

Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures a mentionné que Macdonald venait de la Haute-Écosse. En 1812, à l'époque du dépeuplement des terres en Écosse, la duchesse de Sutherland a fait partir les habitants du comté de Sutherlandshire où elle résidait. Le père et la mère de Macdonald vivaient à 15 milles de mes arrière-grands-parents maternels, qui durent abandonner leur propriété par suite de ces dépeuplements. Le père et la mère de Macdonald émigrèrent à Glascow, tandis que mes parents se rendirent jusqu'à la rivière Rouge, en passant par Churchill.

C'est une histoire magnifique que celle du Canada. Trop souvent nous n'avons pas su, en tant que Canadiens, exprimer notre fierté et notre joie d'être Canadiens. J'avais espéré que nous puissions consacrer comme fête nationale l'anniversaire de la naissance de sir John, fondateur de notre pays. Washington a été le père de son pays. Lincoln a contribué à sauvegarder les États-Unis déchirés par une guerre intestine. Leurs anniversaires de naissance sont fêtés aujourd'hui. Trop souvent nous oublions la grandeur émouvante du Canada. Quelqu'un demandait un jour dans une université: «Pourquoi devrais-je m'intéresser à l'histoire? A quoi bon connaître le passé» Ce à quoi le professeur a répondu: «Savez-vous ce qui arrive aux amnésiques?»

Macdonald, ce grand parlementaire, n'était pas un foudre d'éloquence mais il avait un sens de l'humour assez inusité. S'il pouvait être des nôtres, aujourd'hui, je l'imagine contemplant un gouvernement sans majorité. Il lui est arrivé un jour de diriger un gouvernement ayant une majorité de deux membres. Et de dire: «Ce n'est même pas suffisant pour prendre un verre.» (*Exclamations*)

Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures a rappelé les réalisations de Macdonald dans le cadre de la Confédération, celle du chemin de fer du Pacifique-Canadien notamment. J'ajouterai qu'il visait la création, comme principe de vie pour le Canada, d'une nation indépendante sur cette partie septentrionale du continent nord-américain, d'une nation prête à collaborer dans un climat de liberté mais exigeant que les politiques du Canada soient élaborées par des Canadiens. Voilà sa contribution.

Je pense à lui comme au fondateur de la Police montée du Nord-Ouest. C'est un homme qui rêvait du Commonwealth et qui a exprimé l'idée qu'un jour l'Australie, le Canada et d'autres nations d'au-delà des mers se joindraient à la mère patrie au nom de la liberté. Soit dit en passant, il a appelé la reine Victoria, non pas la reine de l'empire, mais la reine du Canada quand il s'est vu conférer un honneur que nul autre homme d'État colonial n'avait jusqu'alors obtenu, celui d'être nommé membre du Conseil privé impérial de Sa Majesté.

C'est une vie surprenante que la sienne. L'honorable représentant a cité des propos de Laurier, éloquents, dramatiques, puissants. Cependant, quelques jours avant qu'il ait tenu ces propos, Macdonald et Laurier

avaient été en conflit à la Chambre—conflit grave, acharné, partisan même; mais Laurier a prononcé à la Chambre des communes, le 8 juin, des paroles qui demeureront célèbres.

A l'âge de 15 ans, j'ai décidé de faire un discours en public sur sir John Macdonald. J'ai alors atteint des sommets d'éloquence qui, à mon avis, étaient dignes des plus grands éloges. J'avais appris mon discours par cœur, mais malheureusement j'avais oublié les dernières lignes. Je n'ai pas réussi à ce concours oratoire. J'avais oublié de parler des honneurs dont il fut l'objet, le point culminant de sa vie ayant été l'honneur de faire partie du Conseil privé et d'être élevé à la chevalerie. De plus, après sa mort, on a placé son buste dans la cathédrale Saint-Paul, pas très loin des restes de Nelson et du vainqueur de Waterloo, Wellington.

Je citerai des mots qui demeurent aussi vrais que lorsque *Punch* les a employés pour lui rendre hommage, le 20 juin 1891, en disant qu'il était connu sous le nom de «Vieux Bonhomme Demain» Sir John ne faisait jamais aujourd'hui ce qu'il croyait pouvoir accomplir le lendemain avec la collaboration qui faisait suite à la consultation. Prié de dire quel serait son titre si jamais il était élevé à la pairie, il a répondu: «Je suppose que tout le monde me donnera le titre de lord Demain» Voici une partie du texte publié dans *Punch*.

Hail to "the Chieftain!" He lies mute today,
But Fame still speaks for him, and shall for aye,
"Tomorrow—and tomorrow!" Shakespeare sighs,
So runs the round of time! Man lives and dies.
But death comes not with mere surcease of breath
To such as him. "The road to dusty death"
Not "all his yesterdays" have lighted. Nay!
Canada's "Old Tomorrow" lives today
In unforgetting hearts, and nothing fears
The long tomorrow of the coming years.

J'ai cité ces paroles, monsieur l'Orateur, dans ce concours oratoire, il y a bien des années.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, notre parti est très heureux de s'associer aux deux orateurs qui viennent de rendre hommage à l'œuvre et à la mémoire de sir John A. Macdonald, qui naissait à Glasgow, en Écosse, il y a 152 ans aujourd'hui.

On oublie parfois que Macdonald était un immigrant écossais qui, en faisant son chemin, a créé le Canada. En effet, s'il est indéniable que des hommes tels que Cartier, Brown, Tupper, Tilley et McGee ont contribué pour beaucoup à la réalisation de la Confédération, c'est au génie de Macdonald qu'on en doit la structure.

• (3.00 p.m.)

Mais plus important encore furent sa patience et sa persévérance qui, sur cette charpente, ont édifié ce qui allait devenir le Canada actuel. Je crois que, lorsque le recul de l'histoire aura permis de bien comprendre cette période, on reconnaîtra que Macdonald s'est non seulement révélé un grand architecte en arrêtant le plan de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, mais que ses dispositions innées pour l'administration et l'art des négociations ont permis d'acheter à la Compagnie de la Baie d'Hudson le Nord-Ouest du Canada, après 1867, de former la province du Manitoba en 1870, de faire entrer dans la Confédération l'Île du Prince-Édouard, en 1873, et finalement d'unir ces diverses régions par des liens d'acier.

Pour des raisons assez étranges, nous, Canadiens, n'avons jamais honoré comme il l'aurait fallu la mémoire de Macdonald. Bien qu'il ait été le fondateur de notre pays au même titre que George Washington fut celui des États-Unis, nous n'avons jamais célébré Macdonald comme les Américains ont célébré Washington. J'espère que nous ne tarderons pas davantage à remédier à cet oubli.

Mais, à certains égards, monuments, grandes villes et autoroutes ne disent pas tout. Ce qui va perpétuer la mémoire de sir John A. Macdonald, c'est le Canada, ce qu'il est, ce qu'il est devenu. On rapporte que vers la fin de sa vie, lors d'un grand rassemblement, un de ses admirateurs s'écria: «John A., vous ne mourrez jamais.» En un sens, monsieur l'Orateur, c'est vrai: tant que notre pays continuera à progresser, à s'épanouir, à promouvoir la justice envers tous les hommes grâce à un gouvernement parlementaire responsable, l'esprit de sir John A. Macdonald demeurera vivant.

Pourtant, il me semble que s'il était en cette enceinte aujourd'hui, il nous demanderait de ne pas songer uniquement au passé, mais aussi à l'avenir. Il nous rappellerait que le passé n'a de valeur que s'il aide à résoudre les problèmes actuels et à mieux préparer l'avenir.

Deux grands problèmes qui ont tourmenté sir John Macdonald tout au long de sa carrière persistent aujourd'hui. Le premier: comment empêcher le pays de se désintégrer; le second: comment l'empêcher d'être absorbé, assimilé. Même si ces difficultés n'ont plus la même acuité ni le même aspect, elles demeurent fondamentalement les mêmes. L'un des grands problèmes auxquels le Canada et le Parlement doivent faire face est celui de la vie en commun des deux races fondatrices, qui ont chacune leur langue, leur culture et leurs caractéristiques propres. Le fond du problème est celui de la diversité dans l'unité; autrement dit, comment vivre et travailler ensemble dans la bonne entente et l'esprit de collaboration.

Macdonald a compris, probablement mieux qu'aucun homme d'État canadien-anglais de son temps, le sentiment d'injustice qu'éprouvaient les Canadiens français. Mieux que la plupart de ses compatriotes, il comprenait que les Canadiens français désiraient, non pas des concessions, mais le droit d'être traités sur le même pied que l'autre race fondatrice, d'être des partenaires à part entière. A mon sens, le Parlement fédéral pourrait faire davantage pour encourager la bonne entente et l'esprit de collaboration au sein du Canada d'aujourd'hui.

En outre, sir John A. Macdonald a su préserver l'identité canadienne, bien que la nation voisine soit la plus riche et la plus puissante du monde; il y a réussi en étant non pas anti-Américain, mais pro-Canadien. Le problème est toujours d'actualité; nous ne redoutons plus une invasion militaire, mais nous craignons l'assimilation économique et culturelle. A mon avis, notre génération est en mesure d'écarter cette menace avec autant de succès que nos ancêtres en 1867.

Toutefois, monsieur l'Orateur, nous sommes aux prises avec des problèmes auxquels sir John A. Macdonald n'avait pas à faire face. Nous vivons à une époque d'agitation sociale due à une grande révolution scientifique. De nouvelles perspectives s'ouvrent à nos yeux. Les hommes et les femmes de notre pays et du monde entier veulent profiter de toutes les découvertes de la technologie moderne et se servir de la science non seulement pour améliorer le niveau de leur vie, mais aussi la qualité. Je puis seulement exprimer l'espoir qu'en ce jour anniversaire de la naissance de celui qui a, pour la première fois, assumé les fonctions de premier ministre, les membres du Parlement et tous les Canadiens se tourneront vers le passé avec fierté, vers le présent avec résolution, et vers l'avenir avec une confiance sans bornes dans les possibilités qu'offre le Canada, et qui seront réalisées avec la grâce de Dieu.

[*Français*]

M. Réal Caouette (Villeneuve): Monsieur l'Orateur, rendre hommage à la mémoire de sir John A. Macdonald est un agréable devoir, dans les circonstances, et nous appuyons pleinement et entièrement ce que le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Martin) a déclaré tout à l'heure, de même que les observations du chef de l'opposition officielle (M. Diefenbaker) et du chef du Nouveau parti démocratique (M. Douglas).

Sir John A. Macdonald, qui naquit en 1815, fut, de fait, élu premier ministre dès la fondation de la Confédération, qu'il a présidée et façonnée avec d'autres patriotes canadiens des deux groupes ethniques importants, c'est-à-dire ceux de langue anglaise et ceux de langue française.

• (3.10 p.m.)

Dès 1867, lors de l'instauration de la Confédération canadienne, sir John A. Macdonald comprit l'existence de deux éléments divers, de deux éléments bien distincts, au sein de notre nation: l'élément anglais et l'élément français. C'est pourquoi il s'est associé, à ce moment-là, à sir Georges-Étienne Cartier pour procéder à la fondation et à la formulation de la constitution canadienne, que nous appelons aujourd'hui les Actes de l'Amérique du Nord britannique.

A ce moment-là, monsieur l'Orateur, sir John A. Macdonald, comme ceux qui étaient avec lui, réalisait l'importance de présenter une constitution acceptable aux deux groupes de Canadiens, dont l'un était de langue anglaise et l'autre de langue française. Le but ultime de sir John A. Macdonald était de réaliser l'unité au Canada, alors qu'il y avait de la désunion, de la mésentente. Par exemple, alors que le Haut-Canada et le Bas-Canada s'entre-dévoraient, sir John A. Macdonald conseillait d'unir ces deux éléments, ces deux groupes, pour en faire une nation unie, une nation forte, une nation qui pourrait pourvoir au développement naturel des richesses du Canada, non seulement en 1867 mais pour l'avenir.

Monsieur l'Orateur, si depuis 1867, la mésentente est survenue, ce n'est pas la faute de sir John A. Macdonald, ce n'est pas la faute de la constitution ni de la Confédération, comme la faute de certains éléments, de certains individus qui ont donné préséance à leurs propres petites opinions personnelles, au lieu de suivre à la lettre l'esprit de la Confédération et l'esprit de la constitution canadienne. (*Applaudissements*)

Monsieur l'Orateur, ceci m'amène à dire qu'en 1967, alors que nous célébrons aujourd'hui le 152e anniversaire de naissance de sir John A. Macdonald, nous voyons actuellement des gens, surtout dans la province de Québec, la province d'où viennent 75 députés fédéraux qui tentent de semer encore la zizanie, la mésentente, l'erreur et le mensonge, en essayant d'apposer à l'arrière des automobiles des petites plaques signalant que la Confédération fut et constitue cent ans d'injustice pour la province de Québec.

Or, lorsque sir John A. Macdonald et les autres qui l'accompagnaient ont fondé cette Confédération, en 1867, ils n'avaient pas en tête de créer d'injustice, ni à l'endroit du Québec, ni à l'endroit de l'Ontario, ni à l'endroit des autres provinces, mais ils avaient à cœur d'accorder et d'assurer la justice la plus complète à toutes les provinces qui entraient, à ce moment-là, dans la Confédération.

Monsieur l'Orateur, il y a eu des injustices depuis la fondation de cette Confédération, il n'y a pas à en douter; mais qu'on dise qu'il y a eu cent ans d'injustice, non. Il y a eu, de la part des Canadiens français du Québec, cent ans de lutte, au fait, il y a eu des luttes mémorables. Que des luttes logiques aient été livrées dans notre province, comme dans d'autres, pour le respect des droits, je le crois. Par ailleurs, ceci ne veut pas dire que nous avons vécu cent ans d'injustice; ce n'est pas vrai.

Monsieur l'Orateur, l'idée principale et primordiale de la Confédération, que sir John A. Macdonald présidait, était l'unité dans le respect mutuel des éléments qui formaient cette Confédération. A ceux qui soutiennent, en 1967, que la province de Québec n'a subi que des injustices, je leur dirai que ceux qui, dans la province de Québec, soutiennent que le Québec n'a fait que donner à la Confédération, sans rien recevoir d'elle, sont des fauteurs de désordre et des menteurs. C'est un fait que la province de Québec a dû payer son écot, tout comme les autres provinces, pour être dans la Confédération, et comme nous devons le payer pour faire partie de n'importe quelle association. Or, s'il est vrai que nous avons dû payer notre part pour faire partie de la Confédération, il est également vrai que nous avons bénéficié de la Confédération pendant ces cent années de son existence. (*Applaudissements*)

Monsieur l'Orateur, à l'occasion de cet anniversaire de naissance de sir John A. Macdonald, je n'aime pas à signaler ce qui se produit dans certains endroits de la province de Québec, particulièrement à Montréal, où l'on fait éclater des bombes, où l'on lance des injures à tout le monde, où l'on n'a même pas le respect de soi-même. Je n'accepte pas cette façon d'agir de la part de jeunes qui sont, pour la plupart, dominés par certains éducateurs, certains professeurs, qui nous sont venus de pays marxistes ou autres, de l'Europe, de l'Asie, de l'Algérie ou de pays africains, et qui enseignent la révolution à nos jeunes.

Et nous voyons ce qui se produit en 1967. Les injustices ne sont pas commises par ceux qu'on soupçonne. Actuellement, en pleine ville de Montréal, elles sont commises par de jeunes Montréalais. Et ce sont eux qui en paieront demain le prix. Quel prix? Je ne le sais pas, mais ce sont eux qui en seront tenus responsables.

Monsieur l'Orateur, je ne veux pas prendre davantage du temps de la Chambre. Je suis heureux de dire, au nom de mes collègues et en mon nom personnel, que nous nous associons à tous ceux-là qui, dans la dignité, le respect, la reconnaissance et le souvenir, célèbrent aujourd'hui cet anniversaire, non pas comme des aveugles, mais comme des gens raisonnables, logiques, qui savent s'entendre, même s'ils ne partagent pas les mêmes opinions politiques. Nous sommes heureux de nous associer à tous ces gens qui sont au delà des partis politiques et des êtres humains.

Sir John A. Macdonald fut un être humain premièrement; il fut un grand Canadien, deuxièmement, et il fut responsable d'une confédération qui, malgré ses défauts, a rendu service à l'ensemble de la population. (*Applaudissements*)

[*Traduction*]

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, c'est un privilège pour nous tous de faire nôtres les hommages qu'on a déjà rendus à la mémoire de sir John A. Macdonald. C'est un honneur pour les membres de notre parti et pour moi-même. Je crois qu'à titre de grand homme politique et de sage homme d'État, sir John a été l'instrument qui a amené à la Confédération les Canadiens et les représentants élus d'il y a 100 ans. Nous lui en sommes donc redevables.

Au Canada, nous n'avons peut-être pas le culte des héros, mais il serait bon d'accorder un peu plus d'attention à ceux qui sont légitimement les héros de notre patrimoine. Leurs noms doivent s'inscrire en lettres d'or dans les fastes de notre histoire. En effet, nous le devons à notre passé et à notre avenir, car non seulement ces citoyens ont-ils bien servi la patrie, mais leur destinée a été aussi de forger et d'unir notre pays qui est maintenant une puissance reconnue.

Il y avait d'autres grands hommes à l'époque de Macdonald—George-Étienne Cartier, George Brown et d'autres—mais c'est sir John A. Macdonald qui les a réunis et qui les a dirigés. C'est en grande partie grâce à ses efforts qu'ils ont fait abstraction de leurs divergences politiques pour défendre solidairement les principes fondamentaux sur lesquels ils étaient d'accord. C'est là une grande leçon pour nous. En lisant les premiers hansards de notre Parlement relatifs aux Conférences de Charlottetown et de Québec et les comptes rendus des séances des Assemblées législatives des premières provinces, y compris celles du Haut et du Bas-Canada, je note que sir John A. Macdonald a orienté ceux qui travaillaient de concert avec lui sur la scène publique il y a un siècle, sur trois terrains d'entente qui étaient à la base de la Confédération et qui sont encore essentiels aujourd'hui.

Il y avait d'abord la détermination que le Canada devrait exister comme nation séparée et indépendante de toute autre nation. Ils étaient tous convaincus de cela. Ils y étaient voués; ils étaient persuadés que notre pays

avait une destinée et c'était là le sens de leur inspiration.

Deuxièmement, monsieur l'Orateur, ils croyaient qu'en vertu d'un régime parlementaire de gouvernement par la majorité, qui devait être à la base de notre gouvernement, la majorité ne pouvait être forte que si les droits des minorités étaient protégés et défendus. Il y avait alors toutes les minorités que nous avons encore aujourd'hui—religieuses, politiques, linguistiques et économiques—mais plus encore, ces hommes étaient convaincus du fait que la minorité fondamentale était l'individu. Ils croyaient que le gouvernement n'avait pas le droit de donner ni de retirer ces droits, mais avait la responsabilité de les protéger et de les perpétuer.

• (3.20 p.m.)

C'est grâce à cet esprit qu'ils sont parvenus à s'entendre pour rédiger la première constitution. Mais ces hommes étaient d'avis—et c'est une opinion qui transcende les deux autres—que le Canada ne pourrait réaliser ces objectifs, s'assurer ce mode de vie et demeurer uni, qu'en restant soumis à Dieu. De fait, ils ont donné au Canada une devise que beaucoup d'entre nous, s'ils l'ont sue, ont oubliée: «il dominera d'une mer à l'autre»—c'est une citation des Psaumes. Si certains d'entre nous veulent se rafraîchir la mémoire à ces sujet, il leur suffira d'aller à la chapelle du Souvenir pour voir ces paroles gravées dans de vitrail de ses magnifiques fenêtres. Il suffit de lire l'inscription gravée sur la voûte en entrant dans cet édifice, ou sa forme abrégée sur l'écu de notre pays. D'après eux, c'était la seule façon pour le Canada de réaliser leur idéal et la destinée qu'ils entrevoyaient pour lui.

Sir John A. Macdonald était épris de ces principes et il a entraîné à sa suite ses contemporains.

Il importe davantage à l'heure actuelle de nous pénétrer à nouveau de l'esprit de notre constitution actuelle—au lieu de songer à en élaborer une nouvelle—et des détails de ce document constitutionnel remarquable dont l'immense valeur sera sans doute plus révérée à l'avenir qu'elle ne l'a été jusqu'à maintenant. Inspirés par l'esprit de cette constitution, nous surmonterions les divergences d'opinions qui nous divisent et cultiverions en commun de vastes terrains d'entente où nous pouvons tous nous retrouver, j'en suis sûr.

A l'heure actuelle, nous avons même du mal à tomber d'accord sur une formule destinée à modifier la constitution de 1867. Et cependant, ces hommes, il y a un siècle, ont réussi à rédiger tout le document et à l'accepter à l'unanimité. Notre dette de reconnaissance envers sir John A. Macdonald est certes immense. Nous avons beaucoup de leçons à tirer des Pères de la Confédération. Le meilleur moyen d'assimiler cet enseignement, c'est de songer avec respect à l'existence de ce grand homme. La nation canadienne est aujourd'hui un vivant hommage à sa mémoire.

M. A. D. Alkenbrack (Prince-Edward-Lennox): Monsieur l'Orateur, je ne voudrais pas...

M. l'Orateur: A l'ordre. La Chambre consent-elle à suspendre l'application des dispositions de l'article provisoire du Règlement 15 (2) *a*) afin de permettre aux députés de prononcer d'autres discours?

Des voix: D'accord.

M. Alkenbrack: Monsieur l'Orateur, je manquerais à mon devoir aujourd'hui si, en ma qualité de représentant de la circonscription de Prince-Edward-Lennox, je ne prenais pas la parole pour faire miens les multiples et éloquents hommages rendus au garçon de Lennox, au personnage que nous honorons et que nous admirons à l'heure actuelle comme le premier des premiers ministres de notre pays, sir John A. Macdonald; il fut jadis représentant à la Chambre de la circonscription de Lennox.

Je ne remplirais pas mon devoir non plus vis-à-vis de mes commettants, si je ne prenais la parole pour lui rendre hommage à l'heure actuelle, car dans notre région du Canada, qui est la terre de Macdonald, la terre des loyalistes, sa mémoire est toujours vivace et les principes qu'il a su défendre représentent toujours une force, et une force vive, au sein des éléments actifs de notre nation. Ce jeune garçon de Lennox, qui parcourait les champs d'Adolphustown, une des plus petites municipalités rurales de l'Ontario, a marqué d'une empreinte indélébile la vie de notre région.

Je rappelle à la Chambre que sur la rive sud de la baie Hay, dans un décor rural à proximité des eaux de cette baie magnifique, colonisée et mise en valeur par les loyalistes en 1785, s'élève un tumulus de pierres, indiquant l'endroit tout près où son père exploitait une ferme au cours des premières années du séjour de la famille Macdonald dans Lennox. On a gravé sur le tumulus un juste hommage à ce grand homme car on y lit:

L'inspiration qui lui a permis de relier les provinces éloignées les unes des autres en une seule nation s'étendant d'un océan à l'autre, c'est de ces champs qu'il l'a tirée.

L'hommage rendu par tous les députés à celui qui a, pour la première fois, assumé les fonctions de premier ministre m'a vivement impressionné. Les paroles du député de Red-Deer (M. Thompson), au sujet de l'inscription sur la façade de la Tour de la Paix, symbole de la réalisation des principes pour la défense desquels Macdonald et tous les

Pères de la Confédération ont travaillé et peiné, m'ont rappelé une autre inscription. Située du côté ouest de la Tour de la Paix, elle symbolise également ces principes. Elle est gravée assez haut et bien peu de gens la remarquent. On y lit:

Faute de vision, le peuple vit sans frein.

Voilà pourquoi je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à ce grand homme qui, tout jeune garçon, parcourait les champs de Lennox et les rues de Napanee et de Picton, alors qu'il était jeune clerc dévoué au service de George Mackenzie et qui, plus tard, vint dans notre capitale pour devenir le principal artisan de l'édification d'une grande nation, dont nous lui sommes redevables aujourd'hui. Macdonald fut l'immortel premier ministre de notre pays, grand parmi les grands, qui a servi le Canada et défendu les éternels principes que notre pays représente aujourd'hui, produit de son génie, nation libre et indépendante respectée dans le monde entier.

M. l'Orateur: Le député de Victoria (C.-B.) désire-t-il aborder le même sujet?

M. D. W. Groos (Victoria, C.-B.): Cela vous étonnera peut-être mais je tiens à rappeler aux députés que sir John A. Macdonald était, de 1878 à 1882, représentant de la circonscription que j'ai maintenant l'honneur de représenter, celle de Victoria, en Colombie-Britannique. Je tiens à faire miennes les remarques formulées aujourd'hui à la Chambre.

M. l'Orateur: En guise de conclusion, je signale aux députés qu'ils sont invités à se réunir à six heures ce soir, dans la pièce 16, pour fraterniser dans l'esprit de la journée de sir John A. Macdonald. (*Applaudissements*)

L'hon. M. Martin: Monsieur l'Orateur, j'ajoute, en notre nom à tous, que personne n'apprécierait davantage ce geste que sir John A. Macdonald lui-même.

Au nom du premier ministre qui, personne ne l'ignore, se trouve aujourd'hui à Kingston où il participe aux événements commémoratifs en l'honneur de sir John A. Macdonald, j'aimerais déposer un exemplaire du procès-verbal d'une séance du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général, le 4 janvier 1967. Ce procès-verbal du Conseil privé, fait sur la recommandation du premier ministre, nous informe qu'une proclamation fixe au mercredi 11 janvier 1967, la célébration de l'anniversaire de sir John A. Macdonald, le premier des premiers ministres du Canada, en cette année du centenaire de la Confédération canadienne.

La Chambre apprendra avec intérêt que le premier ministre fait aujourd'hui une déclaration qui, à mon avis, s'accorde avec les principes que défendait si fermement sir John A. Macdonald. Il a annoncé que Son Excellence le Gouverneur général a approuvé avec plaisir la recommandation selon laquelle les premiers ministres de toutes les provinces canadiennes deviendraient membres du Conseil privé de la reine au Canada. La participation des premiers ministres au Conseil privé en cette année du centenaire ne peut mieux symboliser l'unité dans la diversité qui est un aspect si fondamental de l'histoire de notre pays. C'est à la réalisation et au maintien de cette unité, tout en respectant la diversité des provinces, que sir John A. Macdonald a consacré sa vie.

Monsieur l'Orateur, je voudrais déposer un communiqué du bureau du premier ministre annonçant que Son Excellence le Gouverneur général a approuvé la recommandation du premier ministre visant à nommer membres du Conseil privé de la reine au Canada les premiers ministres des provinces.

L'HYMNE NATIONAL

COMITÉ MIXTE DU SÉNAT ET DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

L'ordre du jour appelle: Avis de motions émanant du gouvernement:

Le premier ministre:

9 janvier—Qu'un comité spécial mixte du Sénat et de la Chambre des communes soit nommé pour étudier la question que pose le projet de résolution qui suit, et pour faire à l'occasion rapport à ce sujet: «Que le gouvernement soit autorisé à prendre les mesures nécessaires pour décréter que l'«Ô Canada» est l'hymne national du Canada, tandis que le «Dieu sauve le Reine» est l'hymne royal au Canada»;

Que 12 membres de la Chambre des communes, à désigner ultérieurement, fassent partie de ce comité mixte et qu'un message soit adressé au Sénat priant ladite Chambre de s'unir à celle-ci aux fins susmentionnées et de choisir, s'il le juge opportun, certains de ses membres pour faire partie dudit comité mixte dont l'établissement est proposé.

M. l'Orateur: Conformément à l'article 21, paragraphe 2, du Règlement, cet avis de motion émanant du gouvernement est reporté aux ordres du jour inscrits au nom du gouvernement et fera l'objet d'un examen plus tard aujourd'hui.

LA CHAMBRE DES COMMUNES

L'INSTITUTION D'UN COMITÉ CHARGÉ D'ÉTUDIER LA MODIFICATION DU RÈGLEMENT

L'ordre du jour appelle: Les avis de motions émanant du gouvernement:

Le ministre des Travaux publics:

9 janvier—Qu'un comité spécial de onze membres, à désigner ultérieurement, soit nommé pour étudier l'opportunité de conférer un caractère permanent, avec ou sans modification, à l'un quelconque ou à la totalité des changements de la procédure de cette Chambre, adoptés pour la première session de la vingt-septième législature le 21 janvier 1966, ainsi que tels autres changements que le comité peut estimer désirables pour assurer la bonne marche des travaux de la Chambre, et pour faire à l'occasion des rapports sur ces questions.

M. l'Orateur: Conformément à l'article 21, paragraphe 2, du Règlement, cet avis de motion émanant du gouvernement est reporté aux ordres du jour inscrits au nom du gouvernement en vue d'un examen plus tard aujourd'hui.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles un député requiert une réponse orale sont marquées d'un astérisque.)

LES COMMISSIONS SCOLAIRES SUR LES RÉSERVES INDIENNES

Question nº 1962—**L'hon. M. Dinsdale:**

1. Combien de commissions scolaires ont été établies dans les réserves indiennes depuis l'annonce du programme en 1964?

2. Dans quelles réserves sont-elles situées?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): 1 et 2. Même si, à la Conférence fédérale-provinciale sur les affaires indiennes, en 1964, on a fait des déclarations sur l'opportunité de déléguer aux bandes une plus grande responsabilité, en ce qui a trait au fonctionnement des écoles dans les réserves, en organisant des commissions scolaires aux termes de la loi provinciale, on n'a énoncé aucune ligne de conduite définie à ce moment-là, puisqu'il s'agit d'une question qui exige des consultations suivies avec les gouvernements provinciaux. L'expression «Commission scolaire», en ce qui a trait à l'éducation des Indiens, ne peut s'appliquer qu'à une commission scolaire instituée aux termes de la loi provinciale. Bien que l'article 113 de la loi sur les Indiens autorise le ministre à conclure des accords avec les provinces en vue de l'institution de commissions scolaires dans les réserves, il ne se trouve qu'un exemple à cet égard, soit à Moose-Factory, dans le Nord de l'Ontario. La chose a été possible, dans ce cas, parce que l'Ontario avait une loi qui lui permettait d'établir une section d'écoles rurales et de constituer la *Moose Factory Island School Board* dont font partie des représentants indiens et qui est chargée d'administrer les fonds approuvés par le ministère. Cette commission scolaire n'a nullement le pouvoir d'imposer une taxe locale afin de percevoir de l'argent à des fins d'éducation. A l'heure actuelle, presque la moitié des enfants indiens aux écoles fréquentent les écoles relevant d'un régime provincial grâce à d'excellents arrangements assurant la liaison et l'administration à l'échelon local. La participation indienne à l'administration de l'enseignement indien à l'échelon fédéral sera élargie aussi vite que les lois et les circonstances locales le permettront.

[M. l'Orateur.]

LE ROULEMENT DU PERSONNEL DANS LES AGENCES INDIENNES DU NORD-OUEST DE L'ONTARIO

Question nº 2043—**M. Reid:**

1. Quel a été le rythme du roulement du personnel, au cours des cinq dernières années, dans les agences indiennes des districts électoraux de Port-Arthur, Fort-William et Kenora-Rainy River?

2. Quelles raisons ont données les personnes mutées et quelles mesures le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a-t-il prises pour faire cesser ou diminuer ce roulement?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien):

1. District électoral de Port-Arthur

Année	Effectifs	Départs	Taux de roulement* (%)
1961-1962	7	—	—
1962-1963	7	—	—
1963-1964	7	1	14.3
1964-1965	8	3	37.5
1965-1966	10	2	20.0

District électoral de Kenora-Rainy River

Année	Effectifs	Départs	Taux de roulement* (%)
1961-1962	23	—	—
1962-1963	23	2	8.7
1963-1964	25	4	16.0
1964-1965	29	3	10.3
1965-1966	33	6	18.1

District électoral de Fort-William

Année	Effectifs	Départs	Taux de roulement* (%)
1961-1962	4	1	25
1962-1963	4	—	—
1963-1964	4	—	—
1964-1965	4	—	—
1965-1966	4	—	—

*Le taux de roulement correspond ici au pourcentage des départs par rapport aux effectifs totaux.

2. Motifs invoqués	(%)
Mutation ou avancement	50
Mutation à un autre emploi	20
Retraite	10
Charges domestiques à plein temps	10
Démission pour raison de santé	5
Mécontentement en raison des conditions de travail	5

Le roulement du personnel représente une préoccupation constante du ministère, et ce dernier veille attentivement au perfectionnement du personnel, à l'amélioration constante des conditions de travail et à l'établissement d'autres mesures destinées à soutenir le moral des employés.

LE PROTOTYPE DE L'HYDROPLANEUR ANTI-SOUS-MARIN

Question nº 2166—**M. MacEwan:**

1. Quel a été le montant approximatif des dommages causés par le feu au prototype de l'hydroplaneur anti-sous-marins aux chantiers maritimes de la *Marine Industries* de Sorel (P.Q.)?

2. Quand s'attend-on que ce navire sera livré à la Marine canadienne à Halifax?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): 1. Le ministère de la Production de défense, le ministère de la Défense nationale et le principal entrepreneur du navire sont en voie d'évaluer conjointement l'étendue des dommages causés par le feu ainsi que les problèmes technologiques et d'approvisionnement et le coût des réparations de l'hydroplaneur. On s'attend que l'évaluation sera terminée d'ici deux mois et qu'elle fournira des renseignements sur le coût et le calendrier des travaux de réparation et d'achèvement de la construction du navire à Sorel (Québec). Entre-temps, d'après la première évaluation, les dommages attribués directement au feu seraient de 3 millions et demi à 4 millions de dollars. Les dommages indirects pourraient s'élever à plus d'un million de dollars.

2. Il est impossible de préciser la date de livraison du navire avant que l'évaluation soit terminée.

*LES DÉSERTIONS DE MARINS GRECS DANS LES PORTS CANADIENS

Question nº 2217—**M. Haidasz:**

1. Combien de ressortissants grecs ont déserté leurs navires dans des ports du Canada et demandé le statut d'immigrant au Canada, de 1960 à 1966, inclusivement?

2. Combien de ces marins grecs ont reçu l'autorisation de rester au Canada?

3. Combien de ces marins grecs ont été *a*) déportés, et *b*) combien attendent l'ordonnance de déportation?

M. J. C. Munro (secrétaire parlementaire du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): 1. Du 1er janvier 1960 au 30 novembre 1966, 2,629 marins de citoyenneté grecque ont été signalés comme ayant déserté leur navire dans des ports du Canada. Au cours de la même période, 1,549 déserteurs de navires grecs ont été arrêtés ou se sont livrés volontairement aux autorités de l'Immigration en exprimant le désir de demeurer au Canada en permanence.

2. 455

3. *a*) 1,072; *b*) 22 attendent le règlement définitif de leur cas.

*LES DÉSERTIONS DE RESSORTISSANTS YOUGOSLAVES DANS LES PORTS CANADIENS

Question nº 2218—**M. Haidasz:**

1. Combien de ressortissants yougoslaves ont déserté leurs navires dans des ports du Canada et demandé le statut d'immigrant au Canada, de 1960 à 1966, inclusivement?

2. Combien de ces marins yougoslaves ont reçu l'autorisation de rester au Canada?

3. Combien de ces marins yougoslaves ont été *a*) déportés, et *b*) combien attendent l'ordonnance de déportation?

M. J. C. Munro (secrétaire parlementaire du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): 1. Du 1er janvier 1960 au 30 novembre 1966, 66 marins déserteurs de nationalité yougoslave ont été arrêtés ou se sont rendus d'eux-mêmes aux autorités de l'Immigration et ont demandé à rester au Canada.

2. 31 ont reçu l'autorisation de rester au Canada.

3. *a*) 31 ont été expulsés et *b*) 4 attendent qu'une décision définitive soit prise à leur égard.

LE REVENU DU CENTIÈME DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Question nº 2245—**M. Bower:**

1. Quel revenu total représente un pour cent de l'impôt sur le revenu des particuliers pour chaque année, de 1960 à 1966, inclusivement?

2. Quel revenu représente un pour cent de l'impôt sur le revenu des particuliers, par province, pour chaque année, de 1960 à 1966, inclusivement?

3. Quel revenu total représente un pour cent de l'impôt sur le revenu des sociétés pour chaque année, de 1960 à 1966, inclusivement?

4. Quel revenu représente un pour cent de l'impôt sur le revenu des sociétés, par province, pour chaque année, de 1960 à 1966, inclusivement?

5. Sur quelle base le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux partagent-ils le revenu dérivant des droits sur les successions, et le gouvernement fédéral étudie-t-il des propositions tendant à modifier la présente base dudit partage?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): 1. Voir le tableau I.

2. Voir le tableau I.

3. Voir le tableau II.

4. Voir le tableau II.

5. Les gouvernements des provinces de Québec, d'Ontario et de Colombie-Britannique imposent des droits de succession. Le gouvernement fédéral frappe d'un impôt les biens transmis par décès et verse à toute province qui n'impose pas de droits de succession 75 p. cent de l'impôt sur les biens transmis par décès attribuable à la province. L'impôt fédéral donne lieu à un abattement de 75 p. cent en Colombie-Britannique. Lorsque le gouvernement fédéral, en 1963, a offert de porter l'abattement à 75 p. cent, le Québec et l'Ontario ont préféré continuer à recevoir un abattement de 50 p. cent et en plus 25 p. cent de l'impôt fédéral sur les biens transmis par décès attribuable à chacune. Les arrangements fiscaux proposés entre le gouvernement fédéral et les provinces et définis à la Chambre des communes par le ministre des Finances le 31 octobre dernier ne prévoient aucun changement dans la base du partage des revenus dérivant de cette source d'imposition.

Tableau I

Revenu total provenant de un pour cent de l'impôt sur le revenu des particuliers (Taxe de sécurité de la vieillesse exclue)

Allocation par province*

(1 p. cent de l'impôt fédéral payable sur le revenu des particuliers)

1960-1961 à 1966-1967

(en milliers de dollars)

Année	T.-N.	Î.P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alb.	C.-B.	Total
1960-1961	175	29	392	267	4,364	8,736	867	609	1,303	2,107	18,849
1961-1962	188	32	407	292	4,810	9,370	914	641	1,479	2,219	20,352
1962-1963	183	35	423	280	4,822	8,895	859	650	1,356	2,128	19,631
1963-1964	207	41	472	315	5,477	9,910	935	751	1,456	2,406	21,970
1964-1965	239	47	538	371	6,383	11,480	1,037	914	1,658	2,806	25,473
1965-1966 (est.)	282	56	644	430	7,471	13,571	1,272	1,020	1,983	3,283	30,012
1966-1967 (est.)	338	67	763	526	9,052	16,358	1,467	1,291	2,347	3,980	36,189

*La façon de répartir l'impôt sur le revenu des particuliers par province est définie dans la Partie XXVI du Règlement de l'impôt sur le revenu.

Tableau II

Revenu total provenant de un pour cent de l'impôt sur le revenu des sociétés

Allocation par province*

(1 p. cent de l'impôt sur le revenu des sociétés)

1960-1961 à 1966-1967

(en milliers de dollars)

Année	T.-N.	Î.P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alb.	C.-B.	Total
1960-1961	488	110	692	559	9,349	14,593	1,488	1,022	2,405	3,247	33,953
1961-1962	485	150	743	593	9,451	14,975	1,536	990	2,631	3,403	34,957
1962-1963	409	60	689	523	9,049	15,714	1,435	949	2,528	3,775	35,131
1963-1964	620	75	721	593	10,025	17,264	1,629	1,211	2,771	4,326	39,265
1964-1965	827	79	749	669	11,149	18,432	1,869	1,270	2,814	4,671	42,529
1965-1966 (est.)	764	92	887	730	12,342	21,255	2,043	1,490	3,411	5,326	48,340
1966-1967 (est.)	970	93	879	785	13,079	21,624	2,192	1,490	3,302	5,480	49,894

*La façon de répartir l'impôt sur le revenu des sociétés est définie dans la Partie IV du Règlement de l'impôt sur le revenu.

[L'hon. M. Sharp.]

LE SECOND PARC NATIONAL EN SASKATCHEWAN

Question nº 2260—**M. Southam:**

1. Compte tenu du programme annoncé par le gouvernement, quand celui-ci commencera-t-il l'aménagement d'un second parc national en Saskatchewan?

2. Où se trouvera ce second parc national de la Saskatchewan?

3. Quel est le coût estimatif de l'aménagement de ce parc national?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): 1. Une des conditions de l'établissement d'un parc national est la cession de l'étendue de terrain, libre de toute charge, au gouvernement fédéral par le gouvernement provincial. On effectue présentement des études au sujet des divers aspects de la question. La décision définitive en ce qui concerne l'endroit où le nouveau parc sera aménagé et la date de cet aménagement ne peut être établie qu'à la suite d'une entente intervenue entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

2. Voir réponse au nº 1.

3. Il serait trop tôt pour établir le coût estimatif de cet aménagement.

LE CONSULAT DU CANADA EN U.R.S.S.

Question nº 2283—**M. Mandziuk:**

1. Dans quelle ville de l'URSS le consulat du Canada sera-t-il établi?

2. Si l'on opte pour Kiev, établira-t-on des relations diplomatiques avec la République socialiste soviétique de l'Ukraine?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): 1. Il n'est pas question dans l'immédiat d'ouvrir un bureau consulaire en URSS, bien que, selon l'entente intervenue entre le gouvernement canadien et le gouvernement soviétique touchant l'établissement d'un consulat général de l'URSS à Montréal, le gouvernement soviétique ait convenu que le Canada pourrait, au moment où il lui conviendra, établir un tel bureau dans une ville soviétique désignée d'un commun accord. Le lieu alors choisi sera celui que l'on jugera le meilleur dans l'intérêt du Canada.

2. Kiev pourrait être l'un des choix logiques et naturels comme siège d'un bureau consulaire canadien. L'établissement d'un tel bureau dans cette ville se ferait avec l'accord du gouvernement de l'URSS.

[*Français*]

KAMOURASKA ET L'ISLET—TRAVAUX D'HIVER EN 1965 ET 1966

Question nº 2331—**M. Dionne:**

1. Combien de demandes ont été faites par les municipalités des comtés de Kamouraska et de l'Islet dans le cadre du programme d'encouragement des travaux d'hiver en 1965 et en 1966?

2. Combien de ces demandes ont été acceptées, et quel montant a été accordé à l'égard de chacune de ces municipalités?

M. John C. Munro (secrétaire parlementaire du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): 1. Comté de Kamouraska, 1964-1965: 30, 1965-1966: 27; Comté de l'Islet, 1964-1965: 5, 1965-1966: 8.

2. Comté de Kamouraska: 1964-1965: 30, 1965-1966: 27; Comté de l'Islet: 1964-1965: 5, 1965-1966: 8.

Les paiements du gouvernement fédéral aux fins des entreprises en question sont indiqués ci-dessous.

Comté de Kamouraska

Municipalité	1964-1965 Nombre d'entreprises	1964-1965 Paiement du gouvernement fédéral $	1965-1966 Nombre d'entreprises	1965-1966 Paiement du gouvernement fédéral $
Andréville	2	3,679.74	2	2,686.22
Kamouraska	2	7,323.70	2	4,099.41
La Pocatière	1	36,107.58		
Saint-Pacôme (village)	1	4,272.22	1	13,304.19
Saint-Pascal	1	6,001.05	2	
Saint-Alexandre	1	10,628.88	1	18,304.70
Saint-André	4	31,400.87	5	33,632.76
Sainte-Anne-de-la-Pocatière	1	304.52	1	6,351.82
Saint-Denis	1	2,088.29	1	
Sainte-Hélène	3	21,427.62	5	15,837.32
Saint-Joseph-de-Kamouraska	1	2,165.00	1	2,648.21
Saint-Louis-de-Kamouraska	1	9,012.13		
Saint-Onésime-d'Ixworth	2	10,330.13		
Saint-Pacôme (paroisse)	1	2,573.80	1	5,812.94
Woodbridge	2	18,465.65	1	15,684.05
Mont-Camel	1	2,700.00	1	8,943.47
Saint-Athanase	2	21,500.76	1	16,692.94
Saint-Éleuthère	1	24,606.52	1	
Saint-Gabriel-Lallemant	1	5,203.55	1	696.70
Saint-Pascal	1	4,612.04		
Comté de l'Islet				
L'Isletville			1	8,931.95
Turville	1	3,498.00	1	10,626.52
Saint-Aubert			1	3,028.47
Saint-Cyrille-de-Lessard	1	3,211.32	1	7,109.99
Saint-Damase-de-l'Islet	1	2,911.68	1	5,107.93
Saint-Eugène	1	464.05	1	
Sainte-Félicité	1	1,826.84	1	2,532.88
Saint-Marcel			1	14,155.31

[*Traduction*]

LE PROGRAMME DE RECYCLAGE N° 5

Question n° 2337—**M. Hales:**

1. Combien de personnes au Canada ont été inscrites au programme 5 au cours du mois de novembre 1966?

2. Combien de personnes ont complété avec succès le cours du programme 5 depuis le début?

3. Les personnes inscrites au programme 5 sont-elles au nombre des chômeurs au Canada?

M. J. C. Munro (secrétaire parlementaire du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): 1. Le nombre d'élèves, au Canada, qui se sont inscrits au programme 5 au cours du mois de novembre 1966, ne sera pas connu avant la seconde quinzaine de janvier 1967.

2. On sait que 96,152 personnes ont terminé avec succès les cours du programme 5, du 1er avril 1961 au 31 mars 1966.

[M. Munro.]

3. Les personnes inscrites aux cours du programme 5 sont comprises dans les chiffres du chômage au Canada.

[*Français*]

A PROPOS DU RECYCLAGE DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Question n° 2343—**M. Allard:**

1. La somme de 100 millions de dollars, ou une somme moindre, est-elle disponible pour assurer le réapprentissage de la main-d'œuvre au Canada?

2. Dans le cas de l'affirmative, cette somme vise-t-elle uniquement les travailleurs techniques ou vise-t-elle également les employés de bureaux et auxiliaires?

3. Comment ces fonds sont-ils distribués, par l'intermédiaire des ministères provinciaux de l'Éducation, ou directement aux organismes syndicaux ou professionnels, ou autrement?

4. Quelles sommes ont été dépensées dans chaque province, durant l'année fiscale 1966-1967, jusqu'à maintenant?

[*Traduction*]

M. J. C. Munro (secrétaire parlementaire du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): 1. Moins de 100 millions de dollars sont disponibles spécialement aux fins de l'exécution des programmes de recyclage de la main-d'œuvre.

Le budget fédéral des dépenses approuvées à l'égard de tous les programmes mis en œuvre en vertu de l'Accord sur la formation technique et professionnelle pour l'année financière 1966-1967, se monte à $224,335,000. Cette somme pourvoit aux dépenses suivantes: *a*) Le coût des installations et du matériel pour tous les programmes, $142,475,000; *b*) Le coût de la mise en œuvre des programmes de rééducation professionnelle des adultes, $58,095,400; *c*) Le coût de la mise en œuvre des autres programmes, y compris les programmes de formation technique et professionnelle à l'école, $23,764,600.

2. Les crédits sont mis à la disposition de tous les groupes professionnels au-dessous du niveau des professions intellectuelles.

3. Les fonds sont distribués surtout par l'entremise des ministères provinciaux de l'Éducation, mais aussi par celle des ministères provinciaux du Travail.

4. Jusqu'à présent, le montant que chaque province a dépensé pendant l'année courante n'a pas été enregistré de la façon qu'on l'a demandé. Voici les sommes versées à chaque province au cours de la période allant du 1er avril jusqu'au 30 novembre 1966, en paiements à l'égard du Programme de formation en coopération avec l'industrie (programme 4), du Programme de formation des sans-travail (programme 5), et du Programme de formation des invalides (programme 6): Terre-Neuve, $96,603; Île-du-Prince-Édouard, $68,218; Nouvelle-Écosse, $863,765; Nouveau-Brunswick, $121,713; Québec, $2,334,605; Ontario, $9,417,379; Manitoba, $824,622; Saskatchewan, $362,578; Alberta, $617,464; Colombie-Britannique, $468,901; Yukon, $90,765; Territoires du Nord-Ouest, Nil. Total, $15,266,613.

En plus des paiements susmentionnés, toutes les provinces ont demandé un montant global de $73,687,588 pour les dépenses en immobilisations et $13,159,967 pour les frais de fonctionnement d'autres programmes.

LA CONSTRUCTION D'UNE RÉPLIQUE DU «PÉLICAN»

Question nº 2349—**M. Keays:**

Le gouvernement a-t-il autorisé la construction d'une réplique du *Pélican*, et, dans le cas de l'affirmative, *a*) qui a entrepris la construction de ce navire et quel doit en être le coût, et *b*) à quel usage le gouvernement destine-t-il ce bateau?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Non.

LES LANGUES AU PERSONNEL DU MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE

Question nº 2358—**M. Laprise:**

Combien y a-t-il actuellement de fonctionnaires *a*) de langue anglaise, *b*) de langue française, *c*) bilingues, dans chaque département du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources?

M. Jack Davis (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources):

	a) Anglophones	*b*) Francophones	*c*) Bilingues
Administration	232	2	75
Direction des levés et de la cartographie	594	2	185
Direction des sciences de la mer	529	–	56
Commission géologique	335	–	101
Direction des mines	500	–	138
Direction de la géographie	71	–	23
Direction des observatoires	161	–	21
Étude du plateau continental polaire	23	–	6
Direction de la recherche hydrologique	72	1	16
Direction des ressources hydrauliques	304	–	51
Direction de la mise en valeur des ressources	20	–	—
Total	2,841	5	672

LES TRAITEMENTS DES INFIRMIÈRES DU MINISTÈRE DE LA SANTÉ

Question nº 2363—**M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria):**

Quel est le traitement des infirmières I du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social à Toronto, Montréal, Winnipeg, Vancouver, Halifax, Sydney, Hamilton, Fredericton, Regina et Windsor (Ont.)?

L'hon. Allan J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social):

Infirmière I

Endroit	Échelle des Traitements $
Toronto	3,750-5,300
Montréal	3,750-4,950
Winnipeg	3,750-4,950
Vancouver	3,750-5,300
Halifax	3,750-4,950
Sidney	3,750-4,950
Hamilton	3,750-4,950
Fredericton	3,750-4,950
Regina	3,750-4,950
Windsor (Ontario)	3,750-4,950

M. Jack A. Irvine (London): Monsieur l'Orateur, je voudrais, par votre entremise, demander au ministre intéressé quand je recevrai une réponse à la question nº 1675 inscrite au *Feuilleton* depuis le 13 juin dernier.

De plus, on n'a pas encore répondu à la question nº 2086, marquée d'un astérisque, inscrite au *Feuilleton* depuis le 25 octobre de l'an passé. Il s'agit de renseignements que j'aimerais bien obtenir et je ne crois pas que la question soit difficile. Sauf erreur, on est censé accorder une certaine priorité aux questions marquées d'un astérisque.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, je voudrais aussi invoquer le Règlement et attirer l'attention du ministre intéressé qui, si je ne m'abuse, est le ministre du Revenu national, qui est absent, sur la question nº 2185 concernant une affaire portée devant la Commission d'appel de l'impôt et que j'ai fait inscrire au *Feuilleton* le 18 novembre dernier. Je ne comprends pas pourquoi on tarde à répondre à cette question.

DEMANDE DE DOCUMENTS

M. J. B. Stewart (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, le gouvernement accepte l'avis de motion nº 194. Veuillez mettre en délibération la demande nº 191. Je demanderais que les autres demandes soient réservées.

RADIO-CANADA—L'APPLICATION DU CODE DU TRAVAIL

Demande nº 191—**M. Howard:**

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copie de toute la correspondance, de tous télégrammes et de tous autres documents échangés entre la Société Radio-Canada ou un haut fonctionnaire de cette Société et quelque autre personne, groupe ou organisme, à l'exception de quelque autre ministère ou organisme du gouvernement, au sujet de l'application du Code du travail (Normes) du Canada ou de la remise à plus tard ou de la suspension de l'application de quelque partie de ce Code.

L'hon. Léo Cadieux (ministre associé de la Défense nationale): Monsieur l'Orateur, en l'absence du secrétaire d'État, puis-je m'occuper de cette motion. Je désire informer l'honorable représentant qu'il n'y a eu aucun échange de correspondance, télégramme ou autre document entre la Société Radio-Canada ou un haut fonctionnaire de cette Société et quelque autre personne, groupe ou organisme, au sujet de l'application du Code du travail (Normes) du Canada ou de la remise à plus tard ou de la suspension de l'application de quelque partie de ce Code. Je prierais donc le député de bien vouloir retirer sa motion.

[L'hon. M. MacEachen.]

M. Howard: Monsieur l'Orateur, puisque la Société Radio-Canada n'a pas échangé de correspondance avec qui que ce soit à ce sujet, il est évident que je devrais retirer la motion.

M. l'Orateur: La motion est retirée.

[L'ordre est rayé et la motion est retirée.]

EDWARD ELROY HUNT—LE RAPPORT DE L'AUTOPSIE

Motion nº 194—**M. Howard:**

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence la priant de faire déposer à la Chambre copie du rapport du pathologiste qui a pratiqué l'autopsie ou l'examen concernant Edward Elroy Hunt, détenu du pénitencier de la Colombie-Britannique décédé le 26 juin 1966.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, puis-je formuler une remarque au sujet de l'avis de motion nº 72 portant production de documents qui figure à la page 34 du *Feuilleton* d'aujourd'hui? Je constate qu'il n'a pas été appelé aujourd'hui. Comme cet avis de motion porte la date de janvier, je demande que le *Feuilleton* soit modifié pour indiquer qu'il s'agit de janvier 1966 sauf, bien entendu, si le ministre des Finances peut nous assurer que la motion sera adoptée bientôt. Si elle doit être réservée pendant deux ou trois mois encore, je tiens à ce qu'on sache bien qu'elle revient régulièrement chaque année.

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Je dois prévenir le député qui a inscrit cette motion au *Feuilleton* et d'autres, que je ne compte pas pouvoir présenter le rapport avant le 31 janvier. Peut-être pourra-t-on le faire vers la mi-février, donc pour qu'on sache à quoi s'en tenir, le *Feuilleton* devrait indiquer qu'il s'agit du 31 janvier 1966.

M. l'Orateur: Les autres avis de motion sont-ils réservés?

Des voix: D'accord.

L'HYMNE NATIONAL

FORMULE D'ÉTUDE DE RÉSOLUTIONS INSCRITES AU «FEUILLETON»

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Monsieur l'Orateur, je voudrais invoquer le Règlement au sujet de l'article nº 14 figurant à la page 5 du *Feuilleton* d'aujourd'hui. J'ai cherché à trouver ce qui me semblait un commentaire approprié au sujet de cet ordre, étant donné que l'avis de motion du gouvernement inscrit au nom du premier ministre à la page 3 du

Feuilleton a déjà été étudié. Votre Honneur remarquera que l'avis de motion traite du même sujet que le projet de résolution inscrit à la page 5. Je sais qu'il y a une disposition dans le Règlement, ou dans les précédents établis à la Chambre, selon laquelle nous ne pouvons étudier deux motions inscrites au *Feuilleton* et traitant du même sujet et surtout deux ordres inscrits au nom du gouvernement. Je regrette de n'avoir pu trouver le commentaire approprié, mais je signale en toute déférence qu'il faudrait étudier la chose. Si je soulève la question maintenant, c'est pour qu'on se conforme aux règles de la procédure, et il faudrait qu'un des membres du cabinet demande l'autorisation de retirer la motion n° 14. Il ne conviendrait nullement, je pense, de réserver une motion inscrite au *Feuilleton* devant être traitée à la Chambre alors que la même question est examinée par le comité. A mon sens, la motion devrait être retirée et l'ordre annulé.

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Tout dépend de la méthode que la Chambre décidera d'employer pour traiter du projet de résolution. La méthode proposée, comme on peut le voir en lisant la motion inscrite à la page 3, c'est que le comité étudie le sujet en question. Une fois cette étude terminée, il examinerait le projet de résolution dont serait saisie la Chambre, comme le veut l'usage en ce qui concerne la plupart des projets de loi. Si le député veut bien lire la motion attentivement, il se rendra compte qu'on y parle bien clairement de la motion inscrite au *Feuilleton* et qu'on y indique la manière de l'étudier.

L'hon. M. Fulton: J'abonde dans le sens du leader de la Chambre. Ce sur quoi j'insiste, naturellement, c'est que les deux motions traitent effectivement du même sujet. Je crois me rappeler, bien que je ne sache pas précisément au sujet de quel incident, que l'on a décidé par le passé, dans des cas semblables, que la méthode à suivre consiste à annuler l'ordre précédemment porté à l'attention de la Chambre. Ensuite, quand le comité fait son rapport, la motion est naturellement inscrite de nouveau au *Feuilleton* et étudiée.

De fait, c'est ce qu'on a fait, sauf erreur, hier soir, au sujet du bill concernant les recherches, qui a été déféré à un comité permanent de la Chambre. Je crois que nous avons adopté un ordre annulant cet ordre visant à l'étude en comité plénier, jusqu'à ce que le comité permanent fasse rapport à la Chambre. Il me semble que c'est ce qu'il faudrait faire ici.

L'hon. M. McIlraith: Il y a un point dont le député ne tient pas compte dans tout cela, c'est que l'avis de motion figurant à la page 3 est une motion de procédure relative à une mesure dont la Chambre est saisie. L'article n° 14 au *Feuilleton* est une motion de fond, concernant une question de fond qui doit être adoptée par la Chambre. C'est là la différence entre les deux motions.

M. l'Orateur: Les deux députés ont parlé deux fois sur le même sujet, ils ont donc chacun enfreint le Règlement une fois. Je vais réfléchir à la chose et rendre une décision en temps opportun.

LES RELATIONS OUVRIÈRES

LE DIFFÉREND FERROVIAIRE—MESURE DU GOUVERNEMENT À LA SUITE DU REJET DE L'OFFRE

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Comme le syndicat des métiers d'atelier des chemins de fer a rejeté l'augmentation de 24 p. 100 proposée par le médiateur fédéral, le ministre du Travail nous dirait-il ce que le gouvernement compte faire désormais à propos de cette question?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, le comité des métiers d'atelier m'a demandé qu'on nomme une commission d'arbitrage. Comme la loi sur le maintien de l'exploitation des chemins de fer prévoit la rédaction d'une série de règlements, et comme peut-être plus de 60 p. 100 des employés en cause ne se sont pas encore prononcés sur les propositions du médiateur, ce qu'ils feront pense-t-on d'ici 14 ou 15 jours, il ne conviendrait pas, à mon avis, de rédiger plus d'une série de règlements. Nous attendons de connaître le résultat complet du vote avant d'agir.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LE VIETNAM—EN FAVEUR DE LA POSITION DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Je voudrais poser une question au premier ministre suppléant, à son titre de secrétaire d'état aux Affaires extérieures. Le secrétaire général des Nations Unies, U Thant, a déclaré être convaincu que la cessation des bombardements au Vietnam du Nord était une condition essentielle pour amorcer des négociations. Le

gouvernment canadien présente-t-il des instances à Washington afin d'appuyer l'attitude du secrétaire général des Nations Unies?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): J'ai lu la déclaration du secrétaire général. Je dois dire que j'ai eu des entretiens avec le gouvernement des États-Unis ces six dernières semaines. Le gouvernement canadien s'occupe instamment de faire aboutir des négociations qui mettront fin au conflit du Vietnam. A notre avis, la cessation des bombardements est l'une des étapes nécessaires. Vu les négociations en cours entre le Canada et d'autres pays, des observations supplémentaires de ma part ne favoriseraient pas la solution à laquelle nous songeons.

M. Douglas: Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures nous dirait-il si le gouvernement, par l'entremise de la Commission internationale de contrôle ou tout autre organisme, a reçu des renseignements au sujet des enquêtes discrètes que les diplomates auraient menées à Hanoï quant à la tenue possible de négociations dans un avenir immédiat? Le gouvernement croit-il vraiment qu'on effectue ces sondages et qu'on peut espérer la tenue de négociations?

L'hon. M. Martin: Je ne saurais affirmer que je suis au courant de toutes les tentatives que l'on fait en vue de négociations préliminaires. Ce que je puis dire, c'est que le gouvernement a connaissance de certaines négociations en plus de celles auxquelles le Canada peut s'intéresser. Nous avons communiqué avec le ou les gouvernements qui participent à ces négociations et nous les encourageons de notre mieux.

ISRAËL-SYRIE—MESURES POUR PRÉVENIR LES HOSTILITÉS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Je voudrais poser ma question au premier ministre suppléant, en sa qualité de secrétaire d'État aux Affaires extérieures. N'a-t-il aucune déclaration à faire à la Chambre au sujet de la crise entre Israël et la Syrie, particulièrement en ce qui a trait au personnel canadien, à sa sécurité et à son rôle pour le maintien de la paix sous l'égide de l'ONU?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Depuis quelques semaines, mon honorable ami le sait, il y a eu un certain nombre d'incidents de plus en plus graves à la frontière israélo-syrienne. Cela nous inquiète et je l'ai dit aux intéressés. Nous espérons que les deux pays respecteront scrupuleusement l'accord d'armistice et que le calme sera restauré à la frontière.

Les observateurs de l'ONU sur la frontière d'Israël et de Syrie ont, à l'issue de pourparlers, obtenu un cessez-le-feu. Nous espérons que les deux antagonistes utiliseront au maximum le dispositif régional onusien pour la sauvegarde de la paix afin de régler leur différend actuel.

[*Français*]

L'ASSISTANCE À L'EXPLOITATION DES MINES D'OR

A PROPOS DU PROBLÈME DES MINES DU NORD-OUEST QUÉBÉCOIS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Gérard Laprise (Chapleau): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre des Finances.

Je voudrais lui demander s'il a pris connaissance du mémoire que les Chambres de commerce du nord-ouest québécois ont soumis à son collègue, l'honorable ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Pepin) relativement au problème des mines d'or. Et peut-il nous dire s'il a une solution à offrir à ce problème des mines d'or dans le nord-ouest québécois?

M. l'Orateur: J'hésite à dire à l'honorable député qu'à mon sens cette question est beaucoup trop générale pour être posée en ce moment.

[*Traduction*]

LES RECHERCHES

DEMANDE CONCERNANT LE DÉPÔT DU PREMIER VOLUME DU RAPPORT SUR LES RECHERCHES SPATIALES CANADIENNES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Marcel Lambert (Edmonton-Ouest): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre suppléant. Le gouvernement a-t-il l'intention de déposer le premier volume du rapport sur l'activité canadienne en recherche spatiale, traitant principalement du projet HARP, et pourrait-on commenter la position assez équivoque du gouvernement concernant ce projet?

L'hon. Paul Martin (premier ministre suppléant): Puis-je tenir cette question pour préavis, monsieur l'Orateur?

LA PÊCHE

PRÉSUMÉE CONSTRUCTION D'USINES DE TRANSFORMATION DU POISSON DANS LES ÎLES FRANÇAISES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lloyd R. Crouse (Queens-Lunenburg): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au premier ministre suppléant en sa qualité de secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Selon *Le Devoir* du 5 janvier 1967, des entreprises américaines auraient l'intention de construire deux usines de transformation du poisson dans les îles françaises de Saint-Pierre et Miquelon, qui pourraient ainsi servir de port de débarquement pour la flotte de pêche américaine. Le ministre nous dirait-il si ce sont les fonctionnaires de son ministère qui ont pris l'initiative de cette propositon afin d'obtenir un accord sur la mesure législative de 1964 portant la zone de pêche à 12 milles de la côte canadienne?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Non, monsieur l'Orateur.

M. Crouse: Une question complémentaire. Le ministre dirait-il à la Chambre quels progrès ont été accomplis en ce qui concerne l'établissement de coordonnées géographiques permettant de tirer des lignes de base et d'établir une limite de 12 milles, comme le demande la mesure adoptée en 1964?

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député pose une question très générale demandant une déclaration générale de principe. Je ne crois pas qu'il puisse le faire en ce moment.

LES ANCIENS COMBATTANTS

MODIFICATION À LA LOI À PROPOS DE L'ACHAT DE PROPRIÉTÉS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre des Affaires des anciens combattants. Je regrette de ne pas lui en avoir donné préavis. Le ministre envisage-t-il des modifications à la loi sur les terres destinées aux anciens combattants, ou peut-être au règlement, afin de tenir compte des changements de circonstances dans l'achat de propriétés destinées aux anciens combattants? Envisage-t-il également de modifier les règlements concernant les relations de l'État avec les agents immobiliers?

L'hon. Roger Teillet (ministre des Affaires des anciens combattants): Monsieur l'Orateur, on n'a fait aucune proposition visant à modifier la loi. Les règlements peuvent être modifiés à volonté; nous les modifions de temps à autre et certains d'entre eux sont en cours de revision. Si le député voulait bien me faire connaître le domaine qui l'intéresse en particulier, je pourrai me renseigner et lui donner une réponse plus directe, s'il le voulait bien.

L'AGRICULTURE

DEMANDE QUANT AU POSTE DE SOUS-MINISTRE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. D. S. Harkness (Calgary-Nord): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de l'Agriculture. Y a-t-il un sous-ministre de l'Agriculture à l'heure actuelle? Si oui, quel est son nom?

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député demande des renseignements statistiques, ce qui n'est pas permis à ce moment-ci.

L'hon. M. Harkness: Sauf votre respect, monsieur l'Orateur, il s'agit d'une question importante et urgente non seulement pour les députés mais pour les organismes agricoles et les cultivateurs en général. On voudrait savoir s'il y a un sous-ministre et, notamment, son nom. S'il n'y a pas présentement de sous-ministre de l'Agriculture, on aimerait connaître le ministre suppléant pour savoir à qui il faut s'adresser pour bon nombre de questions.

M. l'Orateur: Ce serait peut-être plus simple si je permettais au ministre de répondre.

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, M. Barry est toujours sous-ministre suppléant de l'Agriculture et aussi président de la Commission canadienne du lait aussi longtemps que son successeur n'aura pas été nommé.

L'hon. M. Harkness: Alors, monsieur l'Orateur, je dois protester contre le fait que le ministre a mal renseigné la Chambre avant-hier. Le 9 janvier, comme en fait foi la page 11537 du compte rendu, je lui ai posé la question suivante:

M. S. C. Barry est-il toujours sous-ministre de l'Agriculture? Sinon, depuis quand ne l'est-il plus?

Le ministre a répondu:

M. Barry est maintenant président de la nouvelle Commission du lait.

Le ministre nous a manifestement donné l'impression, à nous et au pays, que M. Barry n'était plus sous-ministre de l'Agriculture. J'estime que le ministre doit présenter des excuses à la Chambre.

L'hon. M. Greene: Monsieur l'Orateur, la déclaration qu'on trouve dans le hansard est tout à fait correcte; il est président de la Commission canadienne du lait.

LES RELATIONS OUVRIÈRES

DÉPÔT DU DÉCRET PROLONGEANT L'APPLICATION DE LA LOI SUR LA MISE EN TUTELLE DES SYNDICATS DES TRANSPORTS MARITIMES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre du Travail. Déposera-t-il aujourd'hui le décret du conseil prolongeant l'application de la loi sur la mise en tutelle des syndicats des transports maritimes et le rapport annuel de la commission de tutelle? Sinon, quand le fera-t-il?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, il serait difficile pour moi de déposer le rapport annuel puisqu'il ne m'a pas encore été présenté. En ce qui concerne la proclamation émise en conformité du décret, je suis tenu de la déposer dans le délai prescrit de quelques jours; je puis assurer à l'honorable représentant et à la Chambre qu'elle sera déposée d'ici peu.

M. Howard: Une question supplémentaire. Le ministre voudrait-il, à l'appel des motions, donner à la Chambre les raisons de l'adoption de ce décret?

L'hon. M. Nicholson: Volontiers, monsieur l'Orateur.

LES PONTS

COLOMBIE-BRITANNIQUE—DEMANDE D'AIDE FÉDÉRALE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Monsieur l'Orateur, puis-je demander au ministre des Finances si des négociations ont été entreprises dernièrement ou sont en cours avec le gouvernement de la Colombie-Britannique au sujet d'une aide fédérale quant au coût de la construction d'un pont au-dessus des First Narrows, à Vancouver? Si oui, où en sont les choses?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, le premier ministre de la Colombie-Britannique a présenté des instances à ce sujet; j'ignore si l'on peut les qualifier de négociations.

L'hon. M. Fulton: Une question complémentaire. Le ministre est-il en mesure de confirmer une nouvelle parue dans un journal de Vancouver selon laquelle le secrétaire parlementaire du premier ministre aurait déclaré au maire de Vancouver ou l'aurait informé que le gouvernement fédéral serait disposé à avancer une partie des frais de construction de ce pont à titre de prêt qui pourrait être remboursé par l'imposition de péages?

[L'hon. M. Greene.]

M. l'Orateur: A l'ordre. L'honorable représentant sait très bien qu'il ne peut poser une question visant l'exactitude d'une nouvelle parue dans les journaux.

L'hon. M. Fulton: Je demandais au ministre des Finances s'il était en mesure de confirmer que telle est l'attitude adoptée par le gouvernement fédéral?

L'hon. M. Sharp: Non, monsieur l'Orateur, je ne peux confirmer la déclaration formulée en ces termes.

L'HABITATION

DEMANDE QUANT À LA PRÉSENTATION D'UNE MESURE LÉGISLATIVE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, au cours de l'intersession de nombreux députés se sont rendu compte de la grave pénurie de logements à laquelle doivent faire face les Canadiens, notamment les petits salariés.

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député doit poser une question. Les questions ne peuvent être précédées de déclarations.

M. Grafftey: Étant donné que les chiffres publiés mercredi par le Bureau fédéral de la statistique révèlent une hausse du coût de la vie attribuable au coût accru des habitations et des loyers, puis-je demander au ministre du Travail dont relève la Société centrale d'hypothèques et de logement, si le gouvernement songe sérieusement à présenter une mesure législative sur l'habitation qui considérera une politique de logement comme un des aspects du bien-être social et non comme un instrument fiscal.

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, c'est une déclaration ou une question assez générale qui implique plusieurs questions d'intérêt public. Le gouvernement se rend compte de la gravité de la crise du logement, et dès qu'il aura décidé de modifier sa politique, la Chambre en sera avisée.

M. Grafftey: Puisque la crise existe et que beaucoup de citoyens à faible revenu ont besoin d'habitations dès maintenant...

M. l'Orateur: A l'ordre. L'honorable représentant présente un argument, au lieu de poser une question.

M. Grafftey: Question supplémenaire. Cette déclaration sera-t-elle faite très très bientôt, pour que la situation soit redressée sans délai?

M. J. R. Keays (Gaspé): Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Le 7 décembre, j'ai demandé au ministre du Travail s'il

pouvait dire à la Chambre ce que comptaient faire les prêteurs privés en vue de résoudre le problème de l'habitation, et il avait considéré la question comme préavis. Est-il maintenant en mesure de présenter à la Chambre un rapport sur la situation?

L'hon. M. Nicholson: Je suis bien aise de répondre à cette question, monsieur l'Orateur. La plupart des organismes de placement ou de prêts—et j'entends par là les sociétés d'hypothèques et d'assurance—ont réfléchi au problème, tout comme, je l'espère, les institutions bancaires, j'imagine, en raison des modifications à la loi sur les banques dont la Chambre a été saisie. Nous avons appris des pourparlers qui ont eu lieu entre les représentants de la Société centrale d'hypothèques et de logement et les représentants de ces institutions, qu'on étudie les programmes de prêts mais je compte présenter un rapport sur la situation dans une dizaine de jours. Je ferai une déclaration à ce sujet vers la fin du mois; à mon avis, il serait inopportun de la faire avant.

[*Français*]

L'IMMIGRATION

A PROPOS DE L'ENQUÊTE DE LA GENDARMERIE ROYALE, RELATIVEMENT À DES ÉMIGRANTS

A l'appel de l'ordre du jour

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Est-il exact que la Gendarmerie royale du Canada enquête sur tous les citoyens désirant quitter le sol français pour venir s'installer au Canada? L'honorable ministre peut-il dire à la Chambre si la Gendarmerie royale fait de telles enquêtes à l'égard d'émigrants éventuels d'autres pays?

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, la Gendarmerie royale, d'une façon générale, enquête sur les gens qui demandent de venir au Canada. Il y a quelques exceptions dont, entre autres, la Grande-Bretagne et l'Irlande. Nous avons donné les instructions pour que, dorénavant, la procédure qui s'applique en Angleterre et en Irlande s'applique également en France.

[*Traduction*]

LA TÉLÉVISION

L'ALBERTA—DISPOSITIFS POUR LA TÉLÉVISION SCOLAIRE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Marcel Lambert (Edmonton-Ouest): Monsieur l'Orateur, en l'absence du ministre, puis-je adresser ma question au secrétaire parlementaire du secrétaire d'État? Serait-il en mesure de dire à la Chambre si le gouvernement a pris une décision au sujet de la mise en service, pour fins de télévision scolaire, de moyens de transmission appartenant à l'État fédéral? Si ce dernier a pris sa décision, quand les installations commenceront-elles à fonctionner? N'était-ce l'intention du gouvernement fédéral d'exercer son activité dans ce domaine, diverses installations déjà établies en Alberta pourraient servir à des réseaux de télévision éducative.

M. J. B. Stewart (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, je signalerai cette question au secrétaire d'État.

QUESTIONS POSÉES AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour.

M. G. H. Aiken (Parry-Sound-Muskoka): J'aurais une question à poser au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Vu le battage publicitaire qu'on a fait autour du versement des premières prestations découlant du régime de pensions du Canada, ce mois-ci, le ministre songera-t-il à présenter le premier chèque mensuel de $1.25 devant le flambeau du centenaire?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Churchill a la parole.

M. Aiken: Pendant que le ministre songe à sa réponse, puis-je lui demander s'il ne permettrait pas à son prédécesseur, le secrétaire d'État actuel, de présenter le plus gros chèque qui s'élèvera à $10.42?

Une voix: Ce n'est pas si mal.

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, j'avais une question à l'intention du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Vu que ni ce dernier ni son adjoint ne sont présents pour le moment, Votre Honneur me permettra peut-être de poser ma question demain après-midi.

M. Enns: Monsieur l'Orateur, je désire poser une question...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Sauf erreur, le député de Greenwood a l'intention de poser une question demain?

M. Brewin: C'est exact, monsieur l'Orateur, mais le secrétaire parlementaire est de retour. Je poserai néanmoins ma question demain.

A l'appel de l'ordre du jour.

M. John M. Reid (Kenora-Rainy-River): Ma question, qui s'adresse au ministre des Travaux publics, se rapporte à l'avis de motion inscrit en son nom dans le *Feuilleton* d'aujourd'hui. Comme la discussion des questions de procédure à la Chambre des communes peut devenir une déformation professionnelle, le ministre pourrait-il donner l'assurance aux députés d'arrière-ban qu'aucun député qui siège ici depuis plus de cinq ans ne sera nommé à ce comité? (*Exclamations*)

[*Français*]

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Roland Godin (Portneuf): Monsieur l'Orateur, ma question a trait à la Confédération et je l'adresse à l'honorable ministre des Finances, qui est en fonction depuis un an.

Le ministre serait-il maintenant en mesure de déclarer combien il faudrait de siècles au gouvernement canadien pour acquitter les dettes qu'il accumule depuis 1867?

M. l'Orateur: A l'ordre! Cette question ne semble pas tellement urgente. L'honorable député fait allusion au nombre de siècles, et je crois qu'il serait préférable que cette question soit inscrite au *Feuilleton*.

[*Traduction*]

LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

DEMANDE D'AIDE AUX INDIENS ET AUX ESQUIMAUX POUR REMPLIR LES FORMULES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert Simpson (Churchill): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Étant donné la vaste campagne publicitaire destinée à informer les bénéficiaires de la pension de vieillesse des démarches nécessaires pour obtenir des paiements supplémentaires, le ministre peut-il dire à la Chambre comment on va procéder pour s'assurer que tous les pensionnés indiens ou esquimaux ayant droit aux paiements supplémentaires obtiendront de l'aide pour remplir les formules nécessaires.

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Oui, monsieur l'Orateur, cela sera fait.

[*Plus tard*]

[*Français*]

L'ENVOI DE FORMULES AUX PENSIONNÉS ADMISSIBLES

M. Réal Caouette (Villeneuve): Monsieur l'Orateur, je désire poser ma question à l'honorable ministre de la Santé nationale et du Bien-être social.

Tout à l'heure, quelqu'un lui a demandé si des formules de demande seront fournies aux pensionnés sous l'empire de la loi de la sécurité de la vieillesse. Des formules seront-elles envoyées à tous ceux qui touchent la pension de vieillesse, à travers le Canada, non seulement à partir de 68 ou 69 ans mais à partir du moment où une personne reçoit sa pension de la sécurité de la vieillesse? Des formules seront-elles envoyées à ces personnes pour leur permettre d'obtenir l'augmentation de $30 par mois?

[*Traduction*]

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, les formules de demande seront expédiées à tous les bénéficiaires de la pension de la sécurité de la vieillesse qui, s'ils le désirent, peuvent présenter une demande de supplément.

M. Caouette: Une question complémentaire. Dois-je comprendre que l'âge ne compte pas, que toute personne de 65 ans ou plus recevra une formule de demande? Est-ce exact?

L'hon. M. MacEachen: Non, monsieur l'Orateur. Seules les personnes qui touchent la pension de la sécurité de la vieillesse recevront une formule de demande. Comme mon honorable ami le sait, la pension de la sécurité de la vieillesse n'est pas, à l'heure actuelle, payable à 65 ans; elle le sera dans quelques années, vu que l'âge d'admissibilité diminue progressivement.

M. Caouette: J'ai une autre question complémentaire, monsieur l'Orateur. Les provinces, comme le Québec, mettons, où, en vertu d'une certaine mesure, les personnes âgées de 65 ans touchent une pension, auront-elles le droit de recevoir de l'aide du gouvernement fédéral de sorte que les personnes de cette catégorie puissent toucher le supplément de $30?

L'hon. M. MacEachen: Monsieur l'Orateur, les bénéficiaires de l'assistance-vieillesse, qui font partie de la catégorie dont parle mon honorable ami, seraient admissibles au supplément de la pension, d'après la formule de partage des frais, en vertu du régime d'assistance publique du Canada.

LA «GAZETTE DU TRAVAIL»

RETARD DE L'ÉDITION FRANÇAISE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J.-A. Mongrain (Trois-Rivières): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre du Travail. Maintes fois depuis un an, je lui ai signalé que l'édition française de la *Gazette du Travail* paraissait trois ou quatre mois en retard, situation qui naturellement semble l'embarrasser. Or, envisagerait-il la

possibilité d'instituer un comité spécial d'enquête sur cette affaire, chargé de trouver des solutions et de lui en faire rapport aussitôt que possible?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, en bref, non. Nous disposons d'un comité très efficace, ainsi qu'en témoigne le travail accompli au cours de la présente session du Parlement, pour régler les problèmes de main-d'œuvre et de travail. Ce n'est que dans des circonstances très particulières que cette question devrait être déférée à un comité permanent. Je me demande même s'il est nécessaire de la déférer à un comité.

J'ai, au début de la session, parlé des grands efforts que nous avons faits pour assurer la publication simultanée des éditions française et anglaise de la *Gazette du Travail*. J'ai exprimé l'espoir que la publication simultanée en serait possible dès la fin de l'année. On verra que, pour deux raisons, cet objectif n'a pu être réalisé. Premièrement, le chef de section est tombé malade alors qu'il essayait d'atteindre le but difficile qu'il s'était lui même fixé. Il a dû, en conséquence, s'absenter pendant plusieurs semaines, mais il est revenu au travail, guéri, et l'on avance à grands pas vers la réalisation de l'objectif fixé. Deuxième raison, le ministère insiste depuis plusieurs mois auprès du bureau des classifications pour obtenir du personnel supplémentaire.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

L'hon. M. Nicholson: Ces nominations n'ont pas encore été faites.

M. l'Orateur: Comme la période des questions ne doit pas dépasser 30 minutes, le ministre pourrait peut-être répondre le plus brièvement possible.

LA SANTÉ ET LE BIEN-ÊTRE

RECOMMANDATION EN VUE DE MODIFIER LE CODE PÉNAL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. S. J. Enns (Portage-Neepawa): J'aimerais poser une question au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Entend-il mettre en vigueur les recommandations du comité permanent de la Santé et du Bien-être social à propos de certaines modifications au Code criminel? Je soutiens aussi que l'application de cette recommendation n'entraînera aucune dépense fiscale.

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, nous étudions présentement les recommandations du comité.

L'ÉDUCATION

LE PROGRAMME DE BOURSES AUX ÉTUDIANTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David MacDonald (Prince): Monsieur l'Orateur, le 2 décembre dernier, le député de Danforth (M. Scott) posait une question au premier ministre suppléant au sujet du programme de bourses aux étudiants. Dans sa réponse le premier ministre suppléant, qui remplit encore aujourd'hui le même rôle, a dit vouloir transmettre la question au ministre des Finances. Celui-ci pourrait-il dire à la Chambre quand le gouvernement compte donner suite au programme sans cesse remis d'aide aux étudiants?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, lorsqu'on aura pris une décision en la matière, elle sera annoncée.

M. Knowles: En quelle année?

LE NORD CANADIEN

LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST—PRÉTENDU MANQUE DE DÉCISION DANS LE CAS DU RAPPORT CARROTHERS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Barry Mather (New-Westminster): J'ai une question à poser au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le ministre nous dirait-il s'il se propose de faire une déclaration sous peu, au sujet des présumées critiques à l'endroit de son ministère, de la part de l'ancien commissaire des Territoires du Nord-Ouest, concernant le prétendu manque de décision du ministère dans le cas du rapport Carrothers. Aura-t-il l'obligeance d'inclure dans sa réponse une déclaration au sujet des problèmes des Territoires du Nord-Ouest?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur l'Orateur, j'ai eu l'occasion de m'entretenir hier soir avec M. Sivert. J'en ai profité pour le féliciter, au terme de sa longue et fructueuse carrière au service du Canada.

Je lui ai également fait part de mon trouble et de mon inquiétude au sujet de ses déclarations. A la suite de notre entretien d'hier soir, il m'a confié qu'il était très rassuré et qu'il se proposait d'écrire aux membres du Conseil à ce sujet.

SIR JOHN A. MACDONALD

L'INSTITUTION D'UNE FÊTE NATIONALE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Marcel Lambert (Edmonton-Ouest): Le premier ministre étant absent, j'adresse ma

question au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Le gouvernement a-t-il décidé de ne pas instituer le 11 janvier comme fête nationale mais de créer une nouvelle fête nationale, selon l'annonce qu'aurait faite hier soir à Edmonton le secrétaire d'État?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): J'ignore ce que le secrétaire d'État est censé avoir dit, mais je signalerai au député la réponse donnée par le premier ministre lundi dernier à une question de ce genre posée par le chef de l'opposition.

[*Français*]

LE BILINGUISME ET LE BICULTURALISME

A PROPOS DU RAPPORT DE LA COMMISSION

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Martial Asselin (Charlevoix): Monsieur l'Orateur, en l'absence du premier ministre, je désire poser ma question au premier ministre suppléant.

Quand le gouvernement s'attend-il à recevoir le rapport de la Commission Laurendeau-Dunton sur le bilinguisme? Plusieurs fois, des députés ont posé cette question au premier ministre et il nous a répondu qu'on aurait ce rapport au début de 1967. J'aimerais savoir du secrétaire d'État aux Affaires extérieures s'il a des nouvelles à communiquer à la Chambre à ce sujet?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Chose certaine, monsieur l'Orateur, je peux dire que nous n'aurons pas le rapport cette semaine, mais je vais m'informer davantage.

[*Traduction*]

LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE-DÉPÔTS DU CANADA

AUTORISATION D'ÉTABLIR LA SOCIÉTÉ, DE CONSENTIR DES PRÊTS, ETC.

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité pour l'étude du projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il est opportun de présenter une mesure établissant la *Société d'assurance-dépôts du Canada* dont le capital autorisé de dix millions de dollars doit être souscrit par le ministre des Finances et payé sur le Fonds du revenu consolidé à l'époque que la Société peut prescrire, autorisant le Ministre à consentir à ladite Société des prêts dont le montant global en cours ne doit en aucune circonstance excéder cinq cents millions de dollars; et statuant en outre sur l'emploi du personnel et sur d'autres questions découlant de ce qui précède, ou s'y rattachant.

[L'hon. M. Lambert.]

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Rinfret.

L'hon. M. Sharp: Le but de la résolution est de demander l'autorisation de présenter le projet de loi visant à créer la Société d'assurance-dépôts du Canada. A cette étape-ci, je me propose de limiter mes observations à l'attitude en général du gouvernement sur la question de l'assurance-dépôts, ainsi qu'aux principaux aspects de la mesure projetée.

Le 5 juillet de cette année, j'ai affirmé, en soumettant le bill concernant la revision de la loi sur les banques, que le gouvernement avait l'intention de présenter un projet de loi, à la présente session parlementaire, en vue d'établir un régime d'assurance-dépôts pour les institutions dont la constitution relève du gouvernement fédéral et qui acceptent des dépôts; j'ai ajouté que ce régime d'assurance serait aussi mis à la disposition de certaines institutions relevant de la juridiction provinciale, si ces institutions et le gouvernement provincial intéressé voulaient en bénéficier.

Au cours des derniers mois, tout en préparant cette mesure législative visant à établir l'assurance-dépôts, nous avons étudié le régime d'assurance-dépôts qu'on emploie aux États-Unis depuis plus de 30 ans avec un succès marqué. Nous avons aussi donné aux autorités provinciales l'occasion d'exprimer toutes les opinions qu'elles pouvaient avoir sur le sujet, et particulièrement sur la façon dont, à leur avis, la proposition en question pourrait atteindre les institutions qui exercent leur activité sous surveillance provinciale.

Le gouvernement se rend compte que l'assurance-dépôts n'offre pas une solution à tous les problèmes qui se rattachent à la surveillance des institutions financières du pays. Des débats se poursuivent dans d'autres domaines qui sont étroitement reliés aux objectifs de l'assurance-dépôts. Je peux à cet égard mentionner le règlement relatif aux valeurs qui récemment a fait l'objet d'un colloque entre les représentants du gouvernement fédéral et des provinces. Les sociétés de finance appartiennent à une autre catégorie et sont visées en partie par le règlement relatif aux valeurs, mais elles soulèvent jusqu'à un certain point des problèmes qui sont d'un caractère propre aux institutions. Il semble évident qu'il faudra prendre des mesures sur plusieurs lignes, dans l'intérêt du public. Comme je l'ai déjà mentionné à la Chambre, j'ai demandé aux fonctionnaires de mon ministère de mettre à l'étude les questions d'ordre général qui portent sur la suffisance du contrôle actuel dans le domaine général des sociétés de finance et j'ai laissé entendre que nous consentons à discuter cette question avec les provinces si cela leur

agrée. J'ajouterai qu'à mon avis, les améliorations tendant à protéger l'intérêt public ne sont pas uniquement à la charge des gouvernements. Ceux qui dirigent ces institutions peuvent jouer un rôle utile en cherchant à établir des normes plus élevées.

Dans l'intervalle, il semble opportun de mettre en route l'assurance-dépôts, ce qui constitue en soi une mesure importante. L'un des motifs qui nous engagent à procéder sans retard à la considération de cette mesure est qu'elle intéresse la législation bancaire, actuellement à l'étude au comité des finances, du commerce et des questions économiques.

On prévoit que le régime proposé d'assurance-dépôts réalisera trois importants objectifs:

(1) L'objectif primordial, évidemment, est d'assurer la sûreté des dépôts des petits épargnants, qui ne sont généralement pas en mesure de juger par eux-mêmes de la solidité financière des institutions auxquelles ils confient leurs épargnes.

(2) La Société d'assurance-dépôts du Canada aura aussi le pouvoir d'agir comme prêteur de dernier ressort pour les institutions qui acceptent des dépôts, fournissant les avoirs liquides nécessaires en temps de crise quand les institutions de ce genre n'auront peut-être pas accès à leurs sources normales d'avoirs liquides.

(3) Les institutions membres seront assujetties à l'inspection. Un autre objectif visera une amélioration graduelle des normes financières minimums des institutions qui acceptent des dépôts par tout le pays. On adoptera une attitude réellement sympathique et bienveillante envers les institutions qui voudront collaborer à la réalisation de cet objectif.

La participation au régime d'assurance-dépôts sera obligatoire pour les banques à charte, les banques d'épargne du Québec et les sociétés fédérales de fiducie et de prêts qui acceptent des dépôts du public. Les sociétés provinciales de prêts et de fiducie qui acceptent des dépôts du public seront admissibles à participer si elles obtiennent le consentement de la province intéressée.

Il n'est pas proposé que l'assurance-dépôts soit offerte aux *credit unions* et aux caisses populaires, qui sont des institutions coopératives faisant affaires avec leurs membres, plutôt que des institutions publiques qui acceptent des dépôts. Dans une large mesure, des régimes d'assurance mutuelle existent déjà dans le cas des *credit unions* locales. Au niveau fédéral, la loi sur les associations coopératives de crédit prévoit la constitution, en vertu d'une loi spéciale du Parlement du Canada, de sociétés coopératives de crédit. Des modifications à la loi sur les associations coopératives de crédit sont actuellement à l'étude. Entre autres questions à l'étude, on cherchera à savoir si une fonction de prêteur de dernier ressort s'impose pour le fonctionnement de ces sociétés.

Les dépôts du public seront assurés jusqu'à un maximum de $20,000 par compte de dépôt, montant qui semble suffisant pour protéger le genre de déposant qui a besoin d'une telle protection. On a jugé préférable d'accorder une certaine latitude à la définition des dépôts assurables.

• (4.20 p.m.)

Il est probable que de nouveaux effets surgiront de temps à autre et il semble très souhaitable qu'on puisse décider s'ils doivent être considérés ou non comme dépôts assurables. On se propose donc de définir les genres de dépôts assurables en vertu des règlements de la Société qui devront recevoir l'approbation du gouverneur en conseil, mais ils comprendront, naturellement, toutes les formes ordinaires d'épargne et de comptes de dépôt.

On prévoit qu'on aura surtout besoin de recourir à la fonction de prêteur de dernier ressort de la Société d'assurance-dépôts vraisemblablement en ce qui concerne les dépôts à vue ou à court terme des institutions assurées. Dans la mesure où les engagements des institutions financières ont un caractère d'engagements à long terme, une bonne administration devrait leur permettre de se protéger elles-mêmes au moyen d'un portefeuille convenablement diversifié. Toutefois, dans le cas d'institutions dont les engagements sont à très courte échéance, il leur est difficile de réaliser des bénéfices sur leurs opérations tout en détenant des avoirs à courte échéance en nombre suffisant pour se prémunir elles-mêmes contre toute éventualité. Même si leur gestion financière se situe à un haut niveau de qualité, des événements survenant dans d'autres secteurs du système financier, peut-être hors du Canada, peuvent produire des répercussions de nature à soulever dans leur cas de sérieux problèmes de liquidité.

Passant maintenant aux mesures précises que comporte le projet d'établissement d'une société d'assurance-dépôts du Canada, je me contenterai d'en mentionner les traits principaux:

1. Il est proposé d'établir une nouvelle société de la Couronne, appelée Société d'assurance-dépôts du Canada. Elle sera gérée par un conseil de cinq administrateurs, y compris un président d'une expérience avérée dans le domaine financier, choisi hors de la fonction publique et nommé par le gouverneur en conseil. Les quatre autres administrateurs seront le gouverneur de la Banque du Canada, le sous-ministre des Finances, le surintendant des assurances et l'inspecteur général des banques.

2. Le Parlement est prié de fournir le capital-actions de 10 millions de dollars de la Société, et une caisse d'assurance-dépôts sera constituée à même les primes de 1/30 p. 100 par année des dépôts assurés des institutions membres. Une fois que la caisse aura atteint les proportions suffisantes, il est prévu que le taux des primes pourra être réduit dans certaines circonstances.

3. La Société placera son capital-actions et les fonds de sa caisse d'assurance-dépôts en titres du gouvernement du Canada. Les gains provenant de ces placements serviront à acquitter les dépenses d'exploitation et, s'il reste un revenu net suffisant, à verser des dividences sur son capital-actions.

4. Afin de permettre à la Société de remplir les fonctions de prêteur de dernier ressort au bénéfice de ses membres en cas de besoin, soit en effectuant des prêts sur la garantie des avoirs des membres, ou en achetant ces avoirs quand il y a lieu de le faire, le gouvernement sera autorisé à faire à la Société des avances dont le total ne dépassera pas 500 millions de dollars. Il sera attendu que ces avances seront remboursées par la Société sur les recouvrements des fonds fournis à titre d'aide à ses membres ou sur la caisse d'assurance-dépôts.

Le gouvernement reconnaît qu'il ne sera peut-être pas possible de terminer au cours de la présente session du Parlement l'étude du projet de loi, bien que j'espère que nous le pourrons. De toute façon, il aura été utile de divulguer les intentions du gouvernement, et si le projet de loi doit être présenté à nouveau au cours de la prochaine session du Parlement, on aura pu bénéficier des discussions publiques provoquées par la mesure.

L'hon. M. Lambert: Monsieur le président, nous attendions ce jour depuis bien longtemps et, sans vouloir faire preuve de mesquinerie à l'égard des critiques que pourraient faire les membres du comité, j'aimerais signaler au ministre de nouveau les diverses critiques formulées contre le gouvernement par des membres du comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques ainsi que par des témoins qui ont comparu devant le comité, au sujet du retard apporté à la présentation de cette mesure législative.

Le comité permanent étudie la loi sur les banques depuis octobre. Une partie intégrante de la revision de la loi sur les banques portait non seulement sur le prétendu accroissement de la concurrence entre les banques, mais sur le contrôle des personnes s'occupant de banques et de transactions bancaires. Ces deux choses ne pouvaient se dissocier. Nous avons été saisis des propositions du gouvernement concernant la loi sur les banques et la loi sur les banques d'épargne de Québec, et maintenant, après tout ce temps, le gouvernement nous présente sa mesure établissant la Société d'assurance-dépôts du Canada.

[L'hon. M. Sharp.]

Le ministre n'a pas indiqué si l'on comptait simplement passer à la première lecture du bill. Si j'ai bonne mémoire, en réponse à une question que je lui ai déjà posée, il a signifié son intention de dévoiler le bill au cours de la présente session afin de permettre au monde financier de l'étudier et de le commenter, après quoi on pourrait y revenir à une autre session du Parlement. Le ministre veut-il confirmer cela?

L'hon. M. Sharp: Voilà une question parfaitement légitime, étant donné ce que j'ai dit. Le gouvernement se rend compte maintenant qu'il est peut-être encore plus urgent d'adopter cette mesure qu'au moment où j'en ai parlé lors de la présentation des revisions de la loi sur les banques. Le gouvernement serait disposé à faire passer la mesure législative par toutes ses étapes au cours de la présente session. Néanmoins, il serait opportun que le grand public et les institutions qui voudraient profiter de cette assurance aient la chance d'étudier le projet de loi.

C'est une nouvelle initiative au Canada. Elle pose des problèmes assez différents de ceux que nous avons connus jusqu'ici. Mais s'il devient évident que le service sera utilisé de façon générale et deviendra un appoint utile à notre appareil financier, le gouvernement serait disposé à accorder à la mesure une priorité plus grande que celle qu'il avait d'abord envisagée et à tenter de la faire adopter au cours de la présente session. Mais il vaudrait peut-être mieux ne pas se prononcer avant de savoir comment l'idée sera accueillie. Je m'empresse d'ajouter que le gouvernement modifierait volontiers la mesure si, après examen, des changements importants semblent nécessaires.

L'hon. M. Lambert: Monsieur le président, le ministre a donné une demi-réponse fort circonspecte. Le gouvernement peut procéder de diverses façons au sujet de cette mesure. La première, et la moins souhaitable, est de faire franchir au bill toutes les étapes à la Chambre. La deuxième est de lui faire subir la première lecture et de le réserver, et ensuite de lui faire franchir les autres étapes plus tard. Les précédents ne manquent pas pour justifier cette façon d'agir. La troisième est de procéder avec une certaine célérité et de déférer le bill au comité des finances, du commerce et des affaires économiques, au plus tard la semaine prochaine. L'opposition ne pourrait certainement se satisfaire de moins.

Le ministre reconnaîtra, comme moi, que cette mesure est si étroitement liée à l'examen de la loi sur les Banques que nous devons étudier ses dispositions pour savoir si elle

comble les lacunes que nous soupçonnons dans cette loi. Les représentants de l'Association des banquiers canadiens, ainsi que d'autres témoins qui se sont abstenus de commenter l'assurance-dépôts, pourraient alors faire des observations à ce sujet. En outre, le ministre doit comparaître devant le comité pour répondre à ses questions. Il faut qu'il défende cette mesure et c'est, à mon avis, devant le comité permanent qu'il devrait le faire.

Si le gouvernement désire faire adopter ce projet de loi durant cette session-ci, il doit, à la première occasion, le soumettre au comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques. Le ministre devrait consulter le leader du gouvernement à la Chambre pour éviter tout retard à ce sujet.

• (4.30 p.m.)

L'hon. M. Sharp: Monsieur le président, le gouvernement veut simplement faciliter l'étude très approfondie et l'adoption de cette mesure législative. Si l'on trouvait utile de déférer la substance du projet de loi au comité, le gouvernement ne s'y opposerait pas; d'autre part, je voudrais être assuré que cela faciliterait l'adoption de la loi sur les banques, qui a priorité. Je ne souscris pas entièrement aux propos du député selon lesquels la chose est d'importance capitale pour l'adoption de la loi sur les banques. Je crois que le comité a raison de vouloir examiner ce projet de loi pour se rendre compte des intentions du gouvernement, mais je suis certain que la loi sur les banques pourrait être adoptée avant la loi concernant la société d'assurance-dépôts du Canada.

L'hon. M. Lambert: Monsieur le président, le ministre estime que la loi sur les banques répond aux exigences, mais je pense tout le contraire. La loi sur les banques est insuffisante en ce qui concerne le contrôle et la surveillance de ceux qui effectuent des opérations bancaires. Un examen des faits révèle que le gouvernement a changé d'attitude au sujet du bill C-102 et du bill C-222 à cause du fiasco de l'*Atlantic Finance*. Le ministre a modifié son attitude à cause du fiasco de la *Prudential Finance*. Faudra-t-il qu'un autre fiasco se produise la semaine prochaine pour obliger le gouvernement à reconnaître que le comité pourrait étudier cette affaire en fonction de la loi sur les banques. Je ne crois pas que le ministre exprime ici sa véritable pensée.

Pour ce qui est de l'assurance-dépôts, je dois dire que, pour ma part, j'y trouve de graves inconvénients. Je crois que c'est une mauvaise façon de procéder. Je crois qu'il en est résulté une confusion entre deux séries de difficultés à la suite de la panique au sein du gouvernement. Premièrement, le gouvernement a refusé d'admettre le fait—et j'ai beaucoup de sources légales pour le confirmer—qu'il dispose en vertu de la constitution de tous les pouvoirs voulus pour contrôler les banques et les opérations bancaires. Il suffit de consulter l'Acte de l'Amérique du Nord britannique pour se rendre compte qu'il y est question de contrôle sur les opérations bancaires, sur la monnaie, sur l'intérêt et sur les autres questions connexes. Tout cela relève exclusivement de la Couronne. Il n'y a pas partage de pouvoirs. Je dirais même que s'il existe maintenant certains organismes parabancaires qui effectuent des opérations bancaires, c'est qu'ils comblent une lacune. Si les gouvernements provinciaux prétendent maintenant avoir le droit de contrôler les organismes parabancaires relevant de leur juridiction sous prétexte qu'ils les ont eux-mêmes constitués en corporation et qu'ils ont présidé à leur naissance, ils agissent sans vergogne en squatters, et rien de plus.

La constitution précise que le gouvernement fédéral a le pouvoir exclusif de légiférer en matière d'opération bancaires. Les autorités provinciales auront beau faire un tollé, la constitution ne laisse pas de doute à ce sujet. Si quelqu'un revendique des pouvoirs juridiques, le ministre peut invoquer le procès opposant le procureur général du Canada et celui de l'Alberta, qui a été intenté devant le Conseil privé et traite de cette question. Cela indique clairement que les transactions bancaires ne sont pas aussi restreintes qu'en 1867, mais évoluent constamment. Le gouvernement aurait pu modifier la loi sur les banques pour y insérer une définition des opérations bancaires—une définition plus souple—pour que toute corporation s'adonnant à des transactions bancaires sans considération de son incorporation tombe sous le coup de la loi sur les banques et puisse être contrôlée par celle-ci et soumise à des enquêtes menées par l'inspecteur général des banques.

Pour ma part, l'affaire est claire; mais le gouvernement ne s'est pas montré à la hauteur. Pour quelque raison d'ordre politique—la seule plausible car il n'aurait pu le faire pour des motifs de contrôle juridique ou financier—il a reconnu aux provinces un droit de regard sur les banques et les opérations bancaires. Les sociétés constituées par les provinces et qui s'adonnent à des opérations bancaires pourront librement adhérer à ce régime d'assurance-dépôts, moyennant le consentement de la province. Eh bien, les provinces

sont ainsi investies de pouvoirs juridiques dans un domaine où la constitution leur refuse toute autorité, et, à plus forte raison, toute autorité conjointe. Ne l'oublions pas, quiconque confère aux provinces des pouvoirs sur les banques doit également prouver que ces pouvoirs ne leur sont pas exclusifs. Il faut démontrer que les banques sont du ressort conjoint des provinces et du fédéral, ou encore que le gouvernement fédéral ne peut légiférer seul dans ce domaine.

En toute déférence envers ceux qui soutiennent cela pour des motifs personnels ou de marchandage, je ne puis être de leur avis, après avoir lu l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Je m'oppose donc à ce qu'on présente le régime d'assurance-dépôts comme un remède aux maux de nos institutions financières. La surveillance efficace des sociétés de finance pose un problème auxiliaire. C'est une autre paire de manches. Il y a en outre le contrôle du marché des valeurs. C'est un autre problème que l'institution de l'assurance-dépôts ne réglera pas, car les compagnies de finance qui ne reçoivent pas de dépôts ne seront pas soumises au régime d'assurance-dépôts et elles peuvent donc tomber en faillite au rythme d'une par semaine et personne ne sera indemnisé aux termes de ce programme d'assurance-dépôts proposé par le gouvernement. Je m'oppose donc, et pour une troisième raison, à ce programme d'assurance-dépôts parce qu'il n'est pas nécessaire à ceux qui devront obligatoirement y participer.

Les banques à charte seront les vaches à lait de ce programme. Elles reçoivent de loin le plus fort volume de dépôts et de par la loi, elles continueront à subir les inspections d'usage. Elles devront payer la prime et ces frais seront, bien entendu, repassés à leurs clients. Les malheureux citoyens décaisseront pour rien; en réalité, pour instituer un régime auquel participeront d'autres personnes.

L'hon. M. Fulton: Nous l'espérons.

• (4.40 p.m.)

L'hon. M. Lambert: Certainement, comme vient de le dire le député de Kamloops, on espère que le public sera plus tenté de s'adresser aux institutions parabancaires si les dépôts sont assurés. Le gouvernement, dans ses modifications à la loi sur les banques, dit, d'une part, qu'il veut que les banques puissent mieux soutenir la concurrence; d'autre part, avec ce programme d'assurance-dépôts, il encourage leurs concurrents, ce qui n'aide pas les banques à soutenir la concurrence.

[L'hon. M. Lambert.]

L'hon. M. Sharp: Non; c'est tout le système qui deviendra plus compétitif.

L'hon. M. Lambert: Le ministre dit que tout le système deviendra plus compétitif. Dans ma province, par exemple—et je suis sûr que le ministre a reçu cette réponse du Trésor de l'Alberta—il est considéré que les caisses du Trésor de cette province ne pourront participer à ce régime car elles sont, en fait, des véhicules du Trésor de la province et ne sont donc pas des institutions parabancaires, des sociétés de fiducie constituées en corporation ou quoi encore. En ce qui concerne les banques de l'Alberta, ce sont les caisses du Trésor, avec certaines de leurs opérations—et j'aimerais qu'elles puissent être examinées en plein jour—qui livrent la plus grande concurrence aux banques à charte.

Le gouvernement a proposé ce régime. Je voulais qu'il soit présenté au comité afin que nous puissions l'examiner. Nous voulons connaître la réaction des sociétés de fiducie moins importantes, la réaction des banques, à l'égard d'un régime de ce genre. Je suis fort aise de voir qu'il renferme une disposition pour le prêteur de dernier recours. Un régime d'assurance-dépôts sans une telle disposition ne servirait à rien, à mon avis, si nous voulons améliorer la sécurité de notre régime financier.

Nous aimerions savoir les détails là-dessus, car les dispositions relatives au prêteur de dernier ressort présenteront une difficulté réelle. Une pénalité quelconque devrait être prévue à cet égard. A mon sens, il devrait y avoir des dispositions quant au droit de mainmise, de fusionnement et de vente à l'égard d'une exploitation, comme il en existe sous le régime de la FDIC des États-Unis. Je m'attendais que le ministre s'étende davantage sur les dispositions touchant l'inspection, et sur les normes auxquelles les quasi-banques devront se soumettre. Le ministre nous demande d'approuver quelque chose en principe. A mon avis, les normes d'inspection devraient être celles de l'inspecteur général des banques, et nous ne devrions appliquer rien de moins que les normes de placements prévues par la loi sur les compagnies fiduciaires et requises par l'Inspecteur de l'assurance. Ce sont là des normes minimums que nous pourrions accepter.

Je ne crois pas que nous devrions exiger d'une institution parabancaire qui demande de participer au plan d'assurance-dépôts d'être déjà à la hauteur de ces normes d'inspection. En somme, si elle doit maintenir sa liquidité, nous ne pouvons pas exiger qu'elle

vende ses placements à rabais. Je crois donc qu'une institution parabancaire, pourvu qu'elle réponde à des exigences minimums, devrait pouvoir demander et obtenir un certificat provisoire et bénéficier d'un délai de trois à cinq ans peut-être, au début, pour s'élever aux normes qui seront établies pour les niveaux d'investissements.

Je donne au ministre un exemple pour indiquer clairement ce que je veux dire. En vertu de la loi des compagnies de fiducie de l'Alberta, seul le premier million de dollars d'une compagnie de fiducie constituée en corporation selon la loi provinciale est soumis à l'examen d'un fonctionnaire spécial du ministère du procureur général. C'est la situation actuelle. Antérieurement, l'examen était effectué par un fonctionnaire du service du Surintendant des assurances.

Une compagnie de fiducie pouvait avoir des investissements de 5 millions. La loi ne précise pas quel est le premier million soumis à l'examen, mais un million de dollars est soumis à l'examen et les quatre millions pourraient être un déchet total. Supposons que des sociétés de fiducie aient des investissements et que certaines seulement remplissent les conditions requises. Qu'on fournisse donc aux autres l'occasion, grâce à un certificat provisoire et des inspections constantes, de se conformer aux normes établies. Alors un bien plus grand nombre de ces institutions pourront alors sans doute se mettre en règle.

Je dirai pour finir, car selon moi le projet de loi devrait nous être soumis au plus tôt, que même les plus petites sociétés de fiducie devraient pouvoir profiter d'un régime d'assurance-dépôts. Ce genre d'assurance ne devrait pas être réservé uniquement aux grandes institutions. En fin de compte, une personne qui a confié $10,000 en dépôt à une petite société de fiducie mérite d'être protégée tout autant qu'une autre qui a déposé $10,000 dans une bien plus grande institution.

Un dernier point, monsieur le président. Le ministre n'a pas indiqué le rapport entre ce programme et les programmes provinciaux. D'après les journaux, le Québec songerait à instituer un programme du même genre. Cette province est-elle convenue de permettre à sa propre institution de participer au programme fédéral? Il ne faut pas oublier que des sociétés de fiducie importantes comme la *Montreal Trust Company* et la *Royal Trust Company* ont été constituées en vertu de chartes québécoises. Ces sociétés de fiducie de tout premier plan ne détiennent pas de chartes fédérales. Dans quelle mesure ce programme s'appliquera-t-il à pareilles compagnies? Est-ce à dire que le programme éventuel du Québec s'appliquera seulement aux dépôts de ces compagnies à l'intérieur de la province et que le reste de leur activité au Canada relèvera du programme fédéral?

Il s'agit là de questions auxquelles le ministre doit répondre. D'après ce qu'on voit dans les journaux, j'estime que nous allons nous trouver dans une situation ridicule, ce qui me fournit un autre argument contre l'idée générale. Si on reconnaît à une province le droit qu'elle revendique d'instituer son propre régime d'assurance-dépôts, toute autre province a certainement le droit d'en faire autant. En théorie on pourrait donc avoir dix sociétés d'assurance-dépôts au pays.

Une voix: Onze.

L'hon. M. Lambert: Oui, onze. Il pourrait y en avoir une à Yellowknife et au Yukon.

L'hon. M. Sharp: Toutes les sociétés fédérales de fiducie et toutes les banques.

L'hon. M. Lambert: Oui; ce serait un beau fouillis. C'est pourquoi j'ai commencé par dire que le gouvernement devrait avoir le courage de ses convictions. Si le gouvernement avait permis à son ministre de montrer assez de courage pour définir les opérations bancaires comme elles devraient être définies dans la loi sur les banques, toutes les entreprises en cause seraient visées et il n'y aurait pas de confusion. Quelque société de fiducie à charte provinciale pourrait alors intenter des poursuites mais toutes les dispositions de la loi sur les banques ne s'en trouveraient pas annulées. Si quelqu'un avait le courage de porter la question devant l'autorité juridique suprême, on obtiendrait une définition juridique. Je suis convaincu, sur la foi de mes propres recherches dans ce domaine et des conseils qu'on m'a donnés, que le gouvernement fédéral détient l'autorité totale et exclusive sur les banques et les opérations bancaires au pays. J'espère que le ministre pourra répondre aux questions que j'ai soulevées. Nous avons bien hâte de voir le projet de loi.

• (4.50 p.m.)

M. Brewin: Monsieur le président, je tiens d'abord à dire que nous ne sommes pas opposés au principe d'assurer les dépôts qu'est censé consacrer ce projet de loi. Nous estimons que la mesure décrite par le ministre pèche gravement à plusieurs points de vue. A notre avis, l'assurance-dépôts a su être utile là où on l'a adoptée, c'est-à-dire, autant que je

sache, principalement aux États-Unis d'Amérique. C'est une forme de protection pour les petits déposants et il est louable, non seulement de vouloir protéger les petits déposants, mais de donner confiance à ceux qui s'occupent de nos institutions financières. Cependant, deux choses sont essentielles dans une mesure comme celle-là; d'abord, l'assurance-dépôts doit s'accompagner des règlements et de la vérification appropriés. Sans cela l'assurance-dépôts ne serait guère plus qu'une invitation à exploiter le fonds d'assurance, un encouragement à la négligence et aux abus. J'ai entendu le ministre affirmer au début de son discours que les institutions visées par la loi devraient se soumettre à la vérification. Dans ce cas, nous voulons nous assurer que le personnel préposé à la vérification sera compétent et qu'il ne s'agira pas d'une simple vérification mais de l'élaboration de normes et de règles permettant de procéder à une vérification en bonne et due forme.

Second élément capital, outre la réglementation et l'inspection—et il s'agit ici clairement d'une lacune dans la mesure législative projetée—la loi devrait être obligatoire pour toutes les institutions bancaires, que leur constitution en corporation ait été effectuée ou non au niveau provincial.

L'hon. M. Sharp: Elle le sera.

M. Brewin: J'ai entendu le ministre dire—et je ne crois pas avoir mal saisi—que cette mesure législative sera obligatoire pour les banques ainsi que pour les sociétés de fiducie et les sociétés de prêt constituées en corporation par le gouvernement fédéral, mais qu'elle sera facultative dans le cas des sociétés constituées en corporation au niveau provincial. Bien plus, elle ne leur sera même pas applicable sans le consentement des divers gouvernements provinciaux. Comme l'a dit le député d'Edmonton-Ouest, le veto des gouvernements provinciaux n'a aucune validité du point de vue constitutionnel. Non seulement le principe en est faux mais la pratique l'est aussi comme j'essaie de le démontrer.

La situation est fort bien exposée dans l'éditorial du *Globe and Mail* de ce matin, que le ministre a dû lire, sous le titre: «Ce qu'il faut savoir sur l'assurance». Je voudrais que ceci soit consigné au procès-verbal, car je ne saurais donner une meilleure explication moi-même.

> Alors l'assurance-dépôt est inévitable. Mais toutes les compagnies de fiducie ou de prêt disposées à payer la prime pourront-elles s'en prévaloir? Ou auront-elles droit à l'assurance à condition de se conformer aux normes fédérales, de présenter les rapports que pourront exiger les autorités fédérales et de se soumettre à des inspections fédérales?
>
> M. Sharp n'en parle pas. Sans ces conditions l'assurance-dépôt pourrait être pire qu'inutile. Pire, car elle ne garantirait aucunement que les compagnies de prêt et de fiducie gèrent leurs affaires de façon honnête et compétente; elle certifierait seulement que dans le cas contraire les autres assurés et le gouvernement—les contribuables, autrement dit—dédommageraient leurs déposants de leurs pertes. Ce serait inviter les escrocs et les incompétents à tirer parti de la situation en perdant les fonds qui leur seraient confiés, sachant que si les choses allaient mal quelqu'un payerait les pots cassés.

L'auteur de l'article rappelle ensuite ce qu'en disait le prédécesseur du ministre dans son livre intitulé: *A Choice for Canada...*

> ...que les institutions en cause s'assujettissent à l'inspection fédérale et répondent à toutes les exigences des services fédéraux de réglementation.

L'éditorial souligne ensuite qu'aux États-Unis, l'assurance-dépôts est efficace, non pas parce qu'elle protège contre les pertes, mais à cause des inspections continuelles qui préviennent ces pertes. L'article se poursuit en ces termes:

> En cinq occasions récemment, les inspecteurs fédéraux des États-Unis ont pu agir tellement tôt et rapidement qu'ils ont pu pallier des situations dangereuses et éviter des pertes.

L'hon. M. Sharp: Puis-je poser une question au député? J'ai lu également cet éditorial ce matin. Ne convient-il pas qu'il aurait été peu approprié de ma part d'indiquer la nature de l'inspection en dehors de la Chambre avant de le faire à la Chambre?

M. Brewin: Oui, sans doute, mais je ne crois pas que le ministre a exposé à la Chambre, du moins pas de façon détaillée, les mesures d'inspection proposées. Je l'ai entendu dire que ceux qui relèveraient de la caisse seraient assujettis à l'inspection, mais non à une réglementation fédérale et j'ignore quelle serait l'envergure de cette inspection. J'espère qu'ultérieurement il répondra à cette question avec beaucoup plus de clarté qu'il ne l'a fait jusqu'ici.

Qu'il me soit permis d'en venir maintenant au point essentiel, c'est-à-dire, l'autorité constitutionnelle, je dirais même l'obligation constitutionnelle qu'a le gouvernement de protéger ceux qui placent des fonds dans des sociétés qui se livrent à des opérations bancaires. Peut-on douter un seul instant que les sociétés de fiducie et les sociétés de prêt constituées en corporations au niveau provincial effectuent des opérations bancaires? Il est manifeste, je pense, que toute compagnie qui reçoit des dépôts et qui s'engage à remettre les dépôts aux épargnants, se livre en réalité à une opération bacaire. Si les gens qui s'adonnent à ce genre d'acitivité peuvent le faire quand bon leur semble, c'est-à-dire lorsqu'ils le désirent ou lorsque la province dans laquelle il leur faut se constituer en corporation le leur permet, ceux-mêmes qu'on doit surveiller échapperont au contrôle et à l'assurance-dépôts, essentiels à la protection des épargnants.

Ce principe a été nettement et très bien énoncé dans le rapport de la Commission royale d'enquête sur le système bancaire et financier de 1964, connue sous le nom de Commission Porter. La Commission y propose que les institutions dites parabancaires—expression qui ne me plaît guère—celles qui s'adonnent à des opérations bancaires, devraient tomber sous le coup des règlements fédéraux. D'après moi, la recommandation et le rapport de la Commission reposent sur ce principe. Voici ce qu'on lit à la page 412:

A notre avis, toutefois, cette démarcation devrait être moins arbitraire qu'elle ne l'est dans la législation actuelle qui ne s'applique qu'à dix institutions désignées. La définition devrait englober toutes les institutions financières qui émettent des créances à demande, des dépôts à court terme ou transférables, et d'autres créances à court terme de nature bancaire (sous réserve de quelques exceptions précises à formuler plus loin). Elle engloberait ainsi les banques à charte et les banques d'épargnes actuelles, de nombreuses compagnies de fiducie et de prêt, quelques autres institutions qui acceptent des dépôts et celles, parmi les compagnies de finance, qui émettent des créances bancaires autres que celles qui feraient l'objet d'exceptions.

Plus loin vers le bas de la page on lit:

Une autre possibilité serait de laisser les institutions libres d'adhérer ou non à la réglementation fédérale, mais d'accorder des privilèges à celles qui accepteraient de s'y soumettre. Malheureusement, les quelques institutions qui ne sont pratiquement soumises à aucune sorte de réglementation en ce moment sont précisément celles qui demeureraient probablement en dehors des cadres de cette réglementation. En fait, les privilèges d'être soumis à une bonne réglementation et de s'appeler «banque»...

Cette dernière disposition ne s'applique pas à l'objet de notre discussion...

...ne sont probablement pas assez puissants pour inciter l'ensemble des institutions bancaires à demander des chartes ou des permis de l'autorité fédérale. Bon nombre de ces institutions ont déjà le pouvoir d'exercer la plus grande partie des opérations bancaires, en plus de faire certaines affaires qui sont interdites aux banques. Elles ne sentent pas le besoin d'obtenir le privilège d'emprunter à la banque centrale, car elles peuvent compter sur les banques à charte comme prêteurs en dernier ressort; elles ne seront vraisemblablement pas non plus attirées par l'offre d'un régime fédéral d'assurance-dépôt, car elles considèrent pour la plupart qu'elles n'en ont pas besoin, et celles qui devraient le moins refuser cette offre auront très probablement des raisons particulières pour ne pas accepter la réglementation qu'un tel régime entraînerait; certaines institutions pourraient être intéressées à faire partie d'un régime de compensation plus avantageux ou moins coûteux pour leurs comptes de dépôts, mais la plupart pourront sans doute continuer de s'entendre avec les banques à charte pour obtenir ce service;

Aussi, même si l'idée d'instituer un régime de réglementation sur une base volontaire est attrayante, ce n'est pas une formule qui paraît appropriée pour améliorer la situation actuellement insatisfaisante.

Cette recommandation traitait des opérations bancaires mais, comme l'indique le passage, elle s'applique directement à la mesure relative à l'assurance-dépôts. S'il s'agit d'un programme facultatif, ceux qui n'y auront pas recours seront peut-être ceux dont les dépôts devraient être assurés et qui devraient être visés par la loi. Ce seront peut-être précisément ces gens qui s'y soustrairont. A mon sens, le ministre est autorisé à imposer des règlements à tous ceux qui font de telles transactions bancaires.

• (5.00 p.m.)

Le député d'Edmonton-Ouest a exprimé son opinion sur l'aspect constitutionnel de la question, et j'ose faire de même. La portée du mot «banque» au paragraphe 15 de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique est une question très vaste à laquelle je ne saurais répondre, car les tribunaux ne l'ont pas encore tranchée. Mais, à mon sens, il n'y a pas de doute que si une institution reçoit des dépôts et peut être assurée à la faveur de cette mesure, ces compagnies de prêts et de fiducie, que leurs chartes soient ou provinciales ou fédérales, font à coup sûr des transactions bancaires. D'après-moi, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique autorise clairement le gouvernement fédéral à s'occuper de ces compagnies. Si les provinces revendiquent leur compétence en disant qu'elles ont le droit de constituer ces compagnies en société et de leur attribuer certaines fonctions, je leur dirai que dès que ces sociétés font des transactions bancaires, honorent des chèques et ainsi de suite, elles relèvent du gouvernement fédéral. Dès lors, à mon avis, dans l'intérêt des déposants et afin de protéger nos institutions financières, le Parlement ne devrait pas s'abriter derrière des arguments d'ordre constitutionnel.

Supposons que des avocats plus hésitants, plus timides, signalent au ministre que la loi n'est pas claire, il serait alors assez facile, je pense, de rédiger ce projet de loi en deux parties. L'une s'appliquerait nettement aux banques et aux institutions financières à charte fédérale et l'autre aux compagnies de prêts et de fiducie à charte provinciale. Si quelqu'un nourrissait des doutes quant à la validité de la seconde partie, on pourrait la déférer à la Cour suprême du Canada, créée précisément à cette fin qui statuerait sur sa constitutionnalité. La Cour serait tenue de se prononcer sur la constitutionnalité de la mesure législative. Sans doute jugerait-elle la mesure constitutionnelle. Dans le cas contraire, il faudrait prier les provinces de nous aider à rendre obligatoire l'assurance-dépôts. Ne nous contentons pas d'une demi-mesure, obligatoire pour certains et facultative pour d'autres. Ce n'est pas la bonne façon à mon avis, de concevoir une mesure qui est censée protéger et avantager les petits investisseurs canadiens.

En terminant, monsieur le président, qu'il me soit permis d'exhorter le ministre à examiner de nouveau la possibilité d'y aller carrément et de donner un caractère obligatoire à cette mesure relativement à tous les organismes qui sont des institutions bancaires du fait qu'ils acceptent des dépôts auxquels ils s'engagent à faire honneur. Je sais qu'il faut faire diligence à cet égard et qu'il faut éviter que le projet de loi se heurte à des difficultés d'ordre constitutionnel, mais si le ministre reçoit des avis différents de ceux que le député d'Edmonton-Ouest et moi-même lui avons donnés, je proposerais que la mesure soit préparée de manière qu'on puisse déférer promptement à la Cour suprême du Canada les parties dont la constitutionnalité pourrait être mise en doute, pour obtenir son opinion.

Selon moi, monsieur le président, nous manquerions à notre devoir envers ceux que la constitution nous oblige à protéger en nous retranchant derrière une limitation constitutionnelle fausse ou imaginaire. J'allais dire factice, mais le terme est peut-être mal choisi dans le contexte actuel. Ce changement devrait répondre à la situation et la mesure rallierait sans doute alors l'appui de tous les membres de mon parti.

M. Langlois (Mégantic): A la suite des remarques des deux préopinants, monsieur le président, je voudrais ajouter quelques remarques personnelles et, peut-être, quelques critiques qui retiendront, j'espère, l'attention du ministre. Pour commencer, je voudrais lui déclarer qu'il est difficile de s'élever contre le principe de l'assurance-dépôts. Cependant, nous avons parlé de ce projet et nous ne connaissons pas les réactions des personnes directement engagées dans le domaine financier. Le ministre a déclaré, je crois, qu'il accepterait de déférer le projet de loi au comité permanent des finances et des questions économiques. S'il en est ainsi, les députés verront clair dans quantité de problèmes ou de questions qu'ils se posent. A mon avis, ce serait sage. Puisque nous parlons de finances, qu'il s'agisse d'assurance-dépôts ou d'opérations bancaires, je crois que les députés devraient prendre tout leur temps pour en discuter à la satisfaction des intéressés. Ceux qui s'occupent de finances pourraient donner leurs opinions et faire leurs critiques sur la mesure proposée.

• (5.10 p.m.)

Je dirai, pour commencer, qu'à mon avis, notre groupe soutient le principe de cette mesure. Je voudrais, cependant, rappeler au ministre que nous avons déjà adopté le principe de l'assurance-dépôts à l'égard des banques à charte. Cette assurance est le gouvernement fédéral lui-même. Le domaine financier devrait être entièrement de son ressort. Si le gouvernement fédéral a abandonné cette juridiction, il serait très intéressant de savoir en quelles mains elle se trouve et quand on l'a abandonnée. A l'égard des dépôts, nous devons nous souvenir que les banques à charte détiennent 70 à 80 p. 100 des dépôts dans leurs établissements financiers. Ils sont contrôlés par les réserves de la Banque du Canada; or, celle-ci appartient aux Canadiens. Elle ressort du gouvernement fédéral. Si celui-ci ne s'acquitte pas de ses fonctions de contrôle par l'entremise de la Banque du Canada, il ne remplit par son devoir envers les déposants canadiens. S'il y a eu négligence de la part du ministre des Finances ou du gouvernement fédéral actuel, les institutions financières du pays s'écrouleront, car elles s'appuient sur l'ensemble de l'économie. Peu m'importe de quel genre d'assurance nous parlons; pour que le plan soit efficace, nous devrons le poursuivre jusqu'au bout.

Je ne peux jeter la pierre à personne, mais nous avons été témoins, dans le domaine des finances, de faillites qui, nous le verrons si nous y regardons d'assez près, pourraient bien être dues à un manque de sérieux de la part du gouvernement, en particulier celle, récente, de la *Prudential Finance*. Le gouvernement n'a peut-être pas agi assez vite, qui sait? Mais je soutiens que la Banque du Canada demeure le vérificateur de l'ensemble des dépôts faits dans les banques à charte et qui représentent environ 80 p. 100 du total au Canada. Voilà le pivot de nos institutions financières.

On a exprimé des doutes quant à la juridiction fédérale sur ce qu'on appelle les institutions parabancaires. Personnellement, j'ai la ferme conviction que tout organisme ou société du genre des coopératives de crédit, compagnies de fiducie et ainsi de suite, qui effectue des opérations financières, devrait être régi et guidé par les politiques financières du gouvernement fédéral.

En outre, on ne semble pas s'entendre sur les dispositions pertinentes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. A mon avis, l'une des premières mesures que le ministre devrait prendre à cet égard serait d'obtenir un arrêt de la Cour suprême du Canada. Cela préviendrait toute dissimulation permettant à une personne de dire que l'affaire relève du gouvernement provincial, alors qu'une autre le nie en soutenant qu'elle appartient au domaine fédéral. Tandis que nous discutons la question de juridiction, quelque autre personne se fait dérober ses économies et ses dépôts. Cela s'est produit récemment, et l'on déclare des faillites tout le temps.

Si l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, conférait aux provinces, juridiction sur certains secteurs financiers, il appartiendrait au gouvernement fédéral de veiller à ce que cette juridiction soit conservée. Autrement, nous nous attirerions bien des ennuis. Mais, je le répète, tout organisme qui effectue des transactions financières comme celles de nos grandes sociétés canadiennes, d'un bout à l'autre du pays devrait être réglementé et contrôlé en vertu de lois fédérales.

Le député d'Edmonton-Ouest et le député qui m'a précédé ont laissé entendre que certaines de ces sociétés seraient libres de participer à ce régime et tomberaient ainsi par le coup de règlements et à des sanctions du gouvernement fédéral, le cas échéant, ou de toute autre restriction éventuelle. Je crois fermement à la nécessité de règlements uniformes. Dans le domaine financier, toute institution devrait être soumise aux mêmes lois et au même contrôle. Le propriétaire d'une automobile doit se conformer à la loi concernant l'immatriculation des véhicules et fixer une plaque minéralogique à l'arrière de sa voiture. Il doit y avoir un règlement pour ce genre de choses.

Certaines institutions financières peuvent avoir des raisons bien particulières de ne pas vouloir relever du gouvernement fédéral ni tomber sous le coup de ses règlements. Nous ne connaissons pas ces raisons, nous ne savons pas si elles sont bonnes ou mauvaises. Si l'on avait exercé un certain contrôle dans le cas de la dernière faillite, peut-être aurait-on pu la prévenir et les actionnaires ou les déposants n'auraient pas perdu tous leurs placements.

Le programme peut imposer des frais supplémentaires pour les banques; tout dépend de ses modalités d'application et de celles du régime d'assurance. J'estime, pour ma part, que ceux qui bénéficient d'un service doivent en acquitter les frais. A mon avis, le programme devrait comprendre toutes les sociétés, grandes et petites. Je crois fermement, à l'instar du député d'Edmonton-Ouest, que la personne ayant $100 à investir devrait être traitée comme celle qui a $10,000. Les Canadiens, en définitive, paieront la note de toute façon.

Après examen, si le programme se révèle impraticable, le gouvernement pourra toujours l'écarter. D'autre part, si des amendements s'imposent une fois que le ministre aura présenté le bill, on pourra les apporter. Le ministre ne nous a pas fourni beaucoup de détails aujourd'hui, bien qu'il nous ait exposé quelques principes directeurs. Toutefois, nous ne connaissons pas encore la portée générale du programme envisagé.

A mon avis, le gouvernement ou le ministre devront tôt ou tard répartir l'autorité dans le domaine financier et préciser ce qui ressortit à l'autorité fédérale et aux provinces. L'honorable député d'Edmonton-Ouest a signalé qu'aujourd'hui deux des plus grandes sociétés de fiducie du Canada, le *Montreal Trust* et le *Royal Trust*, sont des entreprises constitués en corporation en vertu de lois provinciales. Je ne l'ai pas vérifié, mais je pense que c'est exact. Quoi qu'il en soit, toute société à charte fédérale doit se soumettre à des règlements fédéraux pour pouvoir fonctionner. On lui dit ce qui est permis ou défendu.

• (5.20 p.m.)

Je le répète, monsieur le président, nous devrons obtenir une déclaration précise de la cour quant à la responsabilité à cet égard. Cela préviendrait, à mon sens, beaucoup de spéculations et de bouleversements dans les milieux financiers. J'espère que dans l'ensemble, ce régime ne permettra pas aux grosses sociétés de s'étendre encore et aux petites de s'amenuiser, au lieu de protéger celles qui ont le droit de participer au régime. Somme toute, nous nous préoccupons des actionnaires ou des déposants. Si le gouvernement a l'intention de prendre des mesures pour protéger les déposants, il devrait les protéger tous. Ce qui est bon pour une société est bon pour les autres, autrement il y aurait quelque chose d'équivoque dans cette mesure visant à établir une assurance-dépôts.

La seule façon d'avoir une idée nette de la question serait de soumettre ce projet de loi après l'étape de la première lecture au comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques. Les membres du comité pourraient mettre les choses au point à certains égards et obtenir les opinions des intéressés dans le domaine financier. Je suis sûr que le ministre assisterait aux réunions d'un comité de ce genre, où l'on pourrait lui demander des explications plus détaillées qu'il n'a données à la Chambre, sur les conséquences générales du projet de loi. Nous pourrions ainsi obtenir une mesure qui protégerait les déposants de notre pays.

La première préoccupation du gouvernement doit être de sauvegarder l'économie et les institutions financières du pays. Si les politiques financières laissent à désirer, si les institutions financières s'effondrent, alors tout s'effondre, car les finances sous-tendent l'économie. Il n'en tient qu'à nous d'assurer la protection globale du domaine financier, des déposants et des autres, afin de susciter la confiance dans nos institutions dont profitera l'ensemble de l'économie canadienne.

M. Thompson: Monsieur le président, dans la mesure où ce projet de résolution précède un bill visant à assurer les dépôts confiés aux compagnies de fiducie et de prêts, je pense qu'il est bon. Mais ce qui m'inquiète, c'est que les banques et les plus grandes compagnies de fiducie qui, probablement moins que toute autre, ont besoin de cette assurance, seront celles qui profiteront le plus de cette mesure. Nombre de plus petites compagnies, en particulier les compagnies provinciales auxquelles la mesure législative ne s'applique pas, ne pourront ou même ne voudront pas fournir à leurs déposants la protection que prévoit la présente mesure législative.

En principe, la mesure est solide. Aux États-Unis, où une mesure semblable est en vigueur depuis nombre d'années, elle a donné satisfaction et protégé les déposants des petites banques et des institutions parabancaires.

Le bon fonctionnement d'un système bancaire dépend essentiellement de la confiance du public. Cette mesure législative renforce encore la confiance publique et c'est là chose excellente. Que la Chambre et le gouvernement n'oublient pas qu'ils ont envers les citoyens la responsabilité d'établir une réglementation convenable d'une part et une politique satisfaisante de l'autre, quant aux sommes présentement en dépôt dans des institutions bancaires et des comptes d'épargne au Canada.

Il serait peut-être bon d'examiner le plus récent sommaire statistique de la Banque du Canada publié en décembre 1966. A la page 120, on nous dit que les épargnes personnelles des Canadiens, dans des comptes d'épargne au Canada à l'heure actuelle, représentent une somme globale de 10,187 millions de dollars, plus, par tête, que dans n'importe quel autre pays.

Prenant pour acquis que ces dépôts constituent un passif pour les institutions qui les détiennent, et sur la foi des témoignages des différents gouverneurs de la Banque du Canada—je songe surtout à ce que disait M. Graham Towers il y a quelques années—d'après lesquels cette banque ne peut prêter l'argent de ses déposants, je trouve fort intéressant de lire à la page 814 de ce document que l'actif total, y compris les billets en circulation actuellement, se chiffrent à 3,974.5 millions de dollars. Cela signifie que si les clients de ces institutions dépositaires de l'argent des particuliers se rendaient ensemble à celles-ci pour y retirer leurs dépôts, il leur serait impossible d'accéder à cette demande.

Comme nous parlons d'assurance pour protéger le déposant, notamment le petit épargnant, et que nous reconnaissons le caractère

en principe judicieux d'une assurance de ce genre, nous devons clairement comprendre le fonctionnement de notre régime financier. Il est impossible de fournir l'assurance globale nécessaire pour protéger tous les déposants canadiens advenant que, soudainement tous réclament leurs dépôts.

Sous ce rapport, il est indispensable que le gouvernement fédéral élabore des politiques financières propres à conserver la confiance des Canadiens dans leurs institutions financières, afin d'assurer que le régime financier, notamment celui qui se concentre autour de la Banque du Canada, fonctionne de façon satisfaisante et de donner au Canada la politique monétaire qui permettra au régime monétaire de faire ce qu'il était censé faire initialement, c'est-à-dire aider à la distribution des biens et services que l'économie est en mesure de produire.

Je ne saisis pas toutes les questions soulevées par les orateurs qui m'ont précédé et qui ont traité de la validité constitutionnelle du projet de loi. Certains d'entre eux ont soutenu que cette mesure n'est pas conforme à la constitution car elle a trait aux institutions financières dotées de chartes fédérales. Je ne puis l'admettre. D'après moi, une companie qui détient une charte fédérale relève directement du gouvernement fédéral. On comprend la situation où se trouveront peut-être des institutions provinciales—certaines sont déjà très importantes—qui détiennent une charte provinciale.

Il faut déférer cette mesure au comité permanent, aux gouvernements provinciaux et aux institutions financières pour pouvoir entamer des consultations et obtenir des conseils. Je prévois ce qui va se passer. Un grand nombre des companies provinciales solides et sûres, ayant bon renom, chercheront si cette mesure entre en vigueur, à obtenir une charte fédérale pour convaincre le public de leur stabilité. Ce sera une bonne chose.

Depuis huit jours, et surtout depuis qu'il est question de la mesure relative à l'assurance-dépôts, plusieurs compagnies de fiducie, respectables et sûres, ont dit qu'elles demanderaient une charte fédérale, pour tomber sous le coup de cette mesure. Le ministre est prêt, j'espère, à encourager et à faciliter pareille initiative. C'est le genre de réaction que je souhaite.

• (5.30 p.m.)

Cette mesure législative n'accorde pas nécessairement une protection suffisante aux sociétés qui pensent qu'elles n'ont pas besoin de la protection offerte par la mesure ou qui ne

veulent pas. Si le gouvernement ne peut pas étendre la protection à tous les genres d'institutions, la situation générale des organismes parabancaires en particulier sera confuse. Il est absolument nécessaire de consulter le plus possible les gouvernements provinciaux, qui sont actuellement responsables de la constitution en corporations de plusieurs institutions qui acceptent des dépôts à l'intérieur de leur territoire, ainsi que les institutions elles-mêmes.

A cette étape, je crois que nous pouvons appuyer le projet de résolution tout en nous réservant le droit de commenter en détail les questions soulevées par moi-même et par d'autres. Nous attendrons le projet de loi avec impatience. Mais alors que nous élaborons des lois pour contrôler les institutions financières, alors que le gouvernement formule une politique visant non seulement à régir ces institutions mais à orienter toute l'économie, il est absolument nécessaire que nous comprenions la base du régime bancaire et que nous nous rendions compte de notre responsabilité d'assurer que les mesures législatives et la politique que nous adoptons permettent au régime de fonctionner dans l'intérêt des Canadians.

Les produits sont destinés uniquement à être distribués et notre régime bancaire fédéral doit faciliter ce procédé de distribution tout en permettant aux gens de faire des économies et en assurant la sécurité de ceux qui avancent des fonds en fiducie.

L'hon. M. Fulton: On désire probablement adopter le projet de résolution ce soir; je serai donc bref.

En plus d'appuyer fortement ce qu'ont dit mon honorable ami d'Edmonton-Ouest, le député de Greenwood et d'autres, j'aimerais signaler un autre point au ministre. Brièvement, quant aux propos des préopinants, j'aimerais moi aussi m'inscrire en faux contre l'idée qu'il est douteux que le gouvernement fédéral ait la compétence voulue pour proposer cette mesure; à mon sens, nous partirions d'un mauvais principe si, en procédant de cette façon et en rendant le programme facultatif, comme si nous n'étions pas certains d'avoir la compétence voulue, nous affirmions que la mesure ne s'appliquera aux sociétés de prêt et de fiducie—c'est-à-dire aux sociétés et institutions financières détenant une charte provinciale, que si les provinces en cause y consentent.

La chose est sûrement mauvaise, en principe, car non seulement met-on en doute notre droit de légiférer directement et obligatoirement, si l'on peut dire, dans ce domaine, mais on semble aller plus loin encore en disant que nous n'avons même pas le droit d'aborder ce domaine sans le consentement des provinces. C'est absolument inacceptable. Je signale au ministre qu'il devrait songer sérieusement à modifier la mesure législative. S'il ne croit pas devoir aller plus loin qu'un programme volontaire, que l'initiative demeure volontaire, mais qu'il supprime la disposition exigeant l'assentiment des provinces dans le cas des compagnies détenant une charte provinciale.

L'autre point dont je voudrais traiter concerne surtout l'intéressante déclaration du ministre, selon laquelle la Société d'assurance-dépôts serait aussi prêteur en dernier ressort. C'est là un aspect intéressant du projet et j'exhorte vivement le ministre à pousser l'idée plus loin. Pour étayer mon exhortation, j'ajoute que tout notre débat provient de ce que nous reconnaissons l'insuffisance du contrôle et de l'inspection de bon nombre d'institutions financières et le bill actuel, qu'il soit un dispositif approprié ou non, sert néanmoins à attirer, si l'on peut dire, dans l'orbite du contrôle et de l'inspection du gouvernement fédéral, les institutions financières acceptant des dépôts, qui ne sont pas assujetties actuellement à ce contrôle ni à cette inspection.

Le ministre n'est pas certain de pouvoir les contraindre; il cherche donc à les séduire. Il défie l'autorité du gouvernement fédéral en disant qu'elles ne peuvent participer que si la province y consent, et je proteste; mais l'idée est saine et je suis sûr qu'elle a l'appui de tous les groupes de la Chambre. Nous reconnaissons que le contrôle est souhaitable et, en fait, essentiel dans le domaine financier. Les événements des douze derniers mois ont démontré fort clairement la nécessité d'une inspection et d'un contrôle plus grand de ces institutions. Néanmoins, le régime d'assurance-dépôts ne vise pas un important secteur de ces institutions, celui des sociétés de finance et de prêts qui n'acceptent pas de dépôts. Malheureusement, ce sont là les sociétés qui ont subi des faillites ces derniers douze mois, faillites qui ont causé beaucoup d'inquiétude non seulement à cause du montant des pertes et des déficits en jeu dans deux cas particuliers, quoiqu'on s'inquiète naturellement de la perte subie par les détenteurs de billets, mais aussi quant au nombre de nouvelles faillites que

pourra supporter le régime financier canadien sans crise véritable. Si l'on devait poser cette question à la plupart des intéressés des milieux financiers, ils diraient qu'il y a saturation.

C'est en pensant à ces faillites que j'en arrive à ma proposition d'étendre la fonction de prêteur de dernier ressort pour qu'elle s'applique aux compagnies de finance, de façon à disposer d'un autre moyen pour attirer un nouveau secteur du domaine financier sous la régie fédérale.

• (5.40 p.m.)

A la suite d'échanges de vues avec des représentants de ce genre de compagnies, je crois comprendre que même des compagnies bien établies et de bon renom, dont les méthodes administratives ont été éprouvées, peuvent rencontrer de graves difficultés lorsque l'argent est cher, car elles dépendent dans une large mesure du crédit que leur accordent les banques à charte. Bien sûr, elles doivent avoir un portefeuille bien équilibré d'obligations à long et à court terme. Autrement dit, leur actif comprend des obligations à moyenne ou à longue échéance, mais elles doivent elles-mêmes se procurer de l'argent au moyen d'effets à courte échéance. Même les compagnies administrées suivant des méthodes éprouvées ont ce problème de gestion qui consiste à éviter un trop grand déséquilibre entre les deux. Elles comptent bien qu'advenant une situation d'urgence elles pourraient faire appel à leur crédit établi à la banque. C'est toujours dans cette marge qu'elles effectuent leurs opérations financières.

Toutefois, j'ai appris qu'en période d'argent serré, le cas s'est déjà présenté, elles se sont rendues à la banque avec l'espoir d'obtenir des avances et qu'on leur a dit: «Mille regrets, ne savez-vous pas que l'argent est serré, que nous ne pouvons vous consentir des prêts jusqu'à concurrence de votre marge de crédit?» Dans ce cas, elles se sont, bien entendu, trouvées bien perplexes. Je crois donc qu'il serait prudent de nantir ces institutions d'un organisme prêteur de dernier ressort, de manière à ce qu'advenant de telles difficultés, elles aient un organisme auquel s'adresser, même si cela doit exiger certains frais. Elles ne le feront évidemment pas inconsidérément tous les jours, mais cela leur permettrait de franchir une période difficile.

Je propose que ce prêteur de dernier ressort soit un organisme du gouvernement fédéral. Pour pouvoir y recourir il faudrait mettre sur pied un programme de contrôle à effet régulatoire. En me basant sur des conversations que j'ai eues avec des dirigeants de sociétés réputées du domaine de la finance et du prêt, j'ai la certitude qu'ils seraient prêts à se soumettre, pour prix, de l'avantage de recourir à un prêteur de dernier ressort, à une surveillance et à une réglementation fédérales.

En outre, si l'on agissait ainsi, on ferait un pas important en vue de consolider sous l'autorité du gouvernement fédéral les secteurs des sociétés de prêts qui s'adonnent à des opérations bancaires, acceptent des dépôts, prêtent à tempérament, initiatives, qui relèvent à mon avis, du régime monétaire et de crédit dont le contrôle par le gouvernement fédéral est une condition essentielle à un solide régime financier.

Par la revision de la loi sur les banques et les importantes modifications qu'on entend y apporter, par le système d'assurance-dépôts que nous étudions, dont un élément consiste à mettre un prêteur de dernier ressort à la disposition de sociétés acceptant des dépôts et, aussi, à la disposition de compagnies de prêts et de finance, nous ferons un pas important et essentiel dans ce domaine, essentiel à cause des faits perturbateurs qui se sont produits ces douze derniers mois.

Pour terminer, monsieur le président, j'appuie l'honorable député d'Edmonton-Ouest qui demande que le bill soit déféré au comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques. Pour être en mesure d'accomplir sa tâche d'une manière complète, ce comité devra avoir l'occasion d'examiner le bill, c'est-à-dire non seulement ses répercussions par rapport à la loi sur les banques, mais aussi ses répercussions dans le domaine du contrôle fédéral de l'argent et du crédit. Comme ces deux aspects de la question sont intimement et inévitablement liés, le comité devrait avoir la possibilité d'examiner le bill et d'obtenir l'avis de représentants des associations de banquiers et autres représentants du monde de la finance.

Pareille étude en comité ne retarderait pas le moindrement notre examen des modifications à la loi sur les banques. En fait, si le comité n'a pas accès au bill et s'il ne peut pas l'étudier et entendre des témoignages à son sujet, j'estime que notre examen de la loi sur les banques subira un retard et se fera dans le vide. De toute façon, il nous faut des avis au sujet du bill. Ce dernier est maintenant prêt et je suis persuadé qu'en le déférant au comité, l'examen qu'on en ferait là en serait accéléré et incontestablement plus fructueux.

Au comité permanent, nous aurons aussi l'occasion d'examiner d'avantage la proposition que j'ai faite à l'égard du prêteur de

dernier ressort à la disposition des compagnies de finance et de prêts. Déférer le bill à ce comité constitue l'unique moyen de permettre au comité de s'acquitter de la tâche à laquelle tient particulièrement le Parlement, c'est-à-dire, à remettre fermement sous l'ombrelle fédérale de contrôle et d'inspection tous les aspects des politiques monétaires et fiscales.

[*Français*]

M. Allard: Monsieur le président, je désire faire quelques observations relativement à la résolution que nous étudions cet après-midi.

Cette résolution présente trois propositions. Premièrement:

...d'établir une Société d'assurance-dépôts du Canada dont le capital autorisé de dix millions de dollars doit être souscrit par le ministre des Finances et payé sur le Fonds du revenu consolidé à l'époque que la Société peut prescrire...

Deuxièmement:

...autorisant le ministre à consentir à ladite Société des prêts dont le montant global en cours ne doit en aucune circonstance excéder cinq cent millions de dollars...

Troisièmement:

...et statuant en outre sur l'emploi du personnel et sur d'autres questions découlant de ce qui précède, ou s'y rattachant.

Lors de son exposé, l'honorable ministre n'a pas été très prolixe dans ses explications ou dans ses projections. Il a dit, en somme, que c'était une résolution qui visait à assurer la sécurité des dépôts des petits épargnants, à augmenter le pouvoir des institutions financières prêteuses et à soumettre les institutions membres à une inspection.

Il ne faut pas oublier, monsieur le président, que le sujet de cette résolution n'a pas seulement trait à des répercussions financières; il implique également des incidences économiques et sociales. Certaines institutions financières situées dans une province, comme les sociétés de fiducie, par exemple, accumulent des sommes d'argent, des réserves et des dépôts, et ces sommes d'argent servent au développement économique et social dans cette province, suivant son caractère particulier et régional.

C'est pourquoi, jusqu'à maintenant, après avoir écouté certains honorables députés dialoguer sur la question, l'honorable ministre constate que son projet de résolution cause de graves inquiétudes et pose d'immenses points d'interrogation.

Je suis d'avis que le domaine de l'assurance-dépôts est un domaine provincial, suivant la lettre et l'esprit de la constitution canadienne, et le fait de présenter un tel projet de résolution constitue, à mon sens, une autre ingérence du gouvernement central en matière d'assurance et de fiducie. C'est, en sorte, répéter ce qui s'est fait dans le domaine de l'assurance, à compter de 1930.

J'entendais, il y a quelques instants, l'honorable représentant de Red-Deer (M. Thompson) dire que les sociétés provinciales pourront, si elles le désirent, s'adjoindre à cette Société fédérale, mais c'est justement là qu'est le point: elles devront se soumettre à une inspection qui est inacceptable, ce qu'a d'ailleurs mentionné l'honorable ministre des Finances dans son très bref exposé.

L'honorable représentant de Red-Deer a également signalé que ces sociétés à charte provinciale pourraient, évidemment, tranférer l'extension de leurs pouvoirs et de leur champ d'action, en demandant des chartes fédérales.

C'est justement exercer ce qui est arrivé dans le domaine des assurances et la création de l'assurance-dépôts par le gouvernement fédéral, dans les circonstances actuelles,—comme le signalait l'honorable député de Kamloops (M. Fulton), sans avoir consulté de façon explicite, manifeste et directe les gouvernements provinciaux sur le sujet—constitue, dans le domaine de l'assurance et de la fiducie, un attrait qui est nuisible aux gouvernements provinciaux et aux sociétés de fiducie, établies en vertu d'une charte provinciale.

On va invoquer, de temps à autre, l'argument d'uniformité. On l'emploie ici à toutes les sauces, de sorte que cet argument n'a plus de sens, ou s'il a tout le sens qu'on veut lui prêter, le fédéralisme canadien et la constitution canadienne n'ont plus de sens, de même que le partage des responsabilités. Si, sous le prétexte de l'uniformité, le gouvernement central doit s'immiscer dans tous les domaines, établir des normes et forcer des inspections dans un domaine financier comme celui-ci, il en résultera des préjudices.

On peut réaliser une merveilleuse coordination sans invoquer, à travers le Canada, cet argument d'uniformité, tout simplement comme c'est arrivé dans d'autres domaines, et je ne fais que citer comme exemple le Régime de pensions de retraite que le gouvernement fédéral a adopté en vertu d'une loi nationale et que la province de Québec, de son côté, a adopté de façon autonome, de façon personnelle, mais en agençant sa loi de sorte qu'il y ait coordination et uniformité dans le sens fédératif et non pas dans le sens unilatéral, comme on cherche tellement à l'appliquer dans ce Parlement depuis quelques années.

• (5.50 p.m.)

Monsieur le président, les honorables députés et le Parlement d'Ottawa sont au courant du fait que la province de Québec se prépare

actuellement à étudier l'opportunité d'instaurer une assurance-dépôts par voie de législations. Un comité, dont le président est cet économiste de talent, M. Jacques Pariseau, poursuit des études, depuis le mois de décembre 1965, sur les institutions financières. L'enquête provinciale porte sur la législation qui régit les sociétés de fiducie, les caisses d'épargne et du crédit, les sociétés des prêts hypothécaires personnels, industriels et d'autres entreprises analogues.

Je parle ici des institutions financières ou parabancaires, comme il en existe dans toutes les provinces. Il y a des organismes dans le Canada qui s'inquiètent énormément d'un projet de loi comme celui qu'a présenté cet après-midi l'honorable ministre des Finances (M. Sharp).

Je veux signaler rapidement que la Société nationale de fiducie s'oppose à ce que le gouvernement fédéral instaure une assurance-dépôts parce que cette Société affirme que c'est là un domaine de «juridiction» provinciale, exclusivement.

L'Association des compagnies de fiducie du Canada, dont le président est M. Marcel Faribeault, dit que le fait de procéder de cette manière dans le domaine de l'assurance-dépôts est, pour le gouvernement fédéral, perpétuer, répéter et continuer ce qui s'est produit dans le domaine des assurances à compter de 1930.

Le président de la Banque provinciale du Canada, M. Ubald Boyer, affirme qu'une entreprise financière, sous l'autorité provinciale, n'accepterait pas, ou difficilement, une inspection émanant d'Ottawa.

Je conclus, monsieur le président, en demandant ceci à l'honorable ministre des Finances: afin de ne pas créer d'autres pressions, d'autres difficultés dans ce pays entre le gouvernement central et les provinces, de retarder la préparation et la présentation du projet de loi dont il parle et d'attendre qu'un comité d'étude de la province de Québec, et peut-être d'autres provinces, ait étudié de façon officieuse ou officielle cette question et aussi d'attendre le résultat de ce rapport qui doit être publié d'ici quelques mois. Je lui demande également de dialoguer, dans un véritable esprit fédératif, avec les ministres des Finances provinciaux et de ne pas chercher à procéder toujours de façon unilatérale, ni de placer les provinces devant un fait accompli. Je lui demande d'établir une véritable collaboration fédérative entre les différents niveaux de gouvernements qui détiennent l'autorité dans ce pays.

Évidemment, cette collaboration des provinces est essentielle et dans l'intérêt de tous les déposants, de tous les Canadiens, de tous les gouvernements provinciaux et du gouvernement central.

[M. Allard.]

Quelques honorables députés ont parlé tout à l'heure de soumettre la question à la Cour suprême, mais ce n'est pas un tribunal adéquat pour décider du partage de l'autorité et des responsabilités dans ce pays.

Avant 1949, nous avions le Conseil privé de Londres qui, de par notre Constitution, avait cette autorité, mais depuis 1949, nous n'avons pas, au pays, un tribunal constitutionnel adéquat et acceptable dans notre système politique fédératif, où les parties constituantes de ce pays, de ce système politique—autant les gouvernements provinciaux que le gouvernement central—pourraient nommer des membres et s'attendre à des décisions justes, balancées et équilibrées. Nous sommes toujours dans un cercle vicieux.

Le gouvernement actuel retarde les réformes constitutionnelles. Il retarde la création des organismes fondamentaux que nous désirons dans ce pays, afin de régler, justement, les conflits et les problèmes, et de pousser le Canada vers de véritables progrès. A mon sens, le gouvernement devrait s'empresser de jeter les bases des discussions, en cette enceinte, et, avec les représentants des provinces, de créer d'un tribunal constitutionnel où, justement, un problème comme celui-ci pourrait être décidé en toute justice et en toute équité.

[*Traduction*]

M. le président: Le projet de résolution est-il adopté?

L'hon. M. Lambert: Monsieur le président, le ministre pourrait-il nous répondre: le gouvernement a-t-il décidé ou non de déférer au comité le bill ou la substance du bill? Si oui, c'est-à-dire si la substance en sera déférée au comité ou qu'il faudra attendre la deuxième lecture, l'opposition est prête à adopter le projet de résolution dès maintenant afin de voir le bill.

L'hon. M. Sharp: Monsieur le président, je ferai tout ce qui peut faire avancer l'étude d'une mesure, que j'estime très importante. J'aurais préféré que le bill soit publié et que le grand public l'examine avant qu'il fasse l'objet d'un débat ou d'une étude au comité ou à la Chambre. Par conséquent, j'aimerais faire publier le bill.

Je puis dire au moins qu'après avoir subi la deuxième lecture, le bill sera déféré au comité des finances, du commerce et des questions économiques. Je préfère ne pas dire dès maintenant si la substance du projet de loi devrait aussi y être déférée. Si je parle ainsi, ce n'est pas pour empêcher le comité de débattre le sujet, mais parce qu'à mon sens, il serait utile que tous les intéressés aient le temps voulu

pour examiner le projet de loi avant qu'il soit étudié au comité ou à la Chambre.

L'hon. M. Lambert: A ce propos, nous pouvons assurer au ministre, je pense, que le bill ne sera vraisemblablement pas étudié au comité, à cause des personnes qui doivent comparaître devant lui d'ici la semaine prochaine ou dix jours. Nous attendrons. L'étude n'en serait possible que dans le cas des représentants de la CUNA. Comme ils ne semblent pas être visés par la mesure, cependant, je crois que nos discussions avec eux seront de pure forme. J'exhorte le ministre à déférer le projet de loi au comité sans tarder, car l'étude de la loi sur les banques ne pourra en être que hâtée.

• (6.00 p.m.)

L'hon. M. Sharp: Monsieur le président, les honorables vis-à-vis comprennent, je l'espère, que j'essaie de faciliter l'étude de cette mesure législative. Elle s'inspire de plusieurs principes très importants. J'avais d'abord l'intention de ne pas dépasser l'étape de la première lecture. Toutefois, je suis convaincu maintenant qu'il serait utile d'aborder si possible l'étape suivante.

Ainsi j'aimerais bien mieux réserver la question de savoir si nous déférerons la substance du projet de loi au comité. A mon sens il vaudrait peut-être mieux que nous approuvions le projet de loi en principe avant de le déférer au comité. J'assure au comité que le gouvernement serait prêt à considérer des amendements; la mesure n'a pas encore revêtu peut-être sa forme définitive. Voilà pourquoi notamment je m'interroge sur la meilleure façon de procéder. J'espère que le comité donnera au public l'occasion d'examiner le projet de loi. Je puis assurer l'opposition que je considérerai très sérieusement les deux demandes. Si nous approuvons le principe du projet de loi, ce dernier sera déféré, je le promets, aux comité des finances. Je verrai également si on peut déférer au moment voulu la substance du projet de loi au comité.

L'hon. M. Lambert: Monsieur le président, le leader du gouvernement à la Chambre pourrait-il nous dire quand on pourra débattre la question, si le gouvernement à l'intention de procéder à la deuxième lecture? Je n'aimerais guère que la question soit remise aux calendes grecques et demeure en suspens, car, tout comme le gouvernement, nous avons un objectif. Sauf erreur, nous appuyons le but initial de la mesure. Si le projet de loi doit être étudié en deuxième lecture, j'aimerais que le leader du gouvernement à la Chambre nous dise que nous allons étudier la question d'ici une semaine. Après la semaine prochaine, je serai pris ailleurs, et je voudrais être ici pour l'étude de ce bill.

L'hon. M. McIlraith: Monsieur le président, je ne me sens pas justifié de prendre rigoureusement cet engagement, car je me souviens des graves erreurs que j'ai déjà faites en essayant de prévoir la durée de l'étude de certaines mesures. Toutefois, je puis promettre que nous présenterons celle-ci très bientôt et que je consulterai les honorables vis-à-vis quant au moment opportun de le faire.

L'hon. M. Lambert: Très bien.

(Rapport est fait de la résolution qui est adoptée.)

L'hon. M. Sharp demande ensuite à présenter le bill n° C-261 établissant la Société d'assurance-dépôts du Canada.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, demain nous poursuivrons l'étude du bill sur les transports au comité plénier de la Chambre.

(A 6 h. 06, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 12 janvier 1967

La séance est ouverte à deux heures et demie.

SIR JOHN A. MACDONALD

TIRAGES À PART DU HANSARD RENFERMANT LES HOMMAGES RENDUS À L'OCCASION DE SON ANNIVERSAIRE DE NAISSANCE

M. l'Orateur: On a proposé de commander des tirages à part spéciaux du hansard d'hier où se trouvent les hommages que des députés ont rendus à la mémoire du premier des premiers ministres du Canada en l'anniversaire de sa naissance. Avec la permission de la Chambre, je serai heureux de commander des tirages à part pour rendre service aux députés.

QUESTION DE PRIVILÈGE

M. HOWARD—RÉPONSE PRÉSUMÉMENT ERRONÉE À UNE DEMANDE DE DOCUMENTS

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser la question de privilège au sujet de certains renseignements donnés à la Chambre hier, visant mon avis de motion portant production de documents nº 191, et se rapportant à la correspondance échangée entre la Société Radio-Canada et quelque autre personne, groupe ou organisme, à l'exception de quelque autre ministère ou organisme du gouvernement.

Voici comment le ministre associé de la Défense nationale a traité de cette motion, comme en fait foi la page 11664 du hansard:

> Je désire informer l'honorable représentant qu'il n'y a eu aucun échange de correspondance, télégramme ou autre document entre la Société Radio-Canada ou un haut fonctionnaire de cette Société et quelque autre personne, groupe ou organisme, au sujet de l'application du Code du travail (Normes) du Canada ou de la remise à plus tard ou de la suspension de l'application de quelque partie de ce Code. Je prierais donc le député de bien vouloir retirer sa motion.

C'est ce que j'ai fait. Puis ce matin, je me suis aperçu qu'il existe une certaine correspondance à laquelle je voudrais faire une brève allusion. J'ai ici la copie d'un mémoire daté du 6 juillet 1965 et portant la signature d'un certain Guy Coderre. L'adresse, qui figure en tête du mémoire est la suivante: «vice-président de l'administration de Radio-Canada, Ottawa.» Le mémoire est adressé à tout le personnel. Le premier paragraphe se lit ainsi:

• (2.40 p.m.)

> Par suite de l'introduction du Code canadien du travail (Normes), en vigueur depuis le 1er juillet 1965, il est important que vous soyez au courant de ses répercussions sur vos conditions d'emploi à Radio-Canada.

J'ai également une lettre signée d'un certain Clive McKee, directeur des relations industrielles et artistiques de la Société Radio-Canada, datée du 24 août 1965 et adressée à M. H. W. Sedgwick, vice-président canadien de l'IATSE. Cette lettre ne contient pas d'allusion spéciale, en ces termes, au Code canadien du travail (Normes) mais le deuxième paragraphe de la lettre mentionne que la Société a demandé au ministère du Travail de différer l'application de la loi, laquelle est le Code canadien du travail (Normes).

J'ai une autre lettre en date du 13 octobre 1965 signée par M. C. T. Kelley, directeur adjoint des relations industrielles et artistiques de Radio-Canada et adressée au même M. Sedgwick de l'IATSE. Dans cette lettre, il est question précisément du Code dans les termes suivants:

> Je suis maintenant en mesure de confirmer qu'à compter du 1er juillet 1965, les employés liés par contrat qui travaillent un jour de congé statutaire, obtiendront en guise de compensation un autre jour de congé, conformément à l'article 31 du Code canadien du travail (Normes).

Finalement, monsieur l'Orateur j'ai un mémoire de Radio-Canada signé par M. D. J. van Bommel, en date du 17 décembre 1965, au sujet d'un avis juridique que la Société avait obtenu et d'après lequel certaines personnes n'étaient pas des employés, selon le Code canadien du travail (Normes) et, dans les circonstances, n'étaient pas protégées par ce dernier.

Me fondant sur ces faits, monsieur l'Orateur, je pose la question de privilège pour signaler que des renseignements erronés ont été fournis à la Chambre hier. Par conséquent, je propose, appuyé par le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles):

> Que la question du refus de produire les documents qui faisaient l'objet de l'avis de motion nº 191 portant dépôt de documents soit déférée au comité permanent des privilèges et élections.

M. l'Orateur: Avant que nous puissions prendre en considération la motion du député de Skeena, la présidence devra se décider s'il y a, à première vue, matière à la question de privilège. A mon sens, il conviendrait de donner au ministre responsable—absent de la

Chambre cet après-midi—l'occasion d'étudier les instances et observations que le député de Skeena vient de faire et de réserver la question dans l'intervalle.

[*Français*]

VACANCES DE SIÈGES

L'hon. Théogène Ricard (Saint-Hyacinthe-Bagot): Monsieur l'Orateur, je désire donner avis, en conformité de l'article 10 de la loi sur la Chambre des communes, qu'une vacance s'est produite dans la représentation de la Chambre des communes pour le district électoral de Hull, dans la province de Québec, à la suite du décès de M. Alexis Caron, ci-devant député de la circonscription.

[*Traduction*]

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, conformément à l'article 10 de la loi sur la Chambre des communes, je désire donner avis qu'une vacance s'est produite dans la représentation de la Chambre des communes pour le district électoral de Sudbury, dans la province d'Ontario, à la suite du décès de M. David Rodger Mitchell, ci-devant député de cette circonscription.

LE CABINET

DÉCLARATION ATTRIBUÉE AU SECRÉTAIRE D'ÉTAT

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): On a attribué au secrétaire d'État une déclaration où l'honorable représentante affirmait certaines choses au sujet du retour, disons, de l'enfant prodigue, le député de Davenport (M. Gordon). Le premier ministre nous dirait-il si elle parlait au nom du gouvernement quand elle a déclaré:

J'ai toujours cru qu'il était celui qui faisait de nous une équipe...

Nous n'étions qu'un groupe de personnalités bien distinctes avant son retour au cabinet.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'ai l'intention de laisser le secrétaire d'État s'occuper de la question à son retour. (*Exclamations*)

Le très hon. M. Diefenbaker: C'est une question embarrassante. J'espère que le ministre saura s'en tirer.

LA HOUILLE

CAP-BRETON—MESURE CONCERNANT LE PROGRAMME D'ASSISTANCE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, puis-je poser au premier ministre une question sur le programme d'aide à l'industrie de la houille du Cap-Breton qu'il a annoncé le 29 décembre? A ce propos, le gouvernement a-t-il l'intention de présenter une mesure législative au cours de la session actuelle, ou remettra-t-il l'initiative à la nouvelle session qui s'ouvrira en 1967?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, nous espérons que les négociations se termineront assez tôt pour que, relativement à la partie de l'accord qui exigera la présentation d'un texte législatif, nous puissions présenter une mesure législative au cours de la session actuelle.

M. Douglas: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Auparavant, le gouvernement aura-t-il l'occasion de faire rapport sur le programme, ou y aura-t-il débat sur les diverses propositions dont il était question dans la déclaration du premier ministre en date du 29 décembre?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, présentement, je ne suis pas sûr que l'occasion se présente, mais j'examinerai la situation.

LE GAZ NATUREL

LA COMMISSION AMÉRICAINE ET LE PROJET DE PIPE-LINE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, une question pour le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Le ministre a-t-il reçu des nouvelles de la *Federal Power Commission* au sujet de la demande de la *Trans-Canada Pipe Lines* que cette Commission étudie depuis plusieurs semaines?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): L'affaire avance bien. L'examinateur recevra un mémoire écrit le 17 de ce mois, je crois, suivi, le 24 courant, d'un exposé oral. Autrement dit, il sera alors, nous l'espérons, en mesure de prendre une décision quant à la suite à réserver à cette demande.

[*Plus tard*]

Monsieur l'Orateur, ma réponse de tout à l'heure au député de Red-Deer n'était pas assez détaillée et j'aimerais élaborer si vous me le permettez.

Par une ordonnance du 23 décembre, la *Federal Power Commission* a déféré de nouveau la question à celui qui l'avait examinée, en lui donnant instruction de verser au dossier les documents déposés à la Chambre relativement à l'affaire de la *Great Lakes* et fournis ensuite à la commission par la société.

Conformément à l'ordre de la commission, l'examinateur a donné à toutes les parties jusqu'au 17 janvier pour présenter des motions, des demandes et ainsi de suite à titre de mesure préliminaire à une rencontre qui doit avoir lieu le 24 janvier et au cours de laquelle il sera possible, espère-t-on, d'établir un ordre du jour pour les délibérations que l'examinateur jugera nécessaires dans les circonstances. Je n'en continue pas moins d'espérer.

L'EXPO '67

PRÉTENDUE DISCRIMINATION DANS LES MÉTHODES D'EMBAUCHAGE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert C. Coates (Cumberland): J'ai une question à poser au ministre du Commerce, car c'est lui qui est responsable de l'Expo '67 devant le Parlement. Lui a-t-on signalé une lettre publiée ce matin dans la *Gazette* de Montréal, d'après laquelle l'Expo '67 fait preuve de distinction injuste envers les Canadiens de langue anglaise dans ses méthodes d'embauchage? Quelles dispositions le ministre a-t-il prises pour tirer cette affaire au clair?

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, je viens d'apprendre la chose, grâce à l'honorable représentant, et je l'en remercie. C'est la première fois que j'en entends parler. Je vais considérer sa question comme préavis et j'irai aux renseignements.

L'INDUSTRIE

DISPOSITIF DE PURIFICATION DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT SUR LES AUTOMOBILES CANADIENNES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, ma question, qui s'adresse au ministre de l'Industrie, a trait au grave problème de la pollution de l'air. Le représentant de l'industrie canadienne de l'automobile a déclaré encore une fois, monsieur l'Orateur, qu'à moins que le Canada n'ait des règlements semblables à ceux des États-Unis relativement à un dispositif de purification des gaz d'échappement dans les automobiles, les Canadiens qui voudront en profiter devront verser un supplément. Le ministre voudra-t-il faire des démarches auprès de l'industrie automobile à propos de cet état de choses et en faire rapport à la Chambre le plus tôt possible?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Monsieur l'Orateur, je discuterai volontiers du problème avec les fabricants de véhicules automobiles.

LA SITUATION ÉCONOMIQUE

MESURES POUR PALLIER LE DÉFICIT AVEC LES ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Michael Starr (Ontario): J'aimerais poser une question au ministre du Commerce. D'après le rapport du ministère du commerce des États-Unis à Washington, on prévoit un ralentissement économique au Canada, mais «les exportations américaines vers le Canada, qui ont accusé une hausse phénoménale de 20 p. 100 au cours des neuf premiers mois de 1966, devraient encore augmenter en 1967». Le ministre nous dirait-il ce qu'il compte faire pour pallier le déficit commercial sans cesse grandissant entre le Canada et les États-Unis?

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, le cours de l'économie canadienne n'est pas déterminé par quelque rapport que ce soit rédigé aux États-Unis. Il dépend plutôt de facteurs économiques d'importance au Canada, lesquels laissent prévoir une bonne année 1967.

LES SPORTS

LE SKI—SUCCÈS ÉCLATANT DE NANCY GREENE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, le premier ministre aimerait, j'en suis sûr, à signaler les exploits de l'équipe nationale de ski du Canada, surtout la magnifique performance de la Canadienne Nancy Greene, originaire de Rossland, Kootenay-Ouest, qui a surclassé les meilleures skieuses du monde en remportant son troisième championnat international de ski en Europe la semaine dernière. Je dois dire, avant que le premier ministre réponde ou fasse des commentaires, que j'ai été particulièrement touché du fait que les membres de l'équipe se soient souvenus de leur vieux député du fond des bois en lui envoyant une carte de Noël signée par chacun d'eux.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Je suis heureux de répondre à la question du vieux député du fond des bois. Tous les députés ont appris sans doute avec un vif plaisir les exploits de ski de M^lle^ Nancy Greene. (*Applaudissements*) Non seulement elle est une grande skieuse et une commettante du député de Kootenay-Ouest, mais aussi une charmante jeune femme. J'espère qu'elle continuera à triompher et qu'elle sera la championne internationale à la fin de la saison.

QUESTIONS OUVRIÈRES

LA NOUVELLE-ÉCOSSE—LE TRANSFERT D'UNE EXPLOITATION HOUILLÈRE À UNE SOCIÉTÉ DE LA COURONNE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Ma question s'adresse au premier ministre. Le très honorable représentant est-il aujourd'hui en mesure de répondre aux questions que je lui ai posées lundi dernier sur la mise à pied d'un grand nombre d'ouvriers de l'aciérie de la DOSCO et sur le message que lui a envoyé par la suite le président de l'Université Saint-François-Xavier, M. Malcolm MacLellan?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): J'ai reçu le télégramme et j'y ai répondu. Malheureusement, je n'ai pas ma réponse sous la main. Je l'apporterai demain et pourrai peut-être répondre alors à la question du député.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Sur le même sujet, puis-je demander au premier ministre s'il a reçu une communication de M. Frank MacInnis, président de la Fédération des cultivateurs et hommes d'affaires du comté d'Inverness? Qu'il l'ait reçue ou non, considérera-t-il la demande de la Fédération à l'effet que, devant la misère et la pauvreté dont souffrent depuis des années les mineurs et leurs familles dans le comté d'Inverness, où il n'existe aucune occasion d'emploi d'aucune sorte, le gouvernement, lorsqu'il nommera les membres de la société de la Couronne, veille à ce qu'un résident du comté d'Inverness figure parmi les administrateurs, afin que les opinions du comté d'Inverness reçoivent toute l'attention voulue.

Le très hon. M. Pearson: Je ne suis pas certain d'avoir reçu le télégramme en question. Je serai heureux d'examiner l'affaire et de répondre demain. Pour l'instant, comme le très honorable représentant le sait, on envisage pour la région un programme très vaste de développement économique et social dont j'en suis sûr, tous les habitants bénéficieront. Quant à la représentation au conseil de la société dont parle le télégramme, il me fera plaisir d'examiner cet aspect de la question.

M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud): Ma question complémentaire se rattache à celle de mon honorable ami de Cap-Breton-Nord et Victoria. Je demanderais au premier ministre si l'on ne pourrait pas élargir la portée des négociations dont il a parlé au sujet de la prise en main de la *Dominion Coal Company,* moyennant un prix fixe ou selon toute autre entente, de façon à acquérir la société DOSCO elle-même, vu que le groupe Hawker Siddeley a déjà obtenu l'entreprise à un prix si bas? En transformant la compagnie DOSCO en une société de la Couronne, on éviterait qu'elle transfère à Québec son aciérie. La compagnie profite de la situation pour transférer toute son exploitation...

Des voix: Règlement.

M. MacInnis: Le très honorable représentant étudierait-il la possibilité d'acheter en bloc la société DOSCO afin que l'aciérie demeure à son endroit actuel et que la société ne la transfère pas à Québec.

Le très hon. M. Pearson: C'est une question d'une très vaste portée qui met en cause l'intervention du gouvernement dans les affaires d'une industrie, et je ne tiens sûrement pas y répondre à l'appel de l'ordre du jour. Ce problème est trop important pour être traité de la sorte. On aura bientôt l'occasion d'en discuter lors de l'étude d'une mesure législative, ou même plus tôt. C'est là un des aspects de la question qu'on étudiera.

M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Le premier ministre a ajouté qu'on aura l'occasion d'examiner les négociations, les décisions, les programmes de longue portée et le reste. Dois-je comprendre qu'il en est de même pour les ouvriers de l'acier de la DOSCO à Sidney? J'ai pensé, lorsqu'il a parlé de prendre en charge l'industrie privée, qu'il s'agissait de l'industrie du charbon. Veut-il dire que cette mesure aura également des répercussions sur l'industrie de l'acier?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, toute la région et toutes les industries participeront au programme d'expansion industrielle; toute discussion à ce sujet traitera également du développement industriel et économique en général.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Comme question supplémentaire, lundi dernier, j'ai demandé au premier ministre si, en établissant la société de la Couronne qui s'occupera de l'industrie du charbon, il songera également à l'industrie sidérurgique, surtout si cette dernière continue de fermer graduellement au Cap-Breton? En effet, il a dit que la société projetée ne s'occuperait que du charbon. Le gouvernement nous donnerait-il dès

maintenant l'assurance qu'il songera à l'industrie sidérurgique lorsqu'il présentera une mesure législative à propos de l'industrie du charbon?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, le programme dont j'ai parlé s'applique d'abord à l'industrie du charbon, ainsi qu'au développement industriel et économique de la région, et tous les facteurs pertinents à ce développement seront étudiés.

M. MacInnis: Les négociations que le gouvernement s'apprête à entamer le seront avec la *Dominion Coal*, mais le premier ministre tiendra-t-il compte du fait qu'elles concernent aussi la DOSCO et l'actif de la *Dominion Coal*? Étudierait-il l'affaire pour voir s'il serait légal pour le gouvernement de prendre en charge la DOSCO au lieu de ne s'intéresser qu'à la *Dominion Coal*?

Le très hon. M. Pearson: Je suis tout à fait au courant de la relation qui existe entre les deux, monsieur l'Orateur.

L'ÉNERGIE

L'ÉTAT DES NÉGOCIATIONS AVEC LES ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. George Hees (Northumberland): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Nous dirait-il si les représentants de l'Office national de l'énergie poursuivent de fructueuses négociations avec leurs homologues du gouvernement des États-Unis quant à l'établissement d'objectifs annuels progressivement plus vastes pour la vente du gaz et du pétrole sur le marché américain?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Très fructueuses, monsieur l'Orateur.

L'hon. M. Hees: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre pourrait-il nous fournir un peu plus de renseignements que cette simple réponse évasive: «très fructueuses»?

L'hon. M. Pepin: La question est un peu trop vaste pour y répondre à l'appel de l'ordre du jour, mais je puis dire, comme le député le sait très bien, qu'il s'agit d'une initiative annuelle. Chaque année, le gouvernement canadien présente sa thèse à Washington. Nous sommes en train de la préparer et nous la présenterons aux autorités américaines sous peu.

L'INSTRUCTION PUBLIQUE

TORONTO—LA FERMETURE POSSIBLE D'ÉCOLES POUR ENFANTS D'IMMIGRANTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Le ministre a-t-il reçu une communication du président de la Commission scolaire de Toronto concernant la probabilité de la fermeture prochaine des écoles d'expression anglaise pour les enfants d'immigrants; si tel est le cas, le gouvernement songe-t-il à fournir une aide financière suffisante pour empêcher la fermeture de ces écoles tellement importantes?

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, je ne me souviens pas avoir reçu une communication de ce genre du président du Conseil d'instruction publique. Je vais me renseigner et peut-être que demain je serai en mesure de donner une réponse.

LE NORD CANADIEN

L'OPPORTUNITÉ D'UNE DÉCLARATION DU MINISTRE SUR LE RAPPORT CARROTHERS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. J. Orange (Territoires du Nord-Ouest): Monsieur l'Orateur, une question pour le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le ministre voudrait-il nous donner des détails sur la nouvelle annoncée dans la presse, selon laquelle il doit, vers la mi-février faire une déclaration sur le rapport de la Commission Carrothers; si cette nouvelle est exacte, le ministre aura-t-il recours aux émissions de Radio-Canada destinées aux habitants des régions du Nord pour diffuser sa déclaration dans les Territoires?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur l'Orateur, je ne puis actuellement que me répéter. J'espère être en mesure d'ici un mois de faire une déclaration portant sur la partie du rapport Carrothers adoptable immédiatement et sur la nomination d'un nouveau commissaire pour les Territoires du Nord-Ouest et j'espère pouvoir la diffuser dans les territoires proprement dits.

M. David MacDonald (Prince): Le ministre pourrait-il nous dire s'il désignera par la même occasion la nouvelle capitale des Territoires du Nord-Ouest? J'ai déjà posé cette question il y a assez longtemps.

L'hon. M. Laing: Cette décision sera aussi annoncée à ce moment-là.

[*Français*]

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

A PROPOS DE LA REQUÊTE DE M. LOUIS SICOTTE, QUI RÉCLAME LA RÉVISION DE SES DEUX PROCÈS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, en l'absence de l'honorable ministre de la Justice et Procureur général, et comme on ne semble pas lui avoir encore désigné un secrétaire parlementaire, je vais poser ma question au très honorable premier ministre, à qui j'ai fait parvenir, hier, un avis de ma question.

Est-ce que le ministère de la Justice et le gouvernement ont reçu la requête d'un nommé Louis Sicotte, qui désire la révision de ses deux procès, parce qu'on l'aurait forcé, sous la menace, à s'avouer coupable et à signer un faux affidavit?

M. l'Orateur: A l'ordre! Il me semble que cette question est de nature très particulière et je crois qu'elle devrait plutôt être inscrite au *Feuilleton*.

M. Allard: Je désire en discuter à 10 heures, monsieur l'Orateur.

[*Traduction*]

LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—CLÉMENCE À L'ENDROIT DE CHEFS SYNDICAUX INCARCÉRÉS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au solliciteur général. Entend-il faire preuve de plus d'indulgence à l'égard de M. Paddy Neal et de M. Tom Clark, les deux syndicalistes qui sont retournés en prison après la période de Noël? Je ne sais pas si on peut parler de congé, mais ils ont été libérés pendant la période de Noël. Le ministre poussera-t-il la clémence jusqu'à ordonner qu'ils soient immédiatement élargis?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Nous étudions sérieusement le cas mentionné par l'honorable représentant.

L'HÔTEL DES MONNAIES

LES PIÈCES D'OR COMMÉMORATIVES DU CENTENAIRE—L'OPPORTUNITÉ DE LA VENTE INDIVIDUELLE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Monsieur l'Orateur, il est une question que je me proposais d'adresser au ministre des Finances mais, en son absence et en raison de la nature de ma question, j'aimerais la poser au très honorable premier ministre. Le gouvernement consentirait-il à revenir sur sa décision concernant la vente des pièces d'or de $20, commémoratives du centenaire, uniquement par séries coûteuses de $40 chacune et permettre aux gens d'acheter ces pièces à l'unité? Si je pose la question, c'est qu'un très grand nombre de députés ont reçu des instances de la part de personnes qui désirent pouvoir acheter de ces pièces à leur valeur nominale.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): J'étudierai volontiers la chose et j'en discuterai avec mon honorable ami le ministre des Finances.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LA PROCHAINE RÉUNION DU COMITÉ INTERPARLEMENTAIRE CANADO-AMÉRICAIN

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Barry Mather (New-Westminster): Monsieur l'Orateur, je crois que je devrais poser cette question directement soit au premier ministre, soit au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Pourrait-on me dire si une date approximative a été fixée pour la prochaine réunion du comité interparlementaire canado-américain et si tel est le cas, où la réunion doit avoir lieu?

M. l'Orateur: A l'ordre. Je crois que cette question devrait être adressée directement à l'Orateur. Le député voudrait peut-être le faire par écrit. Je crois que cette question a trait au groupe interparlementaire canado-américain. Si le député veut bien communiquer avec l'Orateur, ce renseignement lui sera fourni.

L'AGRICULTURE

LE BEURRE—L'IDENTIFICATION DES IMPORTATIONS EN PROVENANCE DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. A. D. Hales (Wellington-Sud): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre de l'Agriculture. Puisque le gouvernement a pris des dispositions concernant l'achat et l'importation de 2 millions et demi de livres de beurre néo-zélandais, le ministre voudrait-il assurer la Chambre que ce beurre portera l'étiquette de son pays d'origine lors de sa vente à la clientèle canadienne? Voudra-t-il également assurer la Chambre que le beurre de Nouvelle-Zélande ne nuira pas à la qualité du beurre canadien?

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, le beurre néo-zélandais sera conforme aux normes canadiennes. Je crois qu'il ne sera vendu que sur la côte ouest. La quantité de beurre importée ne

suffit en fait qu'à deux jours de consommation normale au Canada. Quant à l'étiquetage, je serai heureux de tenir pour préavis cette partie de la question de mon honorable ami.

M. Hales: Ce beurre se vendra-t-il aux prix fixes adoptés au Canada?

L'hon. M. Greene: Oui, monsieur l'Orateur.

L'hon. Théogène Ricard (Saint-Hyacinthe-Bagot): Monsieur l'Orateur, le ministre nous indiquerait-il quel supplément de beurre sera importé cette année?

L'hon. M. Greene: Il n'y a dans l'immédiat que ce seul projet d'importation. S'il faut un supplément pour assurer la stabilité des prix et la qualité du produit et pour protéger le consommateur et l'agriculteur, on importera ce supplément plus tard. Toutefois, je pense que c'est là, actuellement, le seul projet d'importation.

LA PÊCHE

LES PROVINCES ATLANTIQUES—LE VERSEMENT DE LA SUBVENTION À LA CONSTRUCTION DE BATEAUX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Melvin McQuaid (Kings): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre des Pêcheries. Le ministre nous dirait-il quand nous pouvons espérer que le gouvernement donnera suite à sa promesse et versera aux pêcheurs des provinces atlantiques la subvention à la construction de bateaux de 35 à 45 pieds?

L'hon. H.-J. Robichaud (ministre des Pêcheries): Monsieur l'Orateur toutes les demandes de subvention à la construction de bateaux de 35 et de 45 pieds sont étudiées et les paiements sont versés dès qu'on les juge justifiés.

LES RELATIONS OUVRIÈRES

LE RAPPORT DU GROUPE D'ÉTUDES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, ma question a trait à la situation d'urgence à propos des grèves qui relèvent de la compétence fédérale. Le ministre du Travail nous dirait-il si le groupe spécial chargé de formuler des recommandations en vue d'améliorer les lois concernant les relations entre le gouvernement, le patronat et le salariat doit soumettre son rapport à une date précise?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, ce groupe spécial a été établi par le premier ministre, mais je crois pouvoir répondre à la question. Aucune date précise n'a été fixée au groupe pour présenter son rapport. Toutefois, on a signalé aux membres du groupe l'urgence des questions dont ils ont été saisis en leur demandant de soumettre leur rapport au plus tôt. Je le répète, je doute que nous obtenions un rapport complet avant au moins un an, mais il se pourrait, et je l'espère, qu'un rapport provisoire nous soit remis dans l'intervalle.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR

LA CHINE COMMUNISTE—LES GARANTIES DE PAIEMENT DU BLÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lloyd R. Crouse (Queens-Lunenburg): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Comme la Chine traverse à l'heure actuelle une période d'agitation politique, le gouvernement a-t-il reçu des garanties satisfaisantes que le blé que nous lui avons vendu nous sera payé?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami se souvient que cette question a été posée lundi dernier. Je n'ai rien de plus à dire.

LE CABINET

LES ATTRIBUTIONS DU MINISTRE D'ÉTAT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au premier ministre. D'après sa déclaration de lundi, est-il prêt à nous communiquer les fonctions qui ont été confiées au nouveau ministre d'État? Peut-il dire en particulier si le portefeuille du nouveau ministre englobera les questions relatives aux affaires des consommateurs?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Je ne suis pas en mesure d'être plus explicite que lundi dernier.

LES TRAVAUX PUBLICS

PORT CREDIT (ONTARIO)—LE PROLONGEMENT DES LIMITES MUNICIPALES DANS LE LAC ONTARIO

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Ralph Cowan (York-Humber): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au ministre des Transports. Étant donné que la Commission des affaires municipales de l'Ontario a statué que la ville de Port Credit

pouvait porter ses limites à un mille au large, dans le lac Ontario, et puisque cette ville a signifié son intention de surveiller la pose de l'aqueduc, le ministère des Transports renonce-t-il aux pouvoirs que lui confère la loi sur la protection des eaux navigables à cet égard, comme l'a fait le ministère des Travaux publics?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, il me faudrait un avis juridique avant de tenter de répondre à cette question. Je le ferai volontiers.

LES AFFAIRES INDIENNES

LES PROVINCES MARITIMES—LA DÉCLARATION SUR LES SOINS AUX INDIENS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le ministre est-il au courant de la déclaration faite au cours d'une séance du comité consultatif régional relatif aux affaires indiennes dans les provinces Maritimes, selon laquelle on se préoccuperait davantage du bien-être des animaux, quant à la nourriture et à l'abri, que de celui des Indiens du Canada? Fera-t-il une enquête pour examiner le bien-fondé de la déclaration précitée.

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Ma foi, monsieur l'Orateur, la critique est aisée; j'ignore d'où vient celle-là. On entreprend bien des choses actuellement pour améliorer la situation des Indiens. Une somme d'argent considérable a été votée par la Chambre à cette fin. Il me semble que nous accomplissons beaucoup de progès dans ce sens.

M. Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Compte tenu des paroles du ministre, fera-t-il une enquête dans les provinces Maritimes pour bien connaître la raison d'une telle déclaration de la part d'une commission régionale comme celle-là.

L'hon. M. Laing: Oui, car j'aimerais bien connaître l'auteur de la déclaration et de quoi il s'agit au juste.

LA POLLUTION

LA PROJECTION D'UN DOCUMENTAIRE AU BÉNÉFICE DES DÉPUTÉS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. S. Barnett (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Elle découle d'une invitation, que j'ai reçue du secrétaire du Conseil canadien des ministres des Ressources, à assister à Montréal à la présentation d'un film de l'Office national du film qui a été projeté lors de la conférence sur la pollution l'automne dernier.

Le ministre pourrait-il faire en sorte que ce film soit projeté au Parlement afin que les députés aient l'occasion de voir de leurs propres yeux ce dramatique exposé de la pollution et de ses répercussions au Canada?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur l'Orateur, je me renseignerai, mais je tiens à signaler une chose pour la gouverne du député. Le film n'a pas été tourné par l'Office national du film, qui est une institution remarquable, mais par *Crawley Films*.

LES POSTES

PRÉSUMÉE ALTÉRATION DU COURRIER PAR LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, le solliciteur général pourrait-il dire à la Chambre où en est l'enquête de la Gendarmerie royale du Canada sur les agissements de l'*Hudson's Bay Company* en ce qui concerne l'altération du courrier?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, la Gendarmerie royale a interrogé certaines personnes et a rédigé des rapports qu'elle a transmis au ministre des Postes. Ce dernier prendra les mesures qui s'imposeront par suite de ces rapports.

M. Howard: Une question complémentaire. Le ministre des Postes voudrait-il raconter à la Chambre ce qui se passe.

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): Nous n'avons pas encore reçu le rapport de la Gendarmerie royale, monsieur l'Orateur.

M. Knowles: Une grande distance les sépare.

M. Howard: J'aimerais poser une question complémentaire, mais je ne sais pas à qui l'adresser. Le premier ministre accepterait-il que je lui envoie quelques documents probants qui démontrent que l'*Hudson's Bay Company* s'est comportée d'une façon criminelle en altérant le courrier et en modifiant des chèques?

[*Français*]

LES RELATIONS OUVRIÈRES

LA CSN—LE RAPPORT DU COMITÉ MINISTÉRIEL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Ma question, monsieur l'Orateur, s'adresse au très honorable premier ministre.

A la suite du rapport remis au cabinet, au sujet des griefs soulevés il y a dix mois par la CSN, à l'égard du Conseil canadien des relations ouvrières, est-ce que le très honorable premier ministre est en mesure, maintenant, de faire une déclaration, tel qu'il l'a promis, en cette enceinte, le 21 décembre dernier, et comme l'atteste d'ailleurs la page 11460 des *Débats*, et je cite:

J'espère sincèrement que, lorsque nous nous rassemblerons de nouveau, je serai en mesure de faire une déclaration plus définitive.

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le Conseil canadien des relations ouvrières a entendu cette affaire lundi. Le président du Conseil a réservé son jugement et je ne crois pas qu'il soit convenable que je fasse une déclaration pendant que l'affaire est encore à l'étude au Conseil.

LE DRAPEAU CANADIEN

JOUR FÉRIÉ POUR L'ANNIVERSAIRE DE SON ADOPTION

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David MacDonald (Prince): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre et se relie aux observations qu'il a faites lundi pendant la période des questions au sujet de la possibilité de commémorer d'une façon spéciale l'adoption du nouveau drapeau par un jour férié. Le premier ministre étudie-t-il la possibilité d'adopter la suggestion de Gordon Sinclair et de désigner le 15 février comme nouveau jour férié?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, c'est l'un des sujets inscrits à l'ordre du jour et qui sera discuté avec le secrétaire d'État dès son retour.

DEMANDE DE DOCUMENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert McCleave (Halifax): Monsieur l'Orateur, je ne veux pas ajouter d'autres sujets de discussion, mais j'aimerais poser une question au ministre des Postes. Maintenant que les fonctionnaires de son ministère ont fini de livrer tout le courrier des Fêtes, le ministre pourrait-il s'arranger pour qu'on livre les documents visés par l'avis de motion n° 182 portant production de documents, qui a été adopté par la Chambre le 16 novembre dernier.

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): J'y verrai, monsieur l'Orateur.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATTION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen, interrompu le mardi 10 janvier, du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Au moment où le comité s'est ajourné le mardi 10 janvier 1967, il s'apprêtait à discuter l'article 19, les articles 1, 16, 17 et 18 ayant été réservés.

L'hon. M. Pickersgill: Sauf erreur, monsieur le président, l'article 17 a été réservé afin que je puisse étudier divers points qu'on a soulevés. Comme j'ai maintenant eu l'occasion d'examiner ces questions et de consulter mes fonctionnaires, si nous pouvions revenir à l'article 17, je ferais volontiers part au comité des renseignements que j'ai obtenus.

M. le président: Le comité consent-il à revenir à l'article 17?

Des voix: D'accord.

Sur l'article 17—*Comités.*

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, il serait peut-être mieux d'éclaircir la question soulevée par le député d'Edmonton-Strathcona. Ici, je dois avouer au comité que je ne connaissais peut-être pas comme je l'aurais dû, même si je ne suis pas un savant juriste et si je n'ai jamais comparu devant la Commission des transports, les détails de la procédure devant cette Commission.

Les attributions actuelles de la Commission lui permettent de reviser et même d'entendre à nouveau une cause avant ou après avoir rendu sa décision; par conséquent, la nouvelle

Commission pourra elle aussi exercer ces mêmes pouvoirs. En outre, lorsqu'un appel sera interjeté, je crois que le gouverneur en conseil peut demander une revision ou une nouvelle audience. Par conséquent, le but très louable du représentant d'Edmonton-Strathcona est prévu par la loi dans sa forme actuelle. J'aurais peut-être dû le savoir, mais je l'ignorais. Va pour ce premier point.

L'objet principal de la discussion sur l'article 17 portait sur le fait de savoir s'il y avait lieu ou non d'exiger un quorum plus important pour la nouvelle forme de revision, qui revêt actuellement et revêtira plus tard un caractère un peu plus officiel que prévu au paragraphe 4 de l'article 17, car il s'agit là de questions tout à fait nouvelles que pourrait avoir à régler la Commission. La Commission des transports ne pouvait traiter de ces problèmes, n'ayant pas actuellement juridiction sur de nombreux moyens de transport.

• (3.20 p.m.)

Le député de Springfield a proposé que le quorum pour ces auditions soit supérieur au quorum exigé pour celles d'un de ces comités, et le député d'York-Sud a soulevé un point que je n'avais pas compris, je l'avoue franchement, sans m'excuser d'ailleurs—car je ne suis pas avocat. Mais je suis allé aux renseignements et je crois le comprendre maintenant. Le député d'York-Sud semblait donc faire valoir que vu que le nouvel examen ne pouvait être fait en ce cas par le comité qui avait été saisi initialement de la cause, aucun membre de ce comité ne pouvait siéger lors du nouvel examen. J'ai obtenu les meilleurs avis juridiques possibles sur le sujet et appris que cette disposition signifie uniquement, en droit, que ce comité-là ne pourrait procéder à un nouvel examen; cependant, il n'est défendu à aucun membre du comité, même à celui qui était présent à l'audition initiale, de participer au nouvel examen. Il n'agirait pas en qualité de membre du comité, mais en qualité de membre de la Commission. On m'a dit aussi que depuis longtemps, la Commission des transports procède à des audiences et à de nouveaux examens et que, souvent, les membres qui avaient participé à l'audience initiale participent aussi à un nouvel examen.

Les députés d'Acadia, d'Edmonton-Strathcona et de Peace-River semblent avoir soulevé le même point en disant qu'il serait peut-être difficile de faire une revision appropriée sans que des membres du comité initial y prennent part, car ces derniers auraient une certaine expérience ou, de toute façon, une plus grande connaissance que d'autres du mode de transport en cause. J'avais cru inapproprié que les personnes qui avaient étudié le cas en première instance en effectuent la revision. On m'a dit qu'en droit il existe une distinction entre une revision et un appel, que les revisions en question ne sont pas des appels et que non seulement il n'y a pas de raison qui empêche une personne ayant siégé à l'audience initiale de le faire lors de la revision, mais qu'en nombre de cas cela est fort souhaitable. En outre, dit-on, telle a toujours été la pratique de la Commission. Je pense qu'à la réflexion cette méthode semble tout à fait appropriée.

Ceci répond à toutes les objections excepté à celle du député de Springfield. J'admets bien volontiers, qu'en cas de revision effectuée en vertu de l'article 17(4), il faudrait évidemment faire siéger plus de commissaires que lors de l'audition initiale. C'est même un point essentiel car il est désirable que certains des membres d'autres comités, en particulier du comité de la partie adverse qui a demandé la revision, assistent à celle-ci. La seule question qui nous reste à régler est donc celle-ci: le Parlement devrait-il en l'occurrence prévoir un quorum supérieur à celui de la Commission des transports du Canada.

Somme toute dans les revisions effectuées par la Commission des transports, il y a toujours eu, me dit-on, un nombre de commissaires supérieur à celui de l'audition initiale. Dans la nouvelle mesure législative comme dans la loi actuelle, la Commission est habilitée à fixer pour toute fin particulière un quorum supérieur, si elle le désire et le gouverneur en conseil peut en donner l'autorisation s'il estime que la Commission n'a pas pris les dispositions voulues.

Les conseillers juridiques de la Commission des transports du Canada et de la Commission des transports aériens ainsi que les légistes du ministère de la Justice ont examiné cet aspect et, après en avoir pesé le pour et le contre, ont exprimé l'avis que ces dispositions, conçues avec le plus grand soin, répondaient à tous les besoins de la cause. Selon eux, il n'est pas nécessaire de prévoir un autre quorum pour certains cas et, vu le droit et la pratique en jurisprudence, on sait assez bien ce qui se produira en réalité.

Comme presque tous les députés ont exprimé le souhait que la Commission ait autant de souplesse que possible et vu le point que j'ai signalé tantôt en réponse aux observations initiales du député de Springfield, je suis sûr que tout gouvernement tiendra—même le gouvernement dont ses amis feraient peut-être partie un jour—à nommer des personnes dignes de confiance au sein d'une telle commission. C'est pourquoi il n'a pas été jugé vraiment utile—bien que cela n'aurait pas été nuisible, peut-être—de préciser davantage. A tout prendre, ce raisonnement me suffit, et je puis assurer aux députés qu'il ne s'inspire nullement de considérations politiques, comme je l'ai abondamment démontré l'autre soir en étalant mon ignorance. Mais, d'après les conseils que j'ai reçus des rédacteurs de la mesure, il ne me paraît pas nécessaire de recommander d'autres modifications à l'article 17—et je ne m'y sens pas disposé d'ailleurs parce que, selon moi, j'ai répondu à toutes les questions qui ont été posées d'une façon raisonnable en me fondant sur les conseils que j'ai reçus de hauts fonctionnaires sérieux.

M. Schreyer: Je ne prends pas la parole pour exiger qu'on augmente le quorum. Je voudrais pourtant que le ministre éclaircisse un petit détail à ce sujet. Le projet de loi prévoit que le quorum sera conforme à la disposition de l'article 12 de la loi sur les chemins de fer. Il est stipulé dans cet article que deux commissaires constituent un quorum, mais il s'agit d'une Commission composée de sept commissaires. La disposition dont nous sommes saisis se rattache à cet article de la loi sur les chemins de fer et l'applique en l'adaptant. Le quorum d'une Commission de 17 membres sera-t-il donc de deux ou sera-t-il calculé dans la proportion de deux septièmes par rapport à 17? J'aimerais obtenir des précisions sur ce point. Je remercie le ministre de son offre voilée de participer un jour à un gouvernement de coalition.

• (3.30 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: L'offre a sept voiles. Je crois que le calcul complexe et ingénieux qu'a proposé le député, œuvre de bien des profanes, comme lui et moi, scandaliserait nos savants collègues. Dans tous les cas, deux commissaires constituent le quorum minimum. Bien entendu, la Commission a toujours le droit de fixer un quorum plus élevé, pour une raison particulière à un moment particulier, si elle le veut.

M. McQuaid: Le ministre veut-il dire que le gouverneur en conseil édictera un règlement selon lequel le comité de revision devra se composer de la majorité des membres qui n'auront pas siégé lors de l'audience initiale? Dans le cas contraire, le régime de revision n'aurait guère de raison d'être. On devrait garantir que le comité de revision se composera de la majorité des membres qui n'auront pas assisté à la première audience. Autrement, le comité reviserait, en fait, sa propre décision. Avons-nous l'assurance qu'un décret du conseil sera émis dans ce sens?

L'hon. M. Pickersgill: Je ne crois pas l'avoir promis; j'ai dit que ce serait possible. Toutefois, j'espère que ce ne sera pas nécessaire et que la Commission elle-même s'occupera de ce point, ce qui est bien plus souhaitable. Si le gouverneur en conseil devait y voir, alors j'estime que la mesure devrait le prévoir. A mon sens, ce ne sera pas nécessaire du tout. Dans quelque circonstance que ce soit, si le gouverneur en conseil estime que la Commission ne fait pas ce que la situation exige ou qu'elle s'écarte de ce qu'on me dit être l'usage, alors c'est au gouverneur en conseil qu'il appartiendra d'intervenir.

M. McQuaid: Le ministre ne pense-t-il pas que le fait d'insérer cette disposition dans la mesure législative constituerait une garantie? Je sais que nous pourrons faire confiance aux hommes qui seront nommés mais, l'expérience l'a démontré, on a tendance à oublier ces choses si elles ne figurent pas au règlement.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, j'ai déjà fait valoir—opinion que j'ai fait mienne après qu'on me l'a exprimée—que ce n'était pas nécessaire, selon l'expérience acquise au cours de nombreuses années dans les situations de ce genre. Prescrire des règles précises pourrait, dans une situation donnée, causer des retards fâcheux. Dans certains cas, la revision pourrait être de nature tellement simple qu'on pourrait l'accomplir rapidement en ajoutant une personne aux deux premières. Je ne pense pas qu'une telle situation puisse surgir, mais il semble préférable, au lieu d'inclure de nouvelles restrictions statutaires, de permettre à la Commission de traiter des situations au fur et à mesure qu'elles surgiront. Si la Commission paraît incapable de traiter des situations de façon satisfaisante, on pourra toujours interjeter appel auprès du gouverneur en conseil qui, de son propre chef, pourra prendre les mesures nécessaires. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de s'inquiéter.

M. Bell: Pendant qu'on essaie de démêler l'écheveau des paroles du ministre, puis-je demander s'il a des renseignements sur la question dont j'ai parlé au sujet d'une ordonnance? Qu'advient-il d'une ordonnance entre sa promulgation et le moment de l'appel ou de la revision? Si je pose cette question, c'est parce qu'on s'est plaint de certaines difficultés durant l'audition du comité. Je voudrais connaître la loi à ce sujet et savoir si elle a subi des modifications?

L'hon. M. Pickersgill: Aucune disposition de la loi ne permet d'annuler une ordonnance pendant qu'une revision est en cours. La Commission a le pouvoir si l'on demande une revision et si l'application d'une ordonnance est préjudiciable, d'interrompre celle-ci. La Commission a également ce pouvoir. On estime, cependant, que s'il s'agissait d'une stipulation appliquée d'office il y aurait des demandes de revision abusives à la seule fin d'entraver les travaux. L'expérience montre que la disposition actuelle permet de régler cette situation. Je m'excuse auprès du député, car j'avais, à ce sujet, une note dont je n'ai pas tenu compte.

(L'article est adopté.)

M. le président: L'article 19?

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que nous pourrions passer à l'article 18, car le député d'Edmonton-Strathcona a demandé qu'il soit réservé, comme l'article 17 l'avait été.

Sur l'article 18—*Appel.*

M. Howe (Wellington-Huron): Il est question dans cet article d'un permis pour conduire un véhicule à moteur. Ceux qui présenteront une demande pour obtenir un de ces permis devront-ils détenir un permis provincial?

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que dans toutes les provinces canadiennes, on ne peut conduire un véhicule à moteur sans permis. Le Parlement ne peut pas modifier cette exigence et nous n'en avons pas l'intention. Il n'est pas question d'un permis pour conduire le véhicule, mais d'un permis pour exercer un commerce entre deux provinces ou entre une province et un autre pays. L'émission de permis pour conduire des véhicules relève entièrement des provinces. Nous n'avons aucunement la prétention de nous en mêler. Nous nous occupons d'un permis qui autoriserait ce véhicule à moteur à franchir les frontières provinciales.

M. Howe (Wellington-Huron): Ne serait-il pas préférable de spécifier dans le bill qu'une personne, désireuse d'obtenir un permis fédéral, doit d'abord détenir un permis provincial avant de faire cette demande?

[L'hon. M. Pickersgill.]

L'hon. M. Pickersgill: Son véhicule doit porter une plaque minéralogique, autrement la police provinciale l'empêcherait de circuler.

M. Howe (Wellington-Huron): Nous savons que les véhicules commerciaux allant d'une province à l'autre doivent avoir un permis de chacune des provinces. Ce règlement sera-t-il toujours en vigueur?

L'hon. M. Pickersgill: Nous n'y pouvons rien, je pense. La question relève entièrement de la juridiction provinciale. Si les provinces l'exigent ainsi, libre à elles de le faire.

M. Howe (Wellington-Huron): Si un véhicule industriel voyage d'Halifax à Vancouver, il lui faudra donc neuf plaques minéralogiques provinciales et un permis fédéral?

L'hon. M. Pickersgill: Le député doit comprendre que cela n'est pas du ressort de la Chambre. Si deux provinces s'entendent pour reconnaître mutuellement leurs plaques minéralogiques respectives, comme dans le cas des voitures de tourisme, libre à elles de le faire. Ma voiture ne porte qu'une plaque de l'Ontario, et pourtant je pourrais voyager dans n'importe quelle province si j'en avais le temps. Je pense que les provinces exigent un permis de chacune des provinces dans le cas des véhicules industriels, mais cela relève entièrement de la compétence provinciale et le bill n'en fait nullement mention.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 19—*Règlements.*

• (3.40 p.m.)

M. Bell: Le ministre pourrait-il me dire si mes suppositions sont fondées? Je mentionne la chose, vu qu'il a parlé du gouverneur en conseil au sujet des articles 17 et 18. Est-ce que en vertu des articles 19 et 35, qui portent sur les règlements, la Commission peut établir ses propres règlements, sans l'approbation du gouverneur en conseil? En outre est-il exact que si le gouverneur en conseil veut intervenir lui-même comme le dit le ministre, la Commission n'agirait probablement pas en ce sens, même si elle le voulait?

L'hon. M. Pickersgill: Oui, monsieur le président, la Commission a bien le pouvoir d'édicter ses propres règles. Si je me trompe je consulterai les hommes de loi et je m'excuserai très humblement auprès de l'honorable représentant; mais je crois que mon interprétation est la bonne: si les règlements semblent injustes ou vexatoires le gouverneur en conseil pourrait émettre une directive à la Commission l'enjoignant de modifier n'importe lequel de ces règlements.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 20—*Rapport annuel au gouverneur en conseil.*

M. Andras: Monsieur le président, à ce stade-ci, je voudrais proposer un amendement, qui aura pour effet d'introduire un nouvel article 20 et le numérotage des articles suivants devra être modifié en conséquence. J'espère que l'explication que j'en donnerai rendra l'amendement acceptable aux députés et qu'ils appuieront cet amendement.

Le bill dont nous sommes saisis définit une politique nationale des transport. Elle repose sur un postulat indispensable à la réussite de cette politique: la concurrence réelle des divers moyens de transport, en vue d'un système de transport économique, adéquat et efficace, faisant le meilleur usage possible de tous les moyens de transport du Canada.

De nombreuses représentations ont été faites concernant le bill n° C-231 et, à mon avis, le comité permanent des transports et communications s'est très bien acquitté de sa tâche. Le comité a, certes, entendu de nombreuses suggestions et sanctionné bien des amendements faisant ainsi du projet de loi une mesure législative plus efficace. Mais il y a un aspect très important des transports dont le projet de loi devrait, à mon sens, traiter plus amplement; il s'agit du pouvoir d'un moyen de transport de pénétrer dans un autre domaine des transports et, pour ainsi dire, d'acheter et de contrôler la concurrence.

Un des principes les plus importants contenus dans le bill n° C-231 est le suivant: toute concurrence dans le domaine des transports devrait profiter aux Canadiens. Le jeu de la concurrence produit certes des méthodes nouvelles et meilleures pour le transport des marchandises. Il pousse à trouver de nouveaux moyens pour réduire les prix de revient et exerce une forte pression sur les les tarifs-marchandises qu'il empêche de monter. Nous avons devant nous un projet de loi qui établira un nouveau mode de croissance et de développement pour tous les moyens de transport sous la juridiction fédérale et j'estime que si le projet de loi ne protège pas la concurrence, il n'atteindra pas son objectif qui est de l'établir dans le domaine des transports.

Je reconnais que dans certaines circonstances, la propriété conjointe de divers moyens de transport se faisant normalement concurrence peut servir l'intérêt public. Par exemple, l'utilisation de camions par les chemins de fer dans certaines circonstances, non seulement dans les grands centres pour le ramassage et la livraison, mais sur les grandes routes reliant deux villes, peut certainement constituer une intégration utile des services. Je crois aussi que nous devrions habiliter la nouvelle Commission canadienne des transports à examiner les différentes façons dont une entreprise de transport peut obtenir un intérêt prépondérant dans une entreprise concurrentielle. Il me semble que dans l'intérêt public, la Commission devrait pouvoir restreindre toute pratique ou politique par laquelle une entreprise profiterait de sa puissance économique pour contrôler et réglementer, en quelque sorte, les entreprises rivales.

Dans les provinces atlantiques comme dans l'Ouest du pays, ce genre de monopole d'un moyen de transport a sans doute plus d'importance pour le public que dans les provinces centrales. L'immense réseau de voies fluviales et de services de transport du centre du Canada est inexistant dans les Maritimes ou dans l'Ouest, où les compagnies de camionnage ne sont pas assez nombreuses pour faire concurrence aux chemins de fer.

Je ne crois pas qu'on puisse s'occuper de la mainmise d'un mode de transport sur un autre en essayant de retourner en arrière. Je ne voudrais pas bouleverser la structure actuelle des services en proposant qu'un mode quelconque de transport soit contraint de renoncer à la direction de services légitimement acquis jusqu'ici. Nous devrions peut-être accepter le *statu quo* pour le moment, en envisageant l'avenir et ou faisant des projets en ce sens. Nous devrions surtout nous assurer qu'aucune initiative soudaine n'est prise sans l'autorité de la Commission canadienne des transports, qui changerait radicalement la composition de l'industrie des transports au Canada, un mode de transport décidant de sa propre initiative dans quelle mesure il pourait acquérir un concurrent. A mon avis, une forme de transport devrait peut-être pouvoir tenter des expériences et exploiter des services relevant d'un autre mode de transport; toutefois, ce ne serait pas dans l'intérêt public si des initiatives étaient permises dans le domaine des transports, qui nuiraient gravement à la concurrence entre les divers modes.

En conséquence, je propose:

Que le bill C-231 soit modifié

a) en insérant, à la page 13, immédiatement après l'article 19 du bill, tel qu'il est réimprimé, ce qui suit:

Avis d'acquisition proposée.

«20. (1) Une compagnie de chemin de fer, une compagnie de pipe-line pour denrées, une compagnie de transport par eau, ou une personne qui exploite une entreprise de transport par véhicule à moteur ou un transporteur par air, relevant de la compétence législative du Parlement du Canada, qui se propose d'acquérir, directement ou indirectement, un intérêt, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, dans les affaires ou l'entreprise de toute personne qui fait principalement des affaires de transport, que ces affaires ou cette entreprise soient ou non assujetties à la juridiction du Parlement, doit donner avis de l'acquisition proposée à la Commission.

Publication.

(2) La Commission doit donner ou faire donner l'avis public ou tel autre avis de toute acquisition proposée mentionnée au paragraphe (1) qui lui semble être raisonnable dans les circonstances.

Oppositions.

(3) Toute personne affectée par une proposition d'acquisition mentionnée au paragraphe (1) ou toute association ou autre organisme représentant des transporteurs ou des entreprises de transport affectés par cette acquisition peut, dans le délai qui peut être prescrit par la Commission, s'opposer auprès de la Commission à cette acquisition en invoquant le motif qu'elle restreindra indûment la concurrence ou portera autrement préjudice à l'intérêt public.

Enquête et approbation par la Commission.

(4) Lorsqu'il est fait opposition en conformité du paragraphe (3), la Commission

a) doit faire l'enquête, comprenant la tenue d'auditions publiques, qu'elle estime nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt public; et

b) peut approuver cette acquisition à moins qu'il ne soit démontré, d'une manière satisfaisante pour la Commission, que cette acquisition restreindra indûment la concurrence ou portera autrement préjudice à l'intérêt public;

et toute acquisition à laquelle il a été fait opposition dans le délai prévu à cet effet par la Commission est nulle à moins qu'elle ne soit approuvée par la Commission.

Interprétation.

(5) Rien au présent article ne doit être interprété comme autorisant l'acquisition d'un intérêt dans une autre compagnie lorsque cette acquisition est interdite par quelque loi du Parlement du Canada.»

b) en renumérotant, à la page 14 du bill, l'article 20 réimprimé qui devient l'article 21 du bill; et

c) en retranchant, à la page 14 du bill, l'article 21 et la rubrique précédant cet article, tels qu'ils sont réimprimés.

J'ai des exemplaires français et anglais de l'amendement.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, avant que l'amendement soit mis aux voix, j'aimerais dire, comme la chose est évidente du fait que j'ai des exemplaires de l'amendement, que le député a eu l'obligeance non seulement de suivre le conseil que j'ai donné l'autre jour—comme l'ont fait plusieurs autres députés—de me faire connaître à l'avance qu'il proposerait son amendement, mais aussi d'en discuter le contenu avec moi. J'approuve l'amendement, et le gouvernement aussi. En substance, c'est le même amendement qu'a proposé l'Association canadienne du camionnage; à mon avis, il est conforme à l'attitude philosophique générale que le Parlement a exprimée à maintes reprises, soit que nous devrions être très circonspects en permettant à des monopoles de prendre pied si la chose peut être raisonnablement évitée.

• (3.50 p.m.)

Quand l'amendement sera mis aux voix, si les députés se déclarent disposés à l'accepter, j'en serai fort heureux, je puis le leur assurer à titre de parrain de la mesure. Je peux dire dès maintenant au député, à propos de la partie *c*) de l'amendement, laquelle biffe l'article 21, que je m'engage, si on l'accepte, à proposer un amendement à l'article 94, où il semble approprié de réinsérer la même disposition. Cette manière apparemment détournée nous évite de renuméroter tous les articles suivants de la mesure. L'article 20 actuel deviendrait l'article 21 et il ne faudrait pas avoir à renuméroter tous les suivants. J'ai cru devoir fournir cette explication aux députés, sans quoi ils ne comprendraient pas la raison de la partie *c*).

M. Baldwin: Puis-je poser une question au ministre et au député qui propose l'amendement? S'est-on renseigné pour voir s'il n'y avait pas contradiction avec la loi sur les pratiques restrictives du commerce ou le Code criminel? Y a-t-il contradiction quelque part? L'amendement répond-il bien aux désirs du Parlement, à l'application des objectifs du Parlement tels qu'ils sont indiqués dans la loi sur les pratiques restrictives du commerce ou dans les divers articles de lois visant ces pratiques? C'est ce que je me demande. Au premier abord, nous semblons dans la bonne voie. Il serait fort regrettable de modifier le projet de loi à l'étude en y ajoutant un article qui se révélerait par la suite en contradiction avec d'autres. Le ministre ou ses conseillers y ont-ils songé?

L'hon. M. Pickersgill: Oui. Vu la teneur de l'amendement, et l'on conviendra qu'il s'agit d'un amendement d'importance, et comme le député m'avait fait part de son désir de prendre une telle initiative alors que nous en étions à l'étape de l'étude en comité avant le congé de Noël, j'ai consulté les rédacteurs et les légistes du ministère de la Justice. Je suis sûr maintenant, d'après ce qu'ils m'ont dit, que l'amendement non seulement ne suscitera aucun conflit, mais qu'il reflète l'esprit d'autres mesures législatives.

M. le président: Avant que le député de Burnaby-Richmond prenne la parole, puis-je mettre aux voix la motion proposée par le député de Port-Arthur?

L'hon. M. Pickersgill: Suffit, monsieur le président.

Des voix: D'accord.

M. Prittie: Monsieur le président, j'ai une question ou deux à poser à ce sujet. N'ayant pas été averti de la chose, nous n'avons pas eu le temps d'étudier l'amendement. Voici la première question qui me vient à l'esprit, en tant

que particulier: l'intention qui inspire tout cela est-elle vraiment bonne? L'amendement soulève toute la question du gigantisme des entreprises et de la façon dont nous nous y opposons. Il me semble que nous nous préoccupons souvent de l'importance excessive des sociétés et que nous essayons de la réduire tout simplement parce que nous ne savons pas la réglementer de façon efficace par l'intermédiaire d'un organisme public quelconque. Une production efficace pourrait souvent être assurée, selon moi, dans le domaine du transport par des grandes compagnies régissant plus d'un mode de transport. Nous n'aurions rien contre de très grandes entreprises si la réglementation de l'État se révélait suffisante. Voilà un des aspects de la question auquel je songe.

L'autre point est celui-ci, mais je sais qu'il est un peu tard pour le soulever. Il me semble qu'au moins les deux principales compagnies ferroviaires possèdent déjà plusieurs entreprises de camionnage. Dans ma province, et je pense à la région entre la vallée de l'Okanagan et la côte du Pacifique, les principales lignes de camionnage transportant les fruits à l'heure actuelle appartiennent aux chemins de fer. Le ministre et le député de Port-Arthur ont-ils fait des recherches sur le point que j'ai soulevé et quel est le pourcentage des grandes maisons de camionnage du pays qui sont la propriété des compagnies de chemin de fer. Je voulais poser ces deux questions au ministre.

L'hon. M. Pickersgill: Pourrais-je dire immédiatement un mot de la question? Il y a donc les représentants de l'industrie du camionnage qui croient que nous devrions aller bien au-delà de cet amendement et ordonner aux compagnies ferroviaires de renoncer à toute activité de camionnage, sauf de celle qui est strictement le complément des opérations ferroviaires, par exemple, la livraison par camion en ville—et des observations de ce genre m'ont été faites par certains d'entre eux. A mon avis, mieux vaudrait dans un bill comme celui-ci ne pas faire un changement aussi fondamental. Je ne serais pas disposé à accepter un amendement qui interdirait des acquisitions à l'avenir. Je reconnais le bienfondé du point soulevé par le représentant. Il peut être parfois plus avantageux qu'un mode de transport appartienne à une autre entreprise. Il est possible que le public soit aussi mieux servi.

A mon sens, ce que l'amendement accomplit, très bien d'ailleurs, c'est ceci: on pourra demander une audience, lorsqu'avis sera donné de l'acquisition d'un moyen de transport par un autre, et l'audience aura lieu pour déterminer si l'acquisition en question est dans l'intérêt public, si l'amalgamation doit avoir lieu. Si la Commission conclut qu'à tout prendre, il est dans l'intérêt du public d'avoir un propriétaire commun, elle approuvera l'amalgamation. Si, par contre, elle y voit un monopole apte à devenir préjudiciable, elle ne l'approuvera pas.

Je félicite le représentant d'avoir présenté cet amendement. Sans créer une situation idéale, il nous permettra de tirer le meilleur parti possible des deux régimes.

M. Bell: Je suppose qu'il s'agit de l'amendement auquel le ministre faisait allusion mardi soir?

L'hon. M. Pickersgill: C'est exact.

M. Bell: Ce n'est pas la faute du ministre si nous ne l'avons pas reçu mardi soir.

L'hon. M. Pickersgill: Ce n'était pas non plus la faute de l'honorable représentant.

M. Bell: La portée de cet amendement est vaste à deux points de vue. Grâce à lui, le bill lui-même donne à la Commission des directives pour faire certaines choses. Cela doit être bon, et voyons si d'autres initiatives ne devraient pas être indiquées de la même façon. Franchement, je n'ai pas réfléchi à tout cela de façon approfondie.

Le député de Peace-River a évoqué quelque chose qui, à mon sens, introduit un principe entièrement nouveau. Nous sommes en train d'instituer une nouvelle commission et nous lui demandons d'avoir l'œil, si vous voulez, sur des questions présentement réglementées par d'autres lois, tombant sous l'autorité du ministère de la Justice. Il faudrait songer sérieusement à cet aspect.

J'estime que l'amendement tend à des buts acceptables, mais je tiens à exprimer ces deux réserves. Même si nous nous y prenons un peu tard—le député de Port-Arthur a admis que certains aspects de cette question ne peuvent être rétroactifs—nous avons vraiment besoin de plus de temps pour étudier l'amendement.

• (4.00 p.m.)

M. Horner (Acadia): J'aimerais dire un mot de l'amendement proposé qui, au dire de mon ami de Saint-Jean-Albert, aurait des conséquences d'une grande portée. Nous avons déjà une Commission d'enquête sur les pratiques restrictives du commerce qui touche les questions de monopoles et cherche à savoir si des compagnies détruisent indûment la concurrence au détriment des consommateurs. L'amendement suppose que tout empiétement d'un mode de transport dans le domaine d'un autre mode pourrait nuire à l'intérêt public. Si

l'on envisage sérieusement un tel amendement, c'est bien dommage qu'il n'ait pas été voté avant que les chemins de fer gagnent tant de terrain dans les entreprises du camionnage, gain devenu fort évident. Je ne sais si en s'intéressant à l'industrie des pipes-lines les compagnies ferroviaires nuisent à l'intérêt public. Quoiqu'il en soit, elles s'y intéressent et c'est peut-être une bonne chose.

De toute manière, comme cet amendement est assez inusité, on devrait le réserver pour l'instant. La discussion du projet de loi va durer un jour encore, j'imagine, et on pourra peut-être aborder la question demain ou lundi. Dans l'intervalle, on pourrait tenter de déterminer si la proposition n'est pas en contradiction avec une disposition de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions et si elle n'entraînera pas d'autres complications.

M. Baldwin: Par la même occasion, le ministre voudra peut-être envisager un autre aspect de la question. Au paragraphe 3 du nouvel article 20 que propose l'amendement, on lit que toute personne affectée par une proposition d'acquisition mentionnée au paragraphe 1 peut s'opposer auprès de la Commission. Cette disposition ne semble permettre qu'aux personnes dites «affectée» de comparaître devant la Commission, et c'est probablement bien. On ne voudrait tout de même pas voir alors comparaître une foule de transporteurs. Voici à quoi je veux en venir: la décision de la Commission à cet égard est-elle assujettie, comme je le suppose, aux dispositions de l'article 16, (2) *a*) qui prévoit la révision de toute action d'un transporteur et autorise à comparaître une personne qui a lieu de croire que des effets nuisibles s'ensuivront.

Le ministre voit peut-être ce que je veux dire, même si je m'exprime très mal. L'adoption de cet article pourrait-il avoir les conséquences suivantes. Supposons qu'à l'intervention de la Commission, un procès ait été intenté en vertu du nouvel article 20, et que le tribunal autorise le transporteur à poursuivre ses activités et à les étendre en fusionnant avec une autre entreprise. Ce transporteur tombe-t-il sous le coup de l'article 16 en vertu duquel une personne peut objecter que cette nouvelle manière de mener ses affaires est contraire à l'intérêt public et nécessite dès lors une nouvelle revision? Le ministre voit peut-être où je veux en venir. Qu'il y songe.

L'hon. M. Pickersgill: Je pense qu'il ne serait pas nécessaire de recourir à l'article 16, parce que toute personne visée ne serait pas nécessairement l'autre transporteur. Ce pourrait être le gouvernement provincial dans la province où une fusion de ce genre aurait lieu. Si le Pacifique-Canadien décidait d'acquérir une ligne de camionnage dans Okanagan, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse n'aurait aucun intérêt en jeu, je pense. Par contre, il pourrait en être autrement du gouvernement de la Colombie-Britannique ou des municipalités de la région. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de s'inspirer de la notion d'intérêt public qui figure à l'article 16. Les intéressés auraient le droit d'intervenir en premier lieu.

[M. Horner (Acadia).]

M. Baldwin: Le ministre n'a pas saisi ce que j'ai voulu dire. Si j'ai raison et si cela peut arriver, il y aurait deux revisions: la première, l'audience par le comité, en vertu de l'article 20 et, la seconde, le droit de revision d'après l'article 16. A mon avis, l'article 16 vise une plus grande variété de personnes que l'article 20. C'est cela que je veux dire et c'est ce que je demande au ministre d'étudier. Aurait-il l'obligeance de s'y arrêter?

L'hon. M. Pickersgill: Je suis certain que mes conseillers juridiques ont écouté les propos de l'honorable représentant; ils les ont peut-être mieux compris que moi. J'accepte que l'amendement soit réservé, comme on le propose. Nous devrions peut-être, à cet égard, passer à l'article 20 proposé et l'adopter sous réserve de le modifier automatiquement si nous acceptons plus tard cet autre amendement.

M. Bell: Fort bien. Mais le ministre voudrait-il nous fournir des éclaircissements au sujet des nouveaux numéros des articles? Nous avons ici un amendement et nous ne savons où le caser. Il va falloir l'insérer à l'article 94.

L'hon. M. Pickersgill: S'il s'agit d'un nouvel amendement mettant en cause un autre article, je propose, provisoirement du moins—car il m'est toujours loisible de présenter un autre amendement visant le numérotage des articles—que l'honorable représentant propose cet amendement à titre d'article 20A. Cela éviterait des complications pour le moment, et si l'amendement était adopté, et qu'on estimait qu'il vaudrait mieux renuméroter les articles, je suis certain que les avocats n'auraient aucune difficulté, lorsque nous arriverons à la fin du bill, à proposer un amendement visant à renuméroter tous les articles.

[*Français*]

M. Leblanc (Laurier): Monsieur le président, au nom des camionneurs du Québec, il me fait plaisir d'intervenir relativement à l'amendement visant l'article 20. Les honorables députés, évidemment, ne seront pas surpris de m'entendre prendre la parole en faveur de l'industrie du camionnage, puisque depuis ma première élection, soit le 10 février 1964, j'ai manifesté, dans cette enceinte et à plusieurs reprises, mon intérêt pour cette industrie.

Dès le 27 mai 1964, j'avais inscrit aux *Procès-verbaux* de la Chambre un avis de motion qui apparaissait à la page 25 du *Feuilleton* du 3 juin 1964 et qui se lisait comme suit:

La Chambre est d'avis que le gouvernement ne devrait pas donner suite aux recommandations de la Commission d'enquête sur les transports, mieux connue sous le nom de la Commission MacPherson, qui suggère entre autres que les compagnies de chemin de fer aient la liberté de bâtir un système de transport par camion.

• (4.10 p.m.)

Cet avis de motion n'a pu être débattu car le temps mis à la disposition de la Chambre pour l'étude des avis de motion s'est écoulé, sans que cet avis puisse être appelé par l'Orateur.

Le 26 avril 1966, je posais une question au ministre des Finances (M. Sharp), regardant la dépréciation des camions. Le 10 mai 1966, je faisais, au stade de la motion portant ajournement de la Chambre, une brève requête au ministre des Finances, afin de reconsidérer le maintien du taux de dépréciation des camions à 30 p. 100 au lieu de 20 p. 100, tel qu'il avait été proposé dans son exposé budgétaire. Je puis dire que cette intervention s'est avérée heureuse, puisque l'honorable ministre des Finances a revisé sa position sur le taux de dépréciation des camions et l'a maintenu à 30 p. 100.

L'amendement proposé par l'honorable député de Port-Arthur (M. Andras) se lit comme il suit, en français:

Que le bill C-231, Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes soit modifié

a) en insérant, à la page 13, immédiatement après l'article 19 du bill, tel qu'il est réimprimé, ce qui suit:

Avis d'acquisition proposée.

«20. (1) Une compagnie de chemin de fer, une compagnie de pipe-line pour denrées, une compagnie de transport par eau, ou une personne qui exploite une entreprise de transport par véhicule à moteur ou un transporteur par air, relevant de la compétence législative du Parlement du Canada, qui se propose d'acquérir, directement ou indirectement, un intérêt, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, dans les affaires ou l'entreprise de toute personne qui fait principalement des affaires de transport, que ces affaires ou cette entreprise soient ou non assujetties à la juridiction du Parlement, doit donner avis de l'acquisition proposée à la Commission.

Il me fait plaisir d'appuyer cet amendement, car je considère que l'industrie du transport routier est une industrie de la plus haute importance pour l'économie du pays tout entier. Cette industrie représente un investissement dépassant un milliard de dollars et, à l'heure actuelle, environ 55,000 employés, uniquement dans la province de Québec, vivent directement de l'industrie du transport.

Une personne sur vingt, au Canada, est employée par l'industrie du transport routier. Un dollar sur treize, qu'il s'agisse de gages, de salaires ou de revenus marginaux, sur le plan du travail, provient, pour les Canadiens, du secteur du transport.

Il est étrange de constater que les gouvernements précédents, depuis l'époque de l'avènement du camionnage, aient omis de tenir compte de l'existence de cette industrie dans les diverses pièces de mesures législatives fédérales qui affectent les intérêts du camionnage sur le plan de la concurrence.

Toutefois, enfin, un gouvernement libéral a songé à reviser au complet la politique nationale de transport, en tenant compte de tous les modes de transport, y compris l'industrie du camionnage. Ce précédent est tout à son mérite, et je suis convaincu que cette industrie saura reconnaître ce geste éloquent et important.

Cette nouvelle politique nationale du transport était réclamée depuis longtemps par les diverses associations de camionnage du Canada. On peut lire, dans le bulletin de l'Association du camionnage canadien du 23 avril 1965, que cette Association demandera au gouvernement fédéral d'étudier une nouvelle législation fédérale pour permettre aux régies provinciales de «contrôle», qui exercent le «contrôle» sur le camionnage extra-provincial, de travailler ensemble, comme une seule unité. Ainsi, la nouvelle loi préserverait les régies provinciales comme agences de «contrôle», leur permettant de se réunir légalement, comme une régie mixte, pour étudier les demandes de camionnage extra-provincial.

Le bulletin du 14 juillet 1965 de cette même Association mentionne que le ministre des Transports (M. Pickersgill) continue sa série de discours préconisant l'établissement d'une autorité nationale des transports, et le bulletin mentionne que son appel pour une telle autorité constitue le premier exposé logique, depuis des années, sur une approche fédérale véritablement positive, relativement aux problèmes nationaux de transport.

Il me semble urgent d'établir une politique nationale des transports au Canada. Même si la province de Québec a donné l'exemple en adoptant des lois adéquates, il n'en reste pas moins que le transport routier a évolué, maintenant, d'un océan à l'autre, et qu'il faut coordonner toute cette législation par une loi fédérale.

L'ACC, ou l'Association canadienne du camionnage, est satisfaite du bill à l'étude et de l'amendement discuté, puisqu'elle a fait des démarches dans ce sens, et ce pour les raisons suivantes:

Premièrement, pour mettre fin à la multiplicité d'audiences par de nombreuses régies provinciales.

Deuxièmement, pour mettre fin au conflit entre une province et une autre en fonction des permis accordés pour la même entreprise extra-provinciale.

Troisièmement, pour établir une réglementation des tarifs extra-provinciaux dans tout le Canada.

Quatrièmement, pour établir un contrôle légal adéquat sur les cessions de propriétés des compagnies extra-provinciales.

Cinquièmement, pour enrayer l'effritement constant de l'application de la réglementation extra-provinciale de la loi sur le transport par véhicule à moteur.

Dans la province de Québec, en particulier, la Régie des transports exerce une surveillance et un contrôle sur un nombre imposant et important de propriétaires d'entreprises publiques pour le transport de marchandises et de voyageurs. Comme cette agence existe déjà, il est question, dans l'amendement, d'utiliser les bons offices des régies qui existent actuellement dans toutes les provinces, lesquelles possèdent l'expérience et la compétence pour régler les problèmes de l'industrie du transport routier. Ce sont les meilleurs organismes existants et ils sont prêts à collaborer avec le gouvernement fédéral pour la bonne administration de cette loi sur le transport.

Je suis heureux de souligner qu'au Canada, c'est la province de Québec qui a à l'heure actuelle, selon les multiples attestations publiques, la meilleure législation pour protéger les intérêts aussi bien des camionneurs que des expéditeurs. N'ayant que 11 p. 100 des voies ferroviaires du Canada et 30 p. 100 de la population du pays, Québec a dû compter davantage sur le transport routier. C'est ce qui explique, d'ailleurs, le développement extraordinaire de cette industrie dans cette province.

Les associations de camionnage ont fait entendre fréquemment des protestations énergiques contre les subsides accordés aux chemins de fer, contre cette aide paternelle de l'État. Elles préconisent que l'État devrait plutôt donner des subsides aux expéditeurs qui pourraient alors eux-mêmes choisir leur mode de transport. L'amendement proposé vise également à empêcher l'intrusion des chemins de fer dans l'industrie du transport routier. Dans un pays où l'on prône les libertés de parole, de culte, de mouvement, d'entreprise, de la personne, de la propriété privée, de la presse, de la liberté de choix à l'égard des partis politiques, on devrait également prôner la liberté des entreprises de transport routier et laisser s'exercer entre ces différentes entreprises le jeu de la libre concurrence.

L'usager des modes de transport devrait pouvoir choisir en toute liberté le mode de transport qu'il préfère. Il serait important, aussi, que les recettes et les dépenses de chaque mode de transport s'équilibrent, chaque mode devant assumer la responsabilité de son équilibre financier. Les mots «libre choix de l'usager» font évidemment appel à la concurrence, seule capable de garantir à l'usager le coût minimum du transport, les conditions d'une saine concurrence et l'équilibre financier de toutes les entreprises.

Cette définition de la libre entreprise des transports routiers est appuyée par l'Union internationale des transports routiers de Genève, dans son manifeste publié en juillet 1962. Comme en fait foi la page 13 de ce document, elle déclare:

> Par ailleurs, l'URI retient, à titre d'impératifs préalables, les deux propositions ci-dessous qui sont susceptibles d'être admises dans tous les systèmes économiques concurrentiels ou non.
>
> Impératif nº 1—Le libre choix de l'usager.
>
> L'usager doit pouvoir en toute liberté, et compte tenu de la valeur d'usage qu'il définit pour son propre compte, choisir son mode et son entreprise de transport, ou encore décider d'effectuer lui-même le transport.
>
> Impératif nº 2—L'équilibre financier.
>
> Les recettes et dépenses de chaque mode de transport et de chaque entreprise de transport doivent être équilibrées, chaque entreprise devant assumer la responsabilité de son équilibre financier.

En effet, le rôle de l'État n'est pas de suppléer l'entreprise privée mais plutôt de collaborer avec elle afin d'améliorer l'économie du pays tout entier. Dans le discours que j'ai prononcé le 20 avril 1966 sur le budget, j'ai fait une déclaration de principe relativement au succès de la libre entreprise au Canada et à la nécessité pour le pays de continuer ce système en l'adaptant aux besoins modernes.

Ici même, au pays, la Commission royale d'enquête de Terre-Neuve concluait ainsi:

> CNR et *CN Transportation Ltd.* ne devraient pas être autorisés à acheter des entreprises de camionnage privées et ils ne devraient pas être autorisés à contrôler directement les entreprises de camionnage privées.

Et, plus loin:

> Ils devraient se limiter à un service de fourgon d'une station à une autre et ils ne devraient pas être autorisés à entrer en concurrence directe avec le camionnage privé.

De plus, dans le mémoire du gouvernement de la province de Québec, soumis à la Commission royale des transports, au Canada, en décembre 1960, on peut lire:

> Article 302.
>
> Nous croyons que les chemins de fer devraient augmenter l'efficacité de leur service, le camionnage ne devant être pour eux que le prolongement restreint de l'exploitation ferroviaire. Mais nous nous opposons à ce que les chemins de fer prennent une place prépondérante ou détiennent presque un monopole dans l'industrie du camionnage, aux dépens des camionneurs indépendants et au détriment de l'intérêt public en général. Pour ce

qui est de la province de Québec, nous utilisons déjà dans ce but les prescriptions de la Loi de la Régie des transports (13 George VI, chapitre 21, tel qu'amendée, son Ordonnance générale et ses amendements).

Article 303.

Nous rappelons aux chemins de fer que leur principale responsabilité à l'endroit du peuple canadien—du point de vue historique, économique et social—est d'organiser un système de transport ferroviaire efficace et économique, et non pas de se lancer dans l'industrie du camionnage. Par conséquent, nous voulons qu'ils ne touchent pas à l'industrie du camionnage dans la province sauf, dans certains cas exceptionnels, quand cela leur est nécessaire pour remplir efficacement leur rôle comme chemins de fer.

Article 304.

Nous prenons note de l'assurance donnée par les chemins de fer que leur présence dans l'industrie du camionnage n'a pas pour but d'en chasser les camionneurs indépendants, mais plutôt d'avoir un prolongement qui leur permette de fournir au public canadien un service de transport meilleur, plus souple et plus économique que dans le passé.

Article 305.

Le camionnage comme complément restreint à l'exploitation ferroviaire ne doit pas aller au-delà de la cueillette et de la livraison par les camions qui appartiennent aux chemins de fer dans les centres métropolitains et les principales cités.

Aux États-Unis, les chemins de fer sont exclus du camionnage et le *Financial Times* du 24 juin 1963 mentionne, entre autres:

[*Traduction*]

La *Interstate Commerce Commission* a déclaré au National-Canadien à propos de la concurrence américaine ou canadienne que peu importait la longueur du parcours, elle n'autoriserait pas les chemins de fer à s'emparer d'une compagnie de camionnage exploité aux États-Unis...que tous les transporteurs motorisés de ce pays-là devaient être protégés contre le camionnage dominé par les chemins de fer.

● (4.20 p.m.)

[*Français*]

En Grande-Bretagne, la loi sur les transports de 1962 interdit aussi aux compagnies de chemin de fer d'entrer dans le domaine du camionnage. D'autres pays ont pris la même attitude, et je ne voudrais citer que les pays suivants: l'Allemagne, la Hollande, l'Italie, la France et le Mexique. Les pays ont légiféré sur ce sujet, afin de laisser au public expéditeur le choix du mode de transport terrestre, pour établir une réelle concurrence dans l'intérêt public. Il est essentiel, dans l'intérêt national, que le Canada ait un mode de transport terrestre complètement indépendant, non seulement pour les raisons que je viens d'invoquer mais aussi pour des raisons de relations ouvrières. Imaginez, monsieur le président, que dans notre pays, tous les modes de transport, chemins de fer, autobus et camions, soient «contrôlés» par les mêmes intérêts et qu'il y ait un arrêt de travail! Ce serait un désastre national.

Avant de terminer mes observations, monsieur le président, j'aimerais faire part à la Chambre du mémoire présenté en novembre 1966 au comité permanent des transports et communications sur le bill C-231 par l'Association canadienne du camionnage Inc. de mémoire mentionne en particulier, au paragraphe 41, à la page 14, sous le titre «l'accès du chemin de fer dans le domaine du camionnage», et je cite:

L'indépendance et le caractère concurrentiel de l'industrie du camionnage disparaissent graduellement. L'achat de firmes de camionnage par les compagnies de chemin de fer et le prolongement de l'exploitation de leurs lignes de camionnage soulève sûrement, dans une législation du transport de l'importance du bill C-231, la question d'une politique future du gouvernement.

Au paragraphe 42, on peut lire:

Cette intrusion des chemins de fer persiste depuis l'année 1946 avec des fluctuations de la part du CPR pendant les années 1946 à 1948 et 1957-1958, et dans le cas du CNR, surtout depuis 1959.

Par ailleurs, au paragraphe 43, on retrouve ce qui suit:

La politique nationale des transports pour le Canada exposée dans le bill C-231 amène inexorablement le Comité à examiner dans quelle mesure les compagnies de chemin de fer ont pénétré dans le domaine concurrentiel du camionnage et jusqu'à quel point elles sont en mesure de pouvoir en établir le contrôle. Nous soumettons respectueusement que le temps est venu pour le Parlement, voyant l'ampleur qu'a prise l'intrusion du chemin de fer et l'immense variété de services contrôlés par les compagnies ferroviaires sur les routes, d'aller au-delà d'explications grandiloquentes au sujet d'un «camionnage collaborateur» ou d'une «intégration des services».

Enfin, le paragraphe 44 se lit comme il suit:

Le contrôle peut être réalisé par les compagnies de chemin de fer dans un secteur donné de l'industrie du camionnage au moyen d'un seul achat parmi, disons, six compagnies de camionnage indépendantes qui opèrent sur un trajet...

Monsieur le président, j'aurais beaucoup d'autres choses à dire mais, malheureusement, je dois m'arrêter ici, et je voudrais, avant de reprendre mon siège, ajouter que les compagnies canadiennes de transport et les compagnies de transport du Québec sont en faveur de la nouvelle législation, surtout avec l'amendement proposé par le député de Port-Arthur et appuyé par moi-même, et j'espère que la Chambre voudra nous donner son appui.

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: Le comité consentirait-il à ce que l'amendement soit réservé, quitte à y revenir plus tard, pour nous permettre de passer maintenant à l'article 20?

M. le président: Le comité consent-il à ce que l'amendement du député de Port-Arthur soit réservé et que les articles 20 et 21, renumérotés dans le texte réimprimé, conservent les mêmes numéros pour le moment?

M. Mongrain: Monsieur le président, avant que nous arrivions à une décision là-dessus,

j'aimerais poser une question au ministre. Il y a une chose que je ne comprends pas très bien. L'auteur de l'amendement non plus, peut-être. Je lis ici: «. . .relevant de la compétence législative du Parlement du Canada, qui se propose d'acquérir, directement ou indirectement, un intérêt, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement». Supposons qu'on ne veuille pas acquérir, louer ou acheter, mais établir une chose qui n'existe pas. Dans ce cas l'amendement éliminerait-il cette lacune? J'aimerais connaître l'opinion du motionnaire de l'amendement ou du ministre à cet égard.

L'hon. M. Pickersgill: Je suppose que si une société de chemins de fer, par exemple, voulait établir un service de camionnage là où il n'y en aurait pas, il lui faudrait suivre la procédure établie. Les dispositions actuelles de la loi sur les véhicules automobiles—dont je ne me rappelle jamais le nom—sont bel et bien stipulées, et la loi accorde en notre nom aux agences provinciales la compétence dans ce domaine. Une fois que nous aurons adopté le projet de loi et que nous aurons consulté les provinces, si nous nous proposons un jour d'exercer cette compétence, nous devrons respecter les règles qu'on aura établies au sujet de l'aménagement d'un nouvel embranchement. Dans le cas d'un pipe-line qu'un chemin de fer pourrait vouloir construire, ce dernier devra naturellement suivre la procédure établie dans la mesure à l'étude quant aux pipelines pour denrées. S'il veut mettre sur pied une nouvelle entreprise de navigation, il devra respecter les dispositions de la loi actuelle.

M. Mongrain: J'accepte volontiers, monsieur le président, qu'on réserve l'amendement, mais je prierais le ministre d'étudier la possibilité d'ajouter, après les mots «se propose», les mots suivants: «d'établir». Viendraient ensuite les mots: «d'acquérir, directement ou indirectement».

L'hon. M. Pickersgill: Je serai très heureux de demander à mes conseillers juridiques d'examiner la proposition. Je pense qu'il serait préférable que je n'exprime aucune opinion avant qu'ils se soient prononcés.

M. le président: L'amendement est-il réservé?

Des voix: D'accord.

(L'amendement est réservé.)

M. Baldwin: Monsieur le président, je devrais peut-être maintenant demander une directive. Je voulais proposer un amendement qui constituerait le nouvel article 20A. Je consens à l'adoption de l'article 20 s'il est entendu que la chose n'empêchera pas la présentation de mon amendement.

L'hon. M. Pickersgill: Elle ne l'empêchera pas.

M. Baldwin: Après l'adoption de l'article 20, je veux proposer comme amendement un nouvel article 20A.

(L'article 20 est adopté.)

Sur l'article 21—*Modifications et abrogations.*

L'hon. M. Pickersgill: Avant que le député prenne la parole, au sujet de son amendement, j'aimerais que l'article 21 soit réservé car jusqu'à ce qu'on en ait disposé je ne voudrais pas en traiter.

(L'article 21 est réservé.)

M. Baldwin: Monsieur le président, quoique je ne sache pas encore où j'en suis au sujet de la numérotation de ces articles, j'aimerais proposer un amendement. Je le proposerai comme article 20A, sous réserve de la condition indiquée par le ministre et que le comité semble avoir approuvée. Il devra peut-être être renuméroté s'il est accepté, étant donné certains changements qui devront être apportés par suite de l'amendement du député de Port-Arthur. Il y a quelque temps, j'ai donné une idée de la nature de cet amendement. Je veux le proposer tout d'abord à cause des pouvoirs extraordinaires donnés à la Commission canadienne des transports. Je ne m'oppose pas à ces pouvoirs. Comme je l'ai dit déjà, nous sommes en train d'être engloutis dans le tourbillon de notre vie industrielle, économique et sociale, et nous sommes forcés d'agir ainsi. Toutefois, nous devrions prévoir, en donnant ces pouvoirs, autant de garanties que possible pour nous-mêmes et pour ceux que nous représentons.

Je conseillerais aux députés qui, pour la plupart ont étudié soigneusement ce projet de loi, d'examiner certaines des dispositions relatives aux pouvoirs de la Commission. Ils remarqueront que les articles 5, 14, et 88, l'annexe du bill, et un certain nombre de bills et d'autres lois devront être modifiés par suite de ce bill. A l'article 15 (5), nous donnons même à la Commission le pouvoir de déléguer ces pouvoirs et ces fonctions.

• (4.30 p.m.)

L'article 28 autorise la Commission à soustraire à l'application de la loi certains domaines de responsabilité. La Commission pourra établir des règlements en se prévalant des pouvoirs dont elle héritera de la Commission des transports ainsi que d'autres commissions

et associations qu'elle remplacera, mais, en outre, les articles 35 *o* et 35 *r* lui confèrent à cet égard des pouvoirs additionnels très considérables. L'article 35 *r* autorise la Commission à établir les règlements qu'elle jugera nécessaires pour la réalisation des objets du bill. L'article 35 *o* permet aussi à la Commission d'imposer des sanctions et des peines, l'amende fixée ne devant pas dépasser $1,000. Autrement dit, elle pourra imposer une peine à quiconque enfreindra les articles de la loi ou des règlements. En outre, la Commission pourra faire des recommandations sur des dépenses de quelque 480 millions de dollars, pendant une période de 8 ans; ce chiffre représente le montant nécessaire pour éliminer graduellement les subventions.

Outre ces pouvoirs, la Commission a le droit de recommander au gouverneur en conseil ou au ministre des Finances—je ne sais plus auquel des deux, il y a peut-être une distinction à faire—le versement de sommes nécessaires, selon lui, pour compenser les pertes provenant des services non rentables de voyageurs et des embranchements. La Commission aura d'énormes pouvoirs pour recommander et allouer les versements de centaines de millions de dollars. Jamais encore un si petit nommbre de personnes non élues n'a obtenu pareille autorité quant aux éléments de notre économie et à tous les aspects du domaine des transports.

A une étape antérieure, j'ai donné les détails d'un amendement que j'ai l'intention de présenter. J'en ai quelques exemplaires en anglais et en français. Il se peut que je prenne, pour le lire, quelques minutes du temps dont dispose le comité. Je tiens cependant à en donner lecture, certains députés ne l'ont peut-être encore ni lu ni entendu. Voici mon amendement:

...que l'article 20 soit modifié par l'addition du paragraphe suivant:

(1) Aussitôt que possible après le commencement de la première session de chaque législature, en tout cas au plus tard quinze jours après le commencement de ladite session, un comité formé de neuf membres de la Chambre des communes (connu sous le nom de comité de la loi nationale sur les transports) doit être nommé pour la durée de la législature selon la pratique de cette Chambre en ce qui a trait à la nomination des membres des comités permanents.

(2) Le comité doit avoir un président et un vice-président élus par les membres de temps à autre, pourvu que le président soit un membre de l'opposition.

(3) Sauf dispositions contraires de ladite loi, la pratique générale établie par le Règlement prévaudra au sujet des réunions et des décisions dudit comité.

(4) Les pouvoirs et les fonctions du comité sont les suivants:

a) examiner le rapport annuel présenté au gouverneur en conseil par la Commission et faire rapport à la Chambre de toutes les questions traitées dans ce rapport avec les commentaires qu'il juge à propos; et

b) examiner toute question qui lui est déférée par la Chambre des communes et en faire rapport à la Chambre.

(5) Le comité peut, et à la demande du témoin devra, entendre à huis clos les témoignages rendus de vive voix ou par écrit qui, de l'avis du comité, ont trait à une question secrète et confidentielle.

(6) Quand, à la demande du témoin, le témoignage est entendu par le comité à huis clos, le comité ou un de ses membres ne devront pas, sans le consentement écrit du témoin, révéler ou publier le témoignage au complet ou en partie.

(7) Toute personne qualifiée pour témoigner sur toute question qu'étudie le comité peut être sommée de comparaître.

(8) Toute personne qui témoigne devant le comité ne peut, sans raison valable (dont il lui incombera de fournir la preuve), refuser

a) d'être assermentée ou de faire une déclaration;

b) de répondre à une question qui lui est posée par le comité ou un de ses membres; ou

c) de produire un document exigé par le comité.

J'ai déjà signalé cette affaire au comité car, à mon avis, le gouvernement, les députés, le Parlement, la presse et le public font preuve de trop d'indifférence et de nonchalance en ce qui concerne le pouvoir presque absolu que le Parlement accorde de temps à autre aux commissions, conseils, et sociétés de la Couronne pour diriger et régler les divers aspects de notre vie économique et sociale. L'histoire révèle que l'une des choses les plus regrettables au sujet de la perte des libertés est que ceux qui avaient le droit et l'occasion d'agir ont négligé de le faire. Petit à petit, étape après étape et d'un domaine à l'autre, les divers droits qui, à un moment donné relevaient du corps législatif élu de notre pays ont été subtilisés, grignotés et rognés.

Par suite de l'immense expansion de l'activité gouvernementale, on peut évidemment se demander si les fonctionnaires spécialisés de l'État ne deviennent pas les maîtres de ceux qu'ils devraient servir. Plusieurs autres questions se posent en même temps. N'y a-t-il pas un trop grand nombre d'administrateurs nantis de l'autorité de législateur ou de juge? Cela ne viole-t-il pas le principe de la séparation des pouvoirs et la justice naturelle? Le point le plus important est peut-être le principe fondamental de la démocratie. Une réglementation administrative qui devient tentaculaire ne sape-t-elle pas l'idéal d'un gouvernement représentatif qui s'exprime par l'intermédiaire d'une assemblée législative élue par le peuple?

Je le répète, les conditions actuelles de la société, du monde où nous vivons rendraient impossible l'administration de l'État en l'absence de commissions et de tribunaux munis d'une certaine autorité, notamment celle d'établir des règlements et de prévoir des sanctions lorsque ceux-ci sont violés. Il serait absolument impossible à n'importe quel parlement de s'attaquer à la totalité des problèmes qui surgissent et qui méritent notre attention. Lorsque nous constatons, toutefois, qu'on se plaint, comme si souvent le font les entreprises et les organisations, d'être obligé, de par les instructions d'une commission ou d'une association, de faire un certain rapport, d'expédier certains documents ou de fournir certaines données statistiques, nous devons le déplorer lorsque ces instructions sont émises en vertu de règlements et de décrets qui ne figurent pas dans les statuts. Que de fois des fonctionnaires nommés nous tracent à nous, particuliers, des consignes à observer. Cela est déplorable parce que ces personnes n'ont pas de talents surnaturels. Elles n'ont pas été consacrées. Elles agissent ainsi parce que nous, les législateurs, leur avons donné cette autorité et il nous revient, ce faisant, d'établir pour la canaliser, des garanties, sans toutefois restreindre l'efficacité de l'activité et du rôle de ces commissions. Nous devons nous assurer que ce rôle ne finisse pas par nuire à nos commettants.

Il est peut-être souhaitable qu'un tel différend existe entre des représentants élus et des fonctionnaires. En fait, je crois qu'il y a plus de dissentiment—et c'est normal—entre nous, qui siégeons ici et les personnes qui détiennent leurs postes par voie de nomination. C'est d'ailleurs la seule façon d'avoir un bon gouvernement, pourvu que les forces et les conditions soient égales. C'est ce dont j'ai eu à me plaindre quant à nombre de tâches que nous confient nos commettants. Nous ne sommes pas suffisamment équipés, renseignés ou conseillés pour nous en acquitter. C'est dans cet esprit que je propose mon amendement.

• (4.40 p.m.)

Je le répète, si le Règlement me l'avait permis, j'aurais inséré une disposition pour que le comité proposé dispose de l'avis de spécialistes. Cela aurait comporté la dépense de fonds et les simples députés n'ont pas le droit de faire de telles propositions; c'est pourquoi je m'en suis abstenu, tout en espérant que si un comité du genre était créé, le gouvernement songerait à lui adjoindre des spécialistes. Sur une question aussi complexe, fort peu de gens ont les qualités et la compétence nécessaires pour siéger à un comité capable de s'acquitter du mandat auquel je songe; pour que les travaux du comité ne soient pas futiles, il est donc indispensable que ses membres puissent s'adresser en tout temps et sans réserve à des personnes compétentes et bien informées.

Je terminerai en disant que le gouvernement le sait fort bien. Quand on a discuté, il y a quelque temps, du nouveau Règlement proposé que la Chambre suit provisoirement en ce moment, j'ai demandé au premier ministre si l'on ne pourrait pas créer un comité de la délégation du pouvoir. La réponse du très honorable représentant à ce moment-là montrait qu'il connaissait bien le problème. Il avait parlé du livre de lord Hewart *The New Despotism*. Il avait dit bien comprendre la difficulté qu'éprouvait le gouvernement. Il avait alors laissé entendre qu'on pourrait peut-être pallier la difficulté, mais jusqu'à maintenant rien n'a été fait. Le gouvernement se rend compte de l'existence de ce problème mais, bien entendu, l'initiative doit venir de quelqu'un qui ne fait pas partie du gouvernement.

Voilà pourquoi dans mon amendement, je propose la création d'un comité statutaire, concept inédit dans notre pays. Ce comité siégerait d'une législature à l'autre, constituant ainsi, je l'espère, pour la durée d'une législature, un groupe d'hommes qui acquerraient une connaissance spécialisée de ce sujet fort complexe, qui ne seraient pas un tribunal d'appel—chose inconcevable pour la Commission des transports—qui n'entraveraient pas le travail de la Commission mais qui nous permettraient d'observer le fonctionnement de cette dernière. Nous pourrions ainsi voir dans quelle mesure les initiatives de la Commission influent sur la vie sociale et économique des Canadiens et songer aux remèdes à apporter si, de l'avis du comité, il se produisait de l'inédit.

Le ministre sera le dernier à nier que le projet de loi renferme des aspects et des caractéristiques dont il n'est pas trop sûr. Quelle sera la situation d'ici trois, quatre ou cinq ans? Ni lui ni personne au pays ne saurait le dire. On peut difficilement concevoir en ce moment les problèmes éventuels dans le domaine des transports étant donné les innovations qu'engendre le bill. J'exhorte donc le gouvernement, le ministre et tous les députés,

quelles que soient leurs opinions politiques, à appuyer autant qu'ils le peuvent, la proposition que je formule sous forme d'amendement.

M. Lewis: Puis-je poser au député une couple de questions? D'abord, s'opposerait-il à ce que son amendement soit réservé comme l'ont été d'autres articles et amendements? Deuxièmement, je voudrais qu'il nous dise, sans formuler pour le moment d'opinion bien tranchée, comment il peut légitimer la disposition que renferme son amendement et selon laquelle on pourrait obtenir des preuves en privé qui deviendraient la propriété exclusive des douze membres du comité. De la sorte le comité, ni aucun de ses membres, ne pourraient appeler l'attention de la Chambre sur le sujet des preuves. A quoi cela pourrait-il bien servir? Le député pourrait peut-être me l'expliquer. Si le comité doit nous permettre d'observer le fonctionnement de la Commission comme à travers une paroi vitrée, ce sera difficile si la paroi est embuée et qu'elle empêche de voir. Si les preuves sont reçues en privé, la Chambre et le pays ignoreront évidemment la façon dont la Commission les aura traitées. Pourquoi donc obtenir ainsi des preuves en privé?

M. le président suppléant (M. Richard): Avant que le député de Peace-River prenne la parole, la présidence devrait, je pense, donner lecture de l'amendement. Le député de Peace-River propose que le bill nº C-231 soit modifié par l'addition de l'article suivant. Vais-je passer outre?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, pourrais-je dire un mot? Comme je l'ai laissé à entendre, j'éprouve un vif interêt à l'égard des objectifs généraux auxquels songe le représentant et que le député de Qu'Appelle a aussi exprimés. Un tel comité me paraîtrait souhaitable, quoique je ne sois pas certain de comprendre pourquoi notre comité permanent des transports et communications ne serait pas aussi approprié que tout autre comité éventuel.

Le représentant a eu tout à fait raison de dire qu'il ne saurait proposer formellement l'assistance d'experts parce qu'elle comporterait une dépense d'argent. Je crois avoir prouvé ma sympathie à cet égard en facilitant le travail du comité permanent lors de l'étude du projet de loi et en encourageant les commissaires de la régie intérieure qui ont acquitté les honoraires des experts. Il se peut que ces frais soient portés au compte de mon ministère, mais les experts ont fait du très bon travail. Je suis tout à fait d'accord avec les objectifs en question.

Je dois dire que je partage pleinement la méfiance du député d'York-Sud au sujet du témoignage secret. J'ai d'autant plus de doute quant à la mesure où le témoignage sera réellement secret que je suis membre du Conseil privé et qu'il ne l'est pas. Toutefois, j'ai une objection plus fondamentale à l'amendement, et j'aimerais l'exprimer tout de suite, car je n'agirais pas loyalement en donnant aux députés l'impression que je pourrais appuyer cet amendement. Je ne pourrais y souscrire parce que je suis membre de la Chambre des communes et ne pourrais ainsi appuyer une mesure permettant aux membres de l'autre endroit et à la Couronne de nous dicter nos règlements ici à la Chambre. Au 17e siècle, alors que le roi Charles 1er s'était rendu à la Chambre des communes du Parlement de l'époque pour diriger ses activités, l'Orateur avait prononcé la fameuse déclaration qu'il n'avait d'yeux pour voir ni d'oreilles pour entendre, et nous savons tous le reste. A mon avis, il est tout aussi répréhensible d'insérer dans une loi qui nécessite l'assentiment—et le dissentiment, s'ils diffèrent d'opinion—des honorables messieurs pour qui j'ai la plus grande estime, mais qui ne sont pas des nôtres. Ils ne font pas partie de cette Chambre et je ne crois qu'il leur appartient de nous dicter nos règlements. A mon avis, ce serait une grave erreur d'admettre, même pour une bonne cause, qu'ils aient le droit de nous dire comment nous devrions conduire nos affaires.

L'honorable représentant a dit, sauf erreur, qu'il voulait que ces choses restent sous l'œil scrutateur des représentants élus du peuple. C'est juste, et nous sommes les représentants élus du peuple. Les dames et les messieurs à l'autre bout de cet édifice ne sont pas les représentants élus du peuple ni les représentants de la Couronne. Selon moi, ce serait tout simplement renoncer, en principe à nos droits traditionnels que d'essayer d'inclure dans une mesure législative exigeant le consentement de l'autre endroit, en amendement au Règlement de la Chambre. Si nous jugions à propos plus tard, nous ou une autre législature, de modifier la chose, nous ne pourrions le faire sans le consentement de ces autres organismes.

• (4.50 p.m.)

Le leader de la Chambre a inscrit au *Feuilleton*, en son nom ou en celui du premier ministre, une motion visant à l'établissement d'un comité chargé d'examiner le Règlement. Je vois la chose d'un très bon œil et je pourrais même m'engager à l'appuyer en principe. Je ne vois pas pourquoi le comité actuel des transports et communications ne serait pas chargé d'exercer cette fonction, si on lui accordait l'aide supplémentaire dont je serais heureux de le voir bénéficier. Nous avons des questions très compliquées à résoudre actuellement. La mesure législative actuelle est une des plus difficiles que nous ayons eues à étudier depuis mon arrivée à la Chambre. Nous devrions, selon moi, faire en sorte de pouvoir recourir à des spécialistes pour nous aider au cours des revisions qui pourront s'imposer à l'occasion.

Je ne voudrais pas laisser croire au député que je ne vois pas ses intentions d'un bon œil. Elles sont saines et excellentes, à mon avis. Néanmoins, la façon dont il aimerait les réaliser, par une disposition statutaire traitant du Règlement de notre corps électif, nous ferait renoncer, en faveur d'autres personnes, à cette petite enclave d'indépendance qui est à la base d'un gouvernement autonome. Voilà pourquoi, monsieur l'Orateur, j'ai cru bon de ne pas m'attarder à dire pourquoi je ne voterais pas en faveur de l'amendement. Je suis d'accord avec le député d'York-Sud au sujet des témoignages confidentiels. Cela ne saurait s'appliquer et je doute même de son opportunité, dans le cas où on l'appliquerait.

L'hon. M. Hamilton: Je n'ai pas l'intention de traiter de la question des témoignages confidentiels. Je pense que le député de Peace-River va s'en charger. J'aurais bien voulu que le ministre ne prenne pas la parole avant de me laisser l'occasion de faire quelques remarques à ce sujet, car je voulais traiter de ses raisons de s'opposer à l'amendement. J'espérais y aller de mes arguments avant se prononce là-dessus. Je vais les présenter au comité aussi sincèrement et franchement que je le pourrai.

L'amendement du député de Peace-River, qui traite de la liberté des gens de diriger leurs propres affaires, s'inscrit vraisemblablement dans la lutte pour la liberté entreprise par l'homme, de même que dans toutes les autres grandes mesures prises par le passé, y compris la Grande Charte et ainsi de suite. Je vais vous citer mes raisons à l'appui de cette déclaration, monsieur le président. Ceux qui tentent sérieusement de voir comment un gouvernement moderne peut s'adapter à notre régime économique contemporain, en vigueur dans le monde occidental, s'apercevront que la question se résume à ceci: quel degré de contrôle pouvons-nous laisser exercer à la population, par l'intermédiaire de ses représentants élus? La réponse que vient donner le ministre désavoue tout l'excellent travail qu'il a accompli depuis deux ans et demi. Au cours des 48 heures qui viennent de s'écouler, j'ai déclaré à mes collègues et aux gens de la tribune des journalistes, qu'à mon avis, et compte tenu de mon expérience de dix ans à la Chambre et d'un quart de siècle dans la vie publique du pays, je n'avais encore jamais vu un ministre comprendre un bill compliqué aussi rapidement, exprimer ses opinions à ce sujet aussi clairement et se montrer aussi conciliant vis-à-vis des désirs du comité que le ministre actuel.

Il s'est révélé un virtuose en maîtrisant un projet de loi complexe—qui touche l'avenir économique et social du Canada—tout en offrant aux représentants élus, au comité et à la Chambre, l'occasion de travailler ensemble à la rédaction d'une mesure qui porte sur un domaine avec lequel très peu d'entre nous sont familiers et où nul ne sait ce que demain nous réserve. Personne ici n'aurait pu, à cet égard, faire preuve d'un esprit plus pénétrant que le ministre. Je parle d'expérience puisque, lorsque j'étais ministre, je me suis penché pendant deux ans sur cette question. Je ne suis plus la situation d'aussi près maintenant, mais je me suis intéressé très longtemps à l'espect économique des transports, notamment des chemins de fer. C'est donc sans réserve que j'adresse ces compliments au ministre.

Toutefois, je trouve sa dernière déclaration regrettable. J'espère au contraire que nous pourrons garder encore quelque temps la même attitude. Il suffit d'étudier les problèmes auxquels ont à faire face les gouvernements de l'Allemagne de l'Ouest, de la Suède, du Royaume-Uni et des États-Unis pour se rendre compte qu'il n'est pas facile d'essayer de faire fonctionner un régime parlementaire issu des sept derniers siècles de régime social et économique. Au Canada aussi nous avons le même genre de problèmes d'adaptation. Si nous nous assujettissons au précédent de Charles 1^er^, il n'y a alors pas de solution à notre problème. C'est ce qu'a fait le ministre. Si les hommes de notre génération ne peuvent reconnaître la nécessité d'adapter les formes traditionneles du gouvernement démocratique aux structures corporatives actuelles, alors tous nos efforts ici à la Chambre et ceux des autres gouvernements démocratiques sont vains. C'est cela que le député de Peace-River a versé au compte rendu officiel aujourd'hui dans un discours qui, par sa logique, se classe parmi les meilleurs qu'il m'ait été donné de

lire dans l'histoire de l'Occident depuis plusieurs siècles. Les députés devraient relire ce discours.

Depuis deux ans et demi nous acceptons, ici à la Chambre, de commun accord entre les partis je crains bien, de remettre certains des pouvoirs extraordinaires du Parlement à un petit groupe qui, par le passé, n'a pas prouvé qu'il savait protéger les intérêts du peuple. Nous l'avons fait, faute de pouvoir trouver un autre moyen de rendre l'ensemble de ces transports plus efficace. Le comité a pu le constater dans certains de mes discours sur l'aspect rationnel du présent bill: nous cherchons maintenant à accroître encore davantage les pouvoirs de la Commission.

Examinons toutes les autres sociétés de la Couronne, organismes et commissions que le Parlement, dans sa sagesse, a créés pour leur confier l'exécution de ses affaires. Examinons toute la question de la délégation des pouvoirs. Nous constaterons une très grande faiblesse, qui est la façon de prendre contact avec ces organismes. On ne veut pas que le Parlement s'ingère dans leurs tâches quotidiennes d'administration. Comme le député de Peace-River l'a bien précisé, on ne veut pas leur dicter de ligne de conduite relativement à l'aspect juridique de leurs fonctions. Toutefois, le maintien du système capitaliste moderne du monde occidental et des institutions démocratiques, exige un examen franc des méthodes relatives à nos institutions.

Je n'ai qu'un mot pour décrire l'argument selon lequel, du seul fait de l'adoption de ce bill ici et à l'autre endroit et de l'assentiment du Gouverneur général, nous ne sommes plus maîtres de notre Règlement; ce mot, c'est «pure farce». Tout ce que nous demandons, dans cet amendement, c'est de faire savoir à la nation que nous avons délégué ces pouvoirs énormes à une haute commission mais que nous nous réservons aussi le droit de regard sur son activité.

• (5.00 p.m.)

Nous avons admis qu'individuellement, en tant que profanes, nous n'avons pas qualité pour traiter cette question et qu'il nous faut l'avis des experts. Nous savons par expérience à quoi nous attendre ici. Il arrive que les comités ne se mettent à l'œuvre que des semaines ou des mois après le début de la session. Voici l'occasion tout indiquée de prouver qu'un groupe démocratique peut se montrer à la hauteur de la situation et apporter, avec sagesse et modération, les modifications nécessaires à notre régime pour qu'il agisse plus vite et soit mieux adapté aux réalités contemporaines.

A mon avis, aucun partisan, dans cette Chambre, du régime parlementaire ne veut le voir perdre la moindre parcelle de son autorité. Notre proposition maintiendra en quelque sorte le pouvoir qu'exerce le peuple par l'entremise de ses représentants élus. Prétendre que nous perdons le droit de contrôler notre propre règlement si les sénateurs doivent se prononcer sur notre projet de loi, c'est invoquer un argument insignifiant, mesquin et qui ne tient pas debout.

Tel est donc l'objet de l'amendement auquel le ministre, comme il l'a dit, et le leader du gouvernement à la Chambre, j'en suis sûr, souscrivent. En outre, j'ai lu des discours du premier ministre où il se déclare en faveur de changements à la structure parlementaire. Des hommes d'expérience et de bonne volonté tiennent à la souveraineté de notre Parlement, mais aussi à ce que notre régime économique fonctionne convenablement. Il faut nous rendre à l'évidence: notre régime économique est à tel point compliqué que nous, parlementaires, ne pouvons nous en occuper efficacement. Nous devons donc nous résigner à déférer notre autorité à une supercommission, voire à lui conférer de vastes pouvoirs. Toutefois, nous tenons à conserver le droit souverain du Parlement de contrôler les affaires publiques au nom de la population.

Créer un petit comité pour obtenir des conseils d'experts nous assurerait, comme l'a dit le député de Peace-River, une fenêtre. Celle-ci pourtant ne serait certes pas embuée, car les douze membres du comité représenteraient tous les partis et seraient comptables à la Chambre dans une certaine mesure. Par exemple, s'ils constataient que quelque chose laissait à désirer, ils pourraient prendre les dispositions voulues à la Chambre pour rectifier la situation, ou bien, s'ils voulaient formuler une proposition, le faire en bonne et due forme. Cela signifierait que les 17 membres de cette supercommission se sauraient surveillés par un groupe, assisté de conseillers compétents, qui veillerait à ce que les décisions soient, dans toute la mesure possible, conformes aux principes directeurs que le présent bill vise à établir. Ce comité constituerait en quelque sorte un rouage ayant pour mission officielle de surveiller directement les travaux de la Commission.

A mon avis—et j'espère que le ministre reconsidérera cette proposition—il faut éviter que le pays régresse par suite de ses efforts de modernisation. Nous savons ce qu'a donné, en France, la création d'un conseil d'État pour contrôler l'immense appareil bureaucratique de ce pays. Nous savons également ce qu'a

donné la création d'ombudsmen en Suède et en Nouvelle-Zélande. Ce sont là des efforts restreints, chétifs visant à établir quelque rapport d'équité entre la justice et le droit des particuliers et protéger le citoyen contre la bureaucratie de son pays.

Nous nous apprêtons à placer tout un secteur de notre économie sous l'autorité d'une supercommission. Il est donc grand temps de songer à apporter les changements de structure qui s'imposent pour maintenir et sauvegarder le droit qu'a la Chambre de surveiller cette commission sans nuire à son efficacité.

J'estime donc qu'il est tout à fait fallacieux de rétorquer que ma proposition ferait fondre sur le Canada de 1967 le fantôme inquisiteur de Charles 1er. Je n'ignore pas que le ministre est un ancien fonctionnaire, et que les fonctionnaires qui dirigent le pays sont compétents, sincères et généralement dévoués; ils en savent bien plus long que nous sur les divers aspects de l'administration des affaires publiques et leur concours nous est indispensable. Cependant, notre parti reconnaît qu'il faut laisser un peu de pouvoir entre les mains des représentants du peuple, et c'est là tout ce que nous revendiquons.

Je comprends que la déclaration du ministre témoignait de son passé et de ses longs états de service dans la fonction publique, mais il s'agit de savoir dans le monde aujourd'hui si les dirigeants auront autorité sur ceux qu'ils désignent à certaines fonctions. La question se pose non seulement en Allemagne de l'Ouest, en Suisse, en Suède, au Royaume-Uni, en France et aux États-Unis, mais aussi au Canada.

Devant la situation qui règne dans un grand pays d'Orient, la Chine, on se demande pourquoi, essentiellement, on s'y bat aujourd'hui? On s'y bat précisément sur la question que nous débattons cet après-midi, monsieur le président. En Chine, où la fonction publique, qui guide le cours quotidien des choses dans toutes les usines et dans toutes les fermes, est colossale, il y aura, naturellement, des protestations. Par quelque moyen, les gens devaient pouvoir exprimer leur mécontentement. On a même eu recours à l'octroi, aux élèves de l'école supérieure, d'argent et de laissez-passer donnant gratuitement droit au transport ferroviaire et à la nourriture, ce qui leur permettait de surveiller les usines et les bureaux du gouvernement et de demander aux bureaucrates d'expliquer les raisons de certains de leurs agissements. Mais, pour les gens, quel moyen brutal de s'exprimer et de surveiller leurs fonctionnaires.

L'éminent premier ministre de la Chine, Chou En-Lai, essaye de protéger ses bureaucrates, car il sait qu'ils sont essentiels à son pays. D'un autre côté, il constate le désir de l'homme de la rue qui veut exprimer ses critiques à l'endroit de ces fonctionnaires de qui il doit prendre les ordres dans les écoles, les universités, les rues, les usines et les fermes. Il ne faut pas rire des Gardes rouges car nous avons eu recours à la même tactique par le passé. Le mouvement puritain du 17e siècle en Grande-Bretagne était essentiellement comparable à celui des Gardes rouges; on a tenté de changer la nature de l'homme en le soumettant à une pression sociale publique et violente. Cela ne réussit jamais, évidemment, mais on en voit néanmoins le résultat final. Si, à certains moments, nous au Canada pensons que notre fonction publique est lente et peu flexible, cousue de chinoiseries administratives, alors je dis allez en Chine pour voir comment les choses se passent.

Comme je le disais, monsieur le président, la discussion ne porte pas uniquement sur les transports. Nous présentons un amendement afin d'améliorer la qualité du gouvernement démocratique à un moment où l'efficacité est à l'honneur. Si nous ne pouvons améliorer cette institution d'une manière pratique, il est inutile pour les gens de parcourir le pays et de réclamer à cor et à cri la réforme du Parlement. Dans son amendement, le député propose cette réforme. Il a aussi déclaré que cette même technique pourrait s'appliquer à la Société Radio-Canada et à d'autres sociétés de la Couronne. Aucun gouvernement n'aime se faire dire par le directeur d'une société de la Couronne: «Ne venez pas nous embarrasser; nous avons plein pouvoir pour agir».

• (5.10 p.m.)

Je ne fais aucun reproche à ceux qui croient sincèrement qu'on ne devrait pas critiquer ces sociétés de la Couronne car, dans bien des cas, nous leur avons nettement délégué ce pouvoir en vertu de la loi en question. Comme l'a signalé le député de Peace-river, la liberté ne se perd pas lors d'une révolution ou d'une guerre mais bien plutôt chaque jour, petit à petit.

Cet affaiblissement des pouvoirs dans le domaine des transports signifiera qu'une bonne tranche de notre autorité sera déléguée à une super-commission. Nous devrions rester en contact avec le conseil. Ce serait utile pour le Parlement et sa réputation en serait rehaussée si nous pouvions démontrer qu'il n'est pas gouverné par des mythes ou dominé par le culte du passé. Les gens croient que notre pratique habituelle est de ne pas permettre au Sénat d'adopter rien qui porte atteinte à notre Règlement.

Le transport par air, par rail, par pipe-line, par eau, par autobus et par camion, constitue le flot nourricier de la nation. Ce n'est pas en tant que conservateur que je formule ma demande, mais à titre de député, après consultation avec mes collègues. J'espère obtenir l'ap-

pui unanime de la Chambre. Nous espérons que les libéraux qui s'y trouvent seront d'accord avec les principes que nous invoquons. Nous nous efforçons modestement de sauvegarder les droits du Parlement. Nous reconnaissons que l'efficacité compte avant tout, mais il faut préserver le droit d'expression de l'individu.

Cet amendement n'est peut-être pas très bon. Nous ignorons s'il portera fruit, mais c'est le meilleur que nous ayons à offrir. Certains d'entre nous ont longtemps peiné sur cette question des transports. Nous avons d'autres amendements à présenter mais, en principe, aucun n'est plus important que celui-ci. D'après moi, le député de Peace-River, en amenant la question sur le tapis le 20 décembre, et encore aujourd'hui, s'est fait une réputation durable dans l'histoire du Parlement. Je lui rends hommage, ainsi qu'aux représentants de tous les partis, membres du comité des chemins de fer qui ont entendu de nombreux témoignages et ont fait preuve d'une grande souplesse et de beaucoup d'empressement à produire un bon projet de loi. Une foule d'amendements ont été acceptés par le comité.

Je rends hommage au personnel qui a dû travailler d'arrache-pied pour tâcher de trouver des réponses juridiques et statutaires aux problèmes soulevés. Dans ce cas-là, nous avons tous travaillé de concert. J'espère que le ministre n'invoquera pas sur-le-champ, comme il le fait parfois, un argument pour rejeter notre proposition. Le député de Peace-River peut, je pense, réfuter les arguments du député d'York-Nord...

Une voix: York-Sud.

L'hon. M. Hamilton: Pardon, d'York-Sud. Je crois que les arguments peuvent être réfutés. Nous essayons au fond de proposer à la Chambre un changement aux institutions pouvant servir de précédent pour d'autres commissions. Tous les autres pays du monde connaissent le même problème que nous. Je m'abstiendrai de citer des auteurs et des études. On a publié une foule d'articles et de monographies de personnes extrêmement compétentes qui se préoccupent de ce problème. Dans son dernier discours sur ce sujet au Canada, le haut-commissaire de Grande-Bretagne a insisté auprès des hauts fonctionnaires canadiens pour qu'ils accordent un peu plus de pouvoirs aux représentants élus. Cette demande instante a été faite par un homme qui a détenu cinq portefeuilles au Royaume-Uni et a vécu plusieurs années au Canada. Je crois qu'il nous respecte. S'il a adressé cette requête à nos fonctionnaires, c'est parce qu'à ses yeux, nos problèmes sont les mêmes que ceux du Royaume-Uni.

Les États-Unis sont en plus mauvaise posture que nous, et de tous les pays, la France est le pays le plus mal partagé. Il faut s'attaquer au problème. J'espère que le ministre ne s'empressera pas de donner son avis précipitamment. Nous avons étudié la question en toute humilité. Notre liberté à la Chambre n'en est pas altérée, mais les Canadiens sauront que nous tentons de protéger les droits du Parlement. Dans l'intérêt de l'efficacité, nous ne cherchons pas à enlever tout pouvoir aux commissions. Nous tâchons d'assumer nos responsabilités et de faire œuvre utile.

J'ose croire que le ministre étudiera sérieusement l'amendement. Nous tenons à faire connaître nos opinions là-dessus, de façon énergique. Je n'aborderai pas la question que j'ai soulevée hier soir, quant au progrès accompli par le ministre au sujet du bill, vu que la question n'est pas aussi importante que l'amendement actuel. J'exhorte le ministre à maintenir la réputation qu'il s'est acquise depuis deux ans et demi. Le principe du bill n'a pas de secrets pour lui, dit-on. Il nous l'a expliqué en détail au comité. Il a consenti à le modifier, et la modification a été bien accueillie de tous les côtés de la Chambre. Grâce à son attitude, les frictions qu'aurait pu engendrer le débat, sur bon nombre de questions, ont été réduites au minimum. Nous avons réduit les intérêts locaux et régionaux à leur plus simple expression, en nous efforçant d'en arriver à un excellent bill. Nous savons que nous nous engageons dans un nouveau domaine.

Espérons que le bill se révélera excellent, avec les années, et que la Commission pourra s'assurer le personnel voulu, qui doit être difficile à trouver. Nous osons croire que la décision de la Commission établira des précédents judicieux pour les commissions à venir. Nous souhaitons qu'on mette sur pied un organisme de communications efficace, qui permette d'entrer en contact avec les gens et de connaître leurs opinions. Nous espérons que de ces moyens de communications sortiront des idées constructives. Je n'insisterai pas davantage là-dessus.

L'essentiel est de se demander si le Parlement relèvera ce défi. Pouvons-nous changer notre conduite et rompre—pourquoi pas—avec la tradition? Pouvons-nous adopter une loi régissant le comité et le pouvoir d'employés permanents loyaux non pas envers le gouvernement mais envers le comité, afin qu'ils puissent suivre de près les travaux de la Commission. Ils devraient pouvoir transmettre des propositions dans un langage compréhensible pour le profane. Nous espérons que les neuf ou douze membres de ce comité finiront au cours des années par être animés de la même ferveur collective que ce comité-ci et de la fierté de siéger à ce comité permanent de la Chambre, et que les gens rivaliseront entre eux afin de représenter leur parti au sein de

ce comité. Si cette fierté se développe, nous n'aurons pas à cajoler des députés pour qu'ils acceptent de boucher des trous.

Ce comité doit compter des députés de tous les partis de la Chambre et de toutes les régions du Canada. J'admets que l'idée de ce projet de résolution a été empruntée en partie de l'Australie où tout est prévu par une loi et en partie des États-Unis où l'on emploie un personnel à plein temps. Même si l'idée est empruntée, le Canada connaît encore les mêmes problèmes. Ceux-ci ne sont pas seulement propres au Canada mais au monde entier, et il nous revient de faire notre possible pour les régler. Cet amendement n'est qu'une faible tentative vers la solution de ces problèmes, notamment le problème de la surveillance des personnes nanties d'une délégation de pouvoirs. A mon avis, l'amendement en vaut la peine.

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais dire quelques mots. Il serait vraiment peu aimable de ma part de ne pas exprimer mon appréciation de ce qui est probablement le plus grand compliment qu'on m'ait jamais fait depuis mon entrée dans la vie publique. Il vient de l'autre côté de la Chambre et cela ne diminue pas mon appréciation de ce compliment. Je suis d'autant plus ému que le député de Qu'Appelle qui, comme moi, n'a pas honte de faire preuve de partialité politique, en est l'auteur.

Nonobstant ce que vient de dire le député et ma grande appréciation de ses remarques, il ne m'a pas fait changer d'idée. Je ne voudrais pas qu'il se méprenne. C'est pourquoi je me suis levé immédiatement. Je ne veux pas qu'il pense que j'ai porté un jugement téméraire ou précipité. Après tout, le député de Peace-River a eu la prévenance de nous donner avant Noël un aperçu de ce qu'il entendait faire. Ainsi, nous avons tous eu le temps de considérer la question.

Je souscris sans réserve à l'objectif. Nous devrions avoir un comité. Depuis notre avènement au pouvoir, les membres de notre parti ont manifesté leur bonne disposition. Le premier ministre, et le ministre de la Défense nationale ont institué un comité de la défense de cette Chambre comme nous n'en avions jamais eu. Les comités permanents de la Chambre ont été revisés considérablement, grâce aux règlements provisoires.

• (5.20 p.m.)

A mon avis, les comités de cette Chambre ont accompli plus de travail depuis un an ou deux qu'en aucun autre temps depuis près de 30 ans que j'observe le Parlement ou que j'y siège. Il y a longtemps que nous aurions dû nous assurer l'aide d'experts pour les travaux des comités quand ces derniers sont saisis de questions compliquées et qu'on ne peut s'attendre à ce que les députés aient les connaissances techniques nécessaires. Je suis tout à fait de cet avis. Toutefois, je ne crois pas que nous soyons si indisciplinés en cette Chambre dont les membres sont élus par le peuple, qu'il soit nécessaire que des personnes nommées à un autre endroit participent à la rédaction de règlements pour nous et que ces règlements soient incorporés dans une loi. A propos si nous sommes sincères lorsque nous déclarons que cette Chambre est indépendante et maîtresse de ses propres affaires, une telle loi ne pourrait être appliquée de toute façon. Quel est l'agent de police qui viendrait ici pour contraindre notre assemblée indépendante à respecter la loi? C'est pourquoi, quand je parle de Charles 1er et de l'indépendance du Parlement, je ne parle pas d'une vieille histoire remontant au 17e siècle.

Voilà, je pense, l'aspect de la question que le motionnaire de l'amendement et l'honorable représentant ont mal saisi. Je ne vois pas pourquoi ces dispositions seraient plus inviolables si elles étaient incorporées dans une loi au lieu d'être simplement prévues dans un article du Règlement de la Chambre. Nous nous imposons une discipline, qui, parfois, n'est peut-être pas assez efficace; mais si la discipline que nous imposons à la Chambre n'est pas assez efficace, je ne crois pas que nous améliorerions les choses en faisant appel à des gens de l'extérieur pour nous discipliner ou pour réglementer notre conduite comme si nous étions des enfants.

Le comité actuel et tous les autres comités permanents comprennent peut-être trop de membres pour s'acquitter efficacement de leur tâche. Si tous les comités étaient composés de seulement 12 membres au lieu de 24, ils atteindraient plus facilement le quorum et ils pourraient s'appliquer davantage à accomplir leur besogne avec plus de célérité. Je reconnais tout cela. Mais, à mon avis, nous ne devrions pas abandonner le droit le plus fondamental des représentants élus du peuple, c'est-à-dire notre indépendance de parlementaires.

Le député a dit que j'avais fait preuve de souplesse en essayant de faire bon accueil aux propositions des députés de n'importe quel parti. Mon attitude n'a pas changé dans le présent cas, et je m'y tiendrai. Si je ne puis faire miennes toutes les propositions des vis-à-vis, cela ne voudra pas dire que j'aurai subitement changé d'attitude. On y verra tout simplement que j'ai, moi aussi, le droit d'exercer mon propre jugement.

Il semble que nous soyons ici en présence de deux principes fondamentaux, mais qui s'opposent dans l'amendement en question. Le premier veut que cette Chambre scrute les actes du gouvernement: c'est en premier lieu pour cela que nous avons été élus. Je suis tout à fait d'accord avec cette partie de l'amendement. A mon avis, nous ne le faisons pas avec toute l'efficacité voulue, et j'admets avec le député de Qu'Appelle que nous devrions mieux faire en ce qui a trait au contrôle et à l'apurement—ou plutôt à la vérification de l'administration. En somme, quoique j'y sois arrivé comme étranger, je représente une partie du pays qui, avant de devenir province, n'avait pas eu de représentants élus depuis 30 ans—le député de Burin-Burgeo fait signe que c'est exact—et ce fut là l'un des intermèdes les plus tristes dans l'histoire des institutions libres du Commonwealth britannique.

Ils avaient un gouvernement compétent. Ils avaient des fonctionnaires dévoués qui œuvraient de leur mieux. Mais les citoyens ne faisaient aucune vérification, n'exerçaient aucun contrôle. Le système était mauvais très mauvais et nous devons en empêcher le retour. C'est à nous, représentants élus du peuple, qu'il appartient d'y veiller nous-mêmes, par nos actes. Nous pouvons modifier nos règlements et s'ils ne sont pas satisfaisant, les modifier encore sans en charger des gens qui ne sont pas des élus du peuple. Ici nous nous fondons sur cet excellent principe que notre devoir est de surveiller, de contrôler l'administration, de vérifier ses actes. Toutefois notre devoir est de le faire nous-mêmes, en toute indépendance. Nous n'avons besoin de personne en dehors de la Chambre pour faire cela. (*Applaudissements*).

M. Baldwin: J'ai l'intention de répondre sur le fond de la question lorsque d'autres députés auront parlé. Le député d'York-Sud et le ministre ont posé des questions et je crois devoir y répondre brièvement. Le député d'York-Sud a demandé si je verrais une objection, comme auteur de l'amendement, à ce qu'on le réserve dans certaines conditions. Je le veux bien, pourvu que le comité y consente.

Deuxièmement, le député m'a demandé d'expliquer pourquoi je croyais que les témoignages devraient à l'occasion être rendus à huis clos devant le comité. Si les députés veulent bien examiner le paragraphe, ils verront que cette disposition ne s'appliquerait que lorsque, de l'avis du comité, le témoignage serait de nature secrète et confidentielle. Quant à l'expliquer, tous les députés savent qu'on demande à maintes reprises aux comités de ne pas exiger tel ou tel genre de renseignements, car, s'ils étaient divulgués, les témoins ne pourraient plus soutenir effectivement la concurrence dans leurs entreprises. Il a été accédé à ces demandes maintes fois. Si un comité juge dans sa sagesse, qu'aucune question ne doit être considérée comme confidentielle, je suis parfaitement prêt à le reconnaître. Il me semble que ma proposition rend possible un compromis qui donnerait aux membres du comité accès aux meilleurs renseignements possible pour fonder leur opinion et leurs recommandations à la Chambre. Le Canadien-National a souvent demandé la permission de taire certaines données. On l'a acceptée cent fois.

• (5.30 p.m.)

A propos du fonctionnement de ce comité ou de n'importe quel autre comité découlant de ce bill, des transporteurs, des particuliers et des sociétés qui font transporter des marchandises, viendront exposer un grief au comité, mais hésiteront à communiquer publiquement certains faits et renseignements. Rien n'empêche le comité parlementaire d'obtenir ces renseignements, de les examiner et d'en rendre compte à la Chambre non pas par un exposé des détails mais au moyen d'une rapport fondé sur les renseignements obtenus. Voilà pourquoi j'ai inclus cette disposition lorsque j'ai rédigé l'amendement. Si notre comité juge bon de la supprimer, je n'y vois aucun inconvénient.

Passons maintenant à la raison pour laquelle cette disposition est présentée sous forme de loi. On a parlé de Charles 1er. L'esprit de ce roi plane de nos jours au-dessus du cabinet collectif de tout pays démocratique. Le monarque siège là-bas à la Chambre. Charles 1er a été supplanté de nos jours par le Conseil privé et le cabinet. Votre Honneur se rappelle peut-être qu'au cours des délibérations du comité de la procédure, on a signalé qu'un comité nommé d'après notre Règlement pendant la session expire lorsqu'elle se termine. Autrement dit, nous voilà revenus au point de départ si on n'agit pas d'après une loi. La nomination d'un comité tient au seul caprice du gouvernement lorsque celui-ci veut bien présenter une motion à cette fin. Le gouvernement actuel comme n'importe quel gouvernement, se trouve dans cette situation. D'après moi, ce n'est pas acceptable.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le député me permet-il de lui poser une question?

M. Baldwin: Je vous en prie.

L'hon. M. Pickersgill: Puisque nous disposons d'un pouvoir absolu en ce qui concerne notre Règlement, ne croit-il pas que nous pourrions modifier cette disposition à loisir, de façon qu'elle s'applique à la durée entière d'une législature?

M. Baldwin: Je dois signaler au ministre que je m'inspire des considérations du comité de la procédure, dont j'ai fait partie. On avait signalé au comité—car c'était une des choses que nous songions à faire—qu'au point de vue constitutionnel et en tant qu'organisme, la Chambre des communes ne pouvait se le permettre. Du moins, l'on doutait sérieusement qu'elle ait le droit d'instituer un comité qui siégerait du début à la fin d'une législature et cesserait d'exister à la fin de chaque législature.

M. Gray: Monsieur le président, puis-je poser une autre question au député?

M. Baldwin: Oui.

M. Gray: D'après ce qu'il a dit, ne s'ensuivrait-il pas que tout notre Règlement serait incorporé dans des lois sujettes à l'approbation du Sénat?

M. Baldwin: Non, assurément pas en ce qui concerne les comités des prévisions budgétaires. Néanmoins, l'institution d'un comité de l'importance de celui-ci et d'autres auxquels je songe ne devrait pas dépendre des caprices du gouvernement. Le comité dont il s'agit ici devrait siéger lorsqu'il le juge à propos. Il ne devrait pas être obligé d'attendre deux ou trois mois après le début d'une session. Il devrait siéger parce que, aux termes de la loi, il en a le droit et détient un mandat précis et catégorique. Le seul moyen d'en arriver là, selon moi, c'est de recourir à une loi.

Je serais heureux que le ministre puisse convaincre le comité que la constitution autorise la Chambre à établir seule des règlements et indique qu'il en sera ainsi et que sera institué un comité pouvant siéger du début à la fin d'une législature. J'ai soulevé cette question car je crains que ce ne soit pas possible; selon moi, il faudrait adopter une loi pour créer le comité et établir son mandat. Parmi les pays les plus anciens du Commonwealth, y compris les États-Unis, nous sommes les plus arriérés dans notre façon de régler de telles questions et de permettre aux députés d'exécuter les tâches qui leur reviennent non seulement de droit mais par devoir.

M. Gray: Monsieur le président, comme l'a dit le ministre, il ne fait aucun doute que tous les députés estiment en principe que l'activité de la Commission canadienne des transports devrait être sous la surveillance constante des représentants élus du peuple.

L'hon. M. Lambert: Du Parlement.

M. Gray: De la Chambre des communes.

L'hon. M. Lambert: Je maintiens: du Parlement.

M. Gray: Le député insiste sur Parlement. J'ai, semble-t-il, plus de confiance que mon honorable ami dans les mandataires du peuple car, selon moi, il n'est pas nécessaire que des personnes nommées, qui ne sont pas comptables au public, aient leur mot à dire quant aux initiatives de la Chambre ou, encore, d'une commission aussi importante que celle-ci.

S'il faut exercer une surveillance efficace sur le travail de la Commission, j'estime que ce n'est pas en instituant un autre comité spécial que nous y parviendrons, mais en raffermissant, dans l'ensemble, le régime des comités permanents de la Chambre, autrement dit, en constituant un régime de comités spécialisés, composés de membres qui, au fil des ans, auront acquis des connaissances techniques sur la matière traitée par tel ou tel comité et qui seront secondés par un personnel permanent, possédant les connaissances techniques appropriées.

On a cité l'exemple d'autres pays: la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les États-Unis. Chez eux, on n'a pas tendance à instituer, pêle-mêle, de nouveaux comités mixtes et spéciaux. Au contraire, on y a établi un régime de comités permanents et spécialisés. Le comité pertinent s'occupe de toutes les questions qui sont de son domaine et qui relèvent de la compétence du corps législatif, y compris l'équivalent de la commission proposée.

Il ne fait aucun doute qu'à l'heure actuelle les Communes ont besoin de ce que les politicologues appellent une plus grande mesure de surveillance législative. Voilà la grande lacune de notre régime actuel. Les représentants élus du peuple doivent manifestement disposer d'un pouvoir accru de contrôle ou de surveillance à l'égard des activités de la bureaucratie, qui joue un rôle si important dans le gouvernement du pays. Je répète que cela ne

saurait se réaliser au moyen de comités spéciaux ou mixtes ayant pour tâche d'étudier des questions de portée restreinte, et dont les membres doivent aussi consacrer de leurs efforts aux comités permanents.

Au cours des dix-huit derniers mois, nous avons pu constater, grâce aux dispositions provisoires du Règlement jusqu'à quel point une surveillance de cette nature peut être efficacement exercée par des comités permanents. Le comité de la radiodiffusion a déjà convoqué et entendu les représentants du Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion et ceux de la Société Radio-Canada. Pourtant, ce comité s'occupe également d'un vaste secteur, celui la radiodiffusion et des arts. Il pourrait sûrement continuer à la faire. De son côté, notre comité permanent des transports pourrait certes en accomplir autant comme il a d'ailleurs commencé à le faire dans le cas des chemins de fer Nationaux du Canada.

Pour donner un autre exemple, le comité des finances a examiné les rouages de la compagnie de l'Exposition. Encore là, à mon avis, c'est ainsi qu'il faut mener à bien cet objectif sur lequel nous sommes tous d'accord. Ce qu'il faut faire c'est modifier le Règlement de notre Chambre, non seulement pour permettre à un comité spécial d'examiner la façon dont cette commission va accomplir ses fonctions, mais pour s'assurer que les comités permanents sont institués et à l'œuvre dans un délai donné après l'ouverture d'une nouvelle législature, qu'ils sont autorisés à avoir un personnel permanent, non seulement par résolution spéciale de cette Chambre en ce qui concerne une question particulière dont ils sont saisis, qu'ils sont autorisés à établir des sous-comités pouvant examiner plus minutieusement certaines questions spéciales. En fait, je ne vois pas pourquoi le comité des transports de cette Chambre ne pourrait, grâce aux modifications que je propose au Règlement, avoir un sous-comité chargé d'examiner d'une façon spéciale les travaux de cette Commission des transports.

A mon avis, c'est une contradiction que de vouloir donner une plus grande autorité aux représentants élus du peuple pour qu'ils examinent et surveillent les travaux de la bureaucratie fédérale, et en même temps soumettre à l'approbation ou à la désapprobation d'un groupe de personnes nommées jusqu'à l'âge de 75 ans et qui ne sont pas comptables au peuple canadien, l'entrée en vigueur d'une nouvelle méthode d'examen par un comité spécial. C'est là une véritable contradiction.

• (5.40 p.m.)

Monsieur le président, je tiens à démontrer que je ne m'oppose pas à l'amendement dans sa présentation actuelle par esprit de parti. Je voudrais aussi dire au ministre que lorsque nous aborderons l'étude des changements provisoires apportés au Règlement en vue de modifications permanentes, j'espère qu'il n'insistera pas, comme il l'a fait aujourd'hui, sur l'idée que les comités comptent trop de membres. A mon avis, il ne s'agit pas du nombre de leurs membres, mais d'un règlement utopique mais qui exige des quorums quand nous ne recevons que des témoignages et n'avons pas à prendre de décisions. A l'heure actuelle, le nombre des membres des comités convient admirablement à l'exécution des tâches souhaitées par le député de Peace-River, car il facilitera, dans le cadre de comités permanents s'occupant de l'ensemble du problème du transport, de sous-comités chargés de l'étude d'une question précise, comme la Commission des transports, ou encore d'autres aspects du transport, comme le transport routier, ferroviaire, aérien et ainsi de suite.

La manière dont il conviendrait d'aborder cette question serait, à mon avis, d'obtenir le consentement des députés afin de passer, aussitôt que possible, à un nouvel examen des procédures de la Chambre et qu'à la lumière de l'expérience acquise pendant la durée du Règlement provisoire, on en vienne à conclure cette étude et à adopter un système convenable de comités permanents spéciaux, pourvus du personnel nécessaire et des membres devenus spécialistes au cours des années. Ainsi, nous serions en mesure, au nom des Canadiens, d'établir un groupe législatif de surveillants qui s'occuperaient non seulement du fonctionnement de cette commission, en particulier, mais aussi de façon générale, de la bureaucratie fédérale.

Nous avons parlé de cadeaux pour les Canadiens à l'occasion du centenaire. Le plus beau cadeau du centenaire que nous pourrions offrir aux Canadiens serait, à mon sens, un régime parlementaire efficace et moderne, qui répondrait réellement aux exigences de l'État technologique moderne qu'est le Canada contemporain. Voilà ce que devrait être notre objectif. Mais nous n'atteindrons pas cet objectif en prenant la tangente, même pour les meilleures raisons du monde, que constituerait la création d'un comité du genre de celui que propose le député de Peace-River par son amendement. Ce serait s'éloigner du sujet et ce n'est pas là ce que nous devons chercher à faire. Nous devons chercher dans le régime parlementaire un moyen de permettre aux représentants élus du peuple de remplir leurs fonctions de façon à répondre aux besoins de notre société.

L'hon. M. Lambert: Monsieur le président, je suis entré à la Chambre lorsque le ministre des Transports avait la parole. Je dois dire qu'à mon sens dans l'ensemble son argument était fort spécieux. Il me semble extrêmement étrange d'entendre des lèvres mêmes du ministre que la question des exigences statutaires pour un comité composé de membres de la Chambre ne devraient pas être soumises à l'autre Chambre. Cela me semble assez étrange car, de fait, l'autre chambre devra adopter tout le bill. Ce n'est pas la seule Chambre des communes qui est suprême, mais bien le Parlement. D'ici à ce que le ministre des Transports puisse modifier la constitution de notre pays, l'autre chambre aura un rôle officiel à remplir comme partie du Parlement. Le plus tôt le ministre le reconnaîtra, le mieux ce sera pour nous.

L'hon. M. Pickersgill: Comme corps législatif, bien entendu, mais pas pour réglementer notre chambre.

L'hon. M. Lambert: Il ne s'agit pas ici de faire des réglements pour la Chambre. L'amendement en question constituerait, en vertu d'un statut, un corps à l'abri de la domination de gens comme le ministre des Transports qui, à titre de membre du cabinet, peut s'opposer à une nomination ou intervenir dans le fonctionnement de n'importe quel comité. Nous savons, en dépit des belles paroles du député d'Essex-Ouest, que d'après le Règlement actuel cela relève exclusivement de l'initiative du gouvernement. J'en viens maintenant à la proposition du député. J'appuie certes une bonne part de ce qu'il a dit au sujet de l'idéal à réaliser, mais nous devons aussi être pratiques. Il ne le dira pas à la Chambre, mais je sais que les membres du cabinet du gouvernement actuel—lequel comprend des gens comme le ministre des Transports et d'autres —ont refusé les recommandations des membres du comité de la procédure qui voulaient renforcer le régime des comités de la Chambre dans le sens que propose le député d'Essex-Ouest.

J'ai étroitement collaboré avec le député d'Essex-Ouest dans l'un des principaux comités de la Chambre. Je crois que nous avons le même objectif à cet égard. J'ai néanmoins de la peine à suivre son raisonnement quand il s'oppose à cet amendement. A mon avis, il n'a fait, cet après-midi, que rallier le drapeau de son parti. Selon moi, il doit reconnaître qu'à l'égard de cet article concernant l'examen du rapport de cette commission générale des transports, le gouvernement pourrait en retarder indéfiniment l'application, car n'importe quel comité spécial ou permanent se verra nécessairement renvoyer, par une résolution attribuable à la seule initiative du gouvernement, toutes les affaires à l'étude. C'est pourquoi, en vertu des règlements actuels, il est facile, pour le gouvernement, de différer indéfiniment l'examen d'un article quelconque. Ainsi, à l'égard de l'intégration et de l'unification des forces armées, bon nombre de députés et une importante fraction du public veulent qu'on étudie un sujet bien défini, mais le gouvernement s'y refuse et empêche, en fait, l'examen de cette affaire. Je n'ignore pas que jadis on a souvent attendu des mois la formation d'un comité.

Je dirais à mon collègue de Peace-River que les comités devraient comprendre des membres des deux Chambres, car cela suppose un rapport au Parlement.

Une voix: Honte.

L'hon. M. Lambert: Il s'agit d'un rapport au Parlement. Si vous voulez des libéraux monocaméristes, soit. Qu'ils prennent, en temps utile, la parole pour demander l'abolition du Sénat. D'après notre constitution, le Parlement actuel se compose de la Chambre des Communes et du Sénat. Je le reconnais, et je l'accepte. C'est pourquoi j'estime que l'action efficace du Parlement suppose la participation de membres des deux Chambres à un comité de ce genre. Après tout, les honorable vis-à-vis ne dérogent sans doute pas, cette année, à l'usage de comités mixtes chargés de nombreux travaux. Ainsi, malgré l'opinion du député de Hamilton et peut-être de certains de ses collègues à l'égard de l'autre endroit, je déclare que cet amendement s'adresse aux débutés. Par conséquent, il ne peut élever d'objection. Je serais allé plus loin et j'aurais dit: «des représentants du Parlement.»

• (5.50 p.m.)

Je sais pertinemment que c'est une coutume en usage en Australie, et que ce n'est donc pas incompatible avec le régime fédéral. Dans ce pays, l'autorité découle d'une loi adoptée par le Parlement et qui prévoit qu'un comité peut siéger pour étudier certaines questions, et cette autorité n'est pas tributaire des caprices d'un ministre ou d'un cabinet. Si les députés estiment qu'ils devraient faire valoir à nouveau leurs droits en qualité de députés, qu'ils appuient un amendement de ce genre. Certains députés ministriels de l'arrière-plan se

sont déjà opposés au pouvoir toujours croissant du cabinet. Leurs yeux ont mis bien longtemps pour se dessiller et pour voir que c'est le cabinet, dominant la Chambre, qui a l'initiative. Le cabinet demande aux députés de l'arrière-plan d'être des machines à applaudir. L'amendement cherche à mettre fin à cette situation, car il établirait un comité statutaire qui étudierait, en toute indépendance, certaines questions déterminées, et celles dont le saisirait la Chambre.

Cet amendement comprend de nombreuses dispositions que préconise le député d'Essex-Ouest au sujet de nos comités permanents, de leur personnel et de la date obligatoire de leur entrée en fonction. Le député d'Essex-Ouest doit me convaincre, ainsi que mes collègues de ce côté-ci de la Chambre, qu'il est en mesure d'influencer le ministre des Transports, le ministre des Travaux publics et d'autres députés qui ne partagent pas ses idées, avant que nous acceptions sa recommandation.

M. Gray: Le député me permet-il de lui poser une question?

L'hon. M. Lambert: Oui.

M. Gray: L'honorable député ne convient-il pas que si lui-même ainsi que ses collègues et d'autres membres des partis de l'opposition se ralliaient à mon opinion et à celle d'autres députés de ce côté-ci de la Chambre, il est incontestable que des modifications pourraient facilement être apportées au Règlement, afin de permettre aux comités de se réunir dès après l'ouverture d'un Parlement et durant toute l'année? N'admet-il pas aussi que nous pourrions déférer librement n'importe quelle question au comité sans l'accord du gouvernement?

L'hon. M. Lambert: Je reconnais que ce serait la situation idéale, mais le député ne m'a pas persuadé qu'il pourrait convaincre le cabinet d'accepter ce principe. Je serais l'homme le plus étonné du monde s'il y parvenait. Je pourrais presque passer en revue les membres du cabinet et désigner ceux qui seraient en faveur de ce principe et ceux qui ne le seraient pas. Je ne me tromperais pas de beaucoup.

L'amendement reflète une tentative parfaitement justifiée de l'honorable représentant de Peace-River, avec l'appui de presque tous les membres de l'opposition, pour permettre aux députés de surveiller les travaux d'un conseil extrêmement puissant. Je suis certain que ce principe reçoit l'approbation tacite ou implicite de plusieurs membres du gouvernement qui siègent à l'arrière-ban. L'honorable représentant d'Essex-Ouest se joindra peut-être à moi pour persuader les membres de son cabinet de consentir à la création d'un comité permanent sur la délégation des pouvoirs. S'il peut me certifier ou me garantir que nous établirons ce comité, je pense que nous devrions approuver cet amendement pour permettre au Parlement d'exercer un certain contrôle sur un organisme du moins, auquel nous conférons des pouvoirs.

Par suite de l'adoption de cette mesure, la Commission sera investie de toutes sortes de pouvoirs de réglementation, mais comment les membres de cette Chambre pouront-ils reviser ces règlements? A titre de membres de la Chambre, notre seul instrument serait l'établissement d'un comité statutaire ou un comité permanent autonome. En adoptant cet amendement nous pourrions réaffirmer le droit de regard des députés dans plusieurs domaines publics. C'est pourquoi j'y souscris sans réserve. Je ne peux admettre aucun des arguments invoqués par le ministre des Transports contre cet amendement.

M. Schreyer: On pourrait facilement déduire des remarques de l'honorable ministre des Transports et de son collègue l'honorable représentant d'Essex-Ouest, que le parti libéral nous informe ingénieusement qu'il en arrive peu à peu à trouver que le Sénat devrait être aboli. Laissant de côté ce léger persiflage, je trouve que le ministre était des plus convaincants et des plus sincères dans l'exposé de son opinion.

Plus tôt au cours de ce débat, j'ai indiqué que j'étais tout en faveur de l'amendement proposé par l'honorable représentant de Peace-River. J'y étais favorable à cause de l'expérience que j'ai acquise à titre de membre du comité permanent des transports au moment de l'étude des mémoires concernant ce projet de loi.

Le ministre se rappellera qu'une fois, lors des audiences du comité touchant ce bill, je me suis énergiquement opposé à l'idée que le comité n'avait pas autorité pour exiger des compagnies ferroviaires certains éléments statistiques protégés, selon elles, par le droit de propriété. Leurs représentants croyaient qu'ils n'avaient pas à fournir ces renseignements au comité de la Chambre, qu'ils ne le devaient pas. Depuis, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il importait peu dans ce cas que le comité ait été permanent ou statutaire, puisque qu'il avait alors l'autorité voulue pour demander des renseignements sur la comptabilité du

prix de revient en cause, le comité avait cependant décidé par vote de ne pas contraindre les compagnies ferroviaires à dévoiler les renseignements. Si un comité était établi par statut pour surveiller les actes et le rôle de réglementation de cette nouvelle commission des transports, c'est sans doute lui qui déciderait s'il y a lieu ou non de demander à telle ou telle compagnie de transport de fournir certains renseignements sur lesquels elle aurait ou non des droits de propriétaire.

• (6.00 p.m.)

A cause des pratiques suivies par les comités de la Chambre à ce propos, j'en conclus qu'il suffirait qu'un comité de la Chambre surveille les actes d'une nouvelle commission des transports. Je sais qu'il y a certaines raisons valables pour lesquelles nous devons à tout prix avoir un comité de la Chambre compétent et efficace, chargé d'examiner l'activité, les règlements, les décisions et les ordonnances de la Commission canadienne des transports, et j'espère ardemment qu'on aboutira à cela un de ces jours.

M. le président: A l'ordre. Comme il est six heures, je quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre puisse passer à l'étude des mesures d'initiative parlementaire.

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

SUJET DES QUESTIONS DEVANT ÊTRE DÉBATTUES

M. l'Orateur suppléant: Il est de mon devoir, en conformité de l'article 39A du Règlement, d'informer la Chambre que les questions suivantes seront débattues au moment de l'ajournement ce soir: le député de Trois-Rivières (M. Mongrain)—La *Gazette du travail*—retard de l'édition française; le député de Chapleau (M. Laprise)—L'assistance à l'exploitation des mines d'or—le problème des mines dans le Nord-Ouest du Québec; le député de Skeena (M. Howard)—les Postes—prétendue altération du courrier par la Compagnie de la Baie d'Hudson.

M. J. B. Stewart (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, je crois pouvoir vous signaler qu'après délibération, il a été convenu que nous devrions poursuivre l'examen en comité plénier de l'article débattu et, qu'entre sept et huit heures ce soir, le comité devrait suspendre la séance pour le souper.

M. l'Orateur suppléant: La Chambre consent-elle à ce que l'heure réservée aux mesures d'initiative parlementaire soit supprimée pour aujourd'hui et que la séance de la Chambre soit suspendue de sept à huit heures ce soir?

Des voix: D'accord.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. Schreyer: Monsieur le président, j'allais dire que, même si j'étais en faveur, jusqu'à il y a quelques minutes, de l'objet de l'amendement du député de Peace-River, je dois maintenant affirmer, qu'il importe peu en fin de compte que la création du comité des transports qu'il envisage soit statutaire ou qu'elle ait lieu suivant le Règlement ordinaire de la Chambre. Ce qui importe—c'est là une conclusion à laquelle j'en suis venu d'après mon expérience limitée des quelques derniers mois—c'est la composition du comtité et la mesure dans laquelle ses membres sont disposés à exercer les pouvoirs que leur confie la Chambre.

J'ai la conviction que plusieurs personnes—dont le chef de l'opposition au Manitoba, qui est du même parti que le ministre des Transports—ont, à plusieurs reprises au cours des séances du comité, exprimé l'avis, affirmé et soutenu qu'on devrait confier à un comité parlementaire efficace le soin d'examiner les principaux aspects du travail de la Commission des transports et des questions relatives au transport en général, puisque que la Commission ne devait pas être dotée d'un organisme consultatif. Le chef de l'opposition du Manitoba aurait sans doute été très déçu s'il s'était rendu compte que le comité devant lequel il témoignait alors était celui-là même qui avait refusé par 9 voix contre 8 d'exiger des chemins de fer la production de certaines données et de certains renseignements cruciaux sur la comptabilité analytique d'exploitation. De toute façon, j'appuie sur le fait que, selon moi, il n'importe pas tellement que le comité soit statutaire ou qu'il tienne ses pouvoirs du Règlement ordinaire de la Chambre. Ce qui importe, c'est l'ensemble de précédents et de pratiques qui sont établis au cours des années par des comités qui sont consentants et

déterminés à exercer dans toute la mesure du possible les pouvoirs que leur confie le Parlement.

Le fait d'exercer cette autorité a pour but d'évaluer convenablement les projets de loi sur les transports et d'établir si la Commission des transports remplit son rôle comme elle doit le faire. Il va sans dire que, pour cela, le comité devra obtenir les services d'experts de l'extérieur. Peut-être qu'avec un peu d'encouragement et d'insistance de ce côté-ci, le gouvernement actuel jugera à propose de fournir des fonds suffisants pour que ce comité soit doté d'un personnel permanent pour effectuer les recherches et les études économiques qui s'imposent.

Voilà donc ce que je pense de l'amendement. Je conclus qu'il n'est pas vraiment nécessaire de procéder comme le propose l'amendement, mais il est important que la Chambre et les futurs gouvernements accordent au comité des transports un appui suffisant pour qu'il exerce pleinement son autorité.

M. Deachman: Monsieur le président, j'aimerais traiter brièvement de l'amendement avant qu'on en dispose. Il y a lieu de noter que l'établissement d'un comité statutaire instituerait tout d'abord une nouvelle catégoire de comités à la Chambre des communes. Je souscris entièrement aux objectifs du député de Peace-River, qui désire soumettre les travaux de la nouvelle Commission des transports à la surveillance étroite du Parlement, mais je ne crois pas que la meilleure façon d'y arriver soit d'établir un nouveau comité statutaire et une catégorie entièrement nouvelle de comités de la Chambre, car si nous établissons un comité statutaire, nous devrons ensuite en instituer plusieurs autres. Il nous faudrait certes immédiatement un comité pour surveiller la Société Radio-Canada et d'autres organismes de l'État.

• (6.10 p.m.)

Qu'adviendrait-il de nous à la Chambre, si nous établissions ce comité? Tous les comités permanents, y compris le comité permanent actuel des transports et communications, deviendraient, quant à leurs pouvoirs et à leurs attributions, des comités subalternes et subordonnés à ce nouveau comité statutaire. Ce serait le comité prestigieux, le premier de tous. Nul autre ne détiendrait ses attributions et ses pouvoirs particuliers.

En fait, même le comité des comptes publics que préside toujours, d'après la coutume, un membre de l'opposition et qui est chargé d'examiner les comptes du gouvernement canadien qui lui sont soumis par l'auditeur général, n'aurait pas les pouvoirs d'office ni les garanties statutaires qui seraient donnés à un comité comme celui que l'honorable député de Peace-River envisage. Le comité des comptes publics dont le rôle historique est d'enquêter sur l'ensemble des comptes du gouvernement canadien et auquel, nous l'espérons, rien ne saurait être caché parce que tout est soumis au regard de l'auditeur général, serviteur du comité, est le plus important des comités de surveillance de la Chambre des communes. Tout à coup, par la création d'un comité statutaire, ce comité est supplanté. Il devient un comité subalterne, par ses fonctions, au comité que l'honorable député envisage.

Qu'adviendrait-il du comité permanent des transports et communications une fois établi le comité en question? Le comité permanent actuel deviendrait un comité secondaire et moins important que celui que le député de Peace-River voudrait créer. Qu'adviendrait-il, monsieur l'Orateur, de notre excellent ami le député d'Hamilton-Ouest, qui a tant travaillé pour faire adopter le projet de loi à l'étude?

M. Bell: Faites-le passer au Sénat.

M. Deachman: Nous le ferions passer au Sénat. Je ne le vois pas à la Chambre en ce moment, mais je lui ferai part de vos opinions. Qui siégerait au nouveau comité? Les membres du comité actuel des transports seraient-ils également membres du nouveau comité? Si oui, ce dernier, qui compterait 12 membres, serait-il composé des mêmes 12 personnes que le comité des transports et le comité permanent des transports deviendrait-il vraiment un sous-comité du nouveau comité statutaire? Toutes ces questions devraient être tranchées si nous voulions créer à la Chambre des communes, un nouveau genre de comité, le comité statutaire, que le député demande à la Chambre d'établir.

Si la Chambre donnait suite à cette proposition, nous aurions alors les nouveaux comités statutaires, les comités permanents que nous avons institués au cours de la session précédente, les comités spéciaux de la Chambre, formés de temps à autre, et les comités mixtes

de la Chambre et du Sénat qui sont aussi formés périodiquement.

M. Schreyer: Le député me permettrait-il de lui poser une question?

M. Deachman: Certainement.

M. Schreyer: Le député de Vancouver-Quadra a dit que ce comité aurait une durée inusitée et qu'il serait établi d'une façon inusitée; je crois que tout le monde le reconnaît. Toutefois, il a dit, je crois, que le comité recevrait également des pouvoirs inusités. Je me demande si le député pourrait s'expliquer sur ce point, car je ne vois rien de spécial ni d'inusité dans les pouvoirs qu'on propose d'accorder au comité. En fait, ils ne seraient pas différents des pouvoirs actuels d'autres comités.

M. Deachman: Si j'ai bien compris les députés de l'opposition qui ont parlé en faveur du projet de loi, surtout le député d'Edmonton-Ouest, il a été question de donner à ce comité un personnel spécial et même d'instituer un secrétariat permanent. De cette façon, le comité serait différent des autres comités de la Chambre. Je pense, comme le député de Springfield, que rien n'empêche les comités permanents de la Chambre qui existent déjà d'être modifiés de façon à pouvoir faire précisément ce que demande le député de Peace-River. Je souscris à cette proposition. Je crois, à l'instar d'autres députés qui ont parlé à ce sujet aujourd'hui, que les comités permanents devraient être les principaux comités de la Chambre. Autant que possible, nous ne devrions pas nous écarter de la pratique qui consiste à déférer les questions aux comités permanents. Nous ne devrions pas avoir autant de comités spéciaux ou de comités mixtes; nous semblons toujours être en train d'en former de nouveaux. Nous devrions déférer les travaux de la Chambre aux comités permanents.

A mon avis, ces comités devraient avoir un secrétariat. Ils devraient avoir des experts pour les aider. Ces experts ne devraient pas nécessairement être des membres du personnel permanent. De temps à autre, ces comités devraient retenir les services de comptables agréés, d'avocats, d'ingénieurs et d'économistes pour les aider dans l'examen des questions spéciales qui leur sont déférées. Ainsi, les comités auraient une compétence qu'ils n'ont pas maintenant ou qu'ils n'ont que rarement, pour examiner les travaux du gouvernement.

[M. Deachman.]

La surveillance d'un gouvernement aussi important que le gouvernement canadien, qui dépense actuellement entre six et sept milliards de dollars par année, est une tâche prodigieuse. A mon avis, le régime des comités est le seul moyen qui permette aux membres du Parlement de déterminer si la prolifération des services de l'État et l'augmentation des dépenses du gouvernement est justifiée et dans l'intérêt public.

Je ne partage pas l'avis du député de Peace-River qui croit nécessaire d'établir à cette fin un nouveau comité plutôt bizarre. La nouvelle formule que nous avons lancée l'année dernière était celle qui convenait, soit la création de comités qui s'alignaient plus ou moins sur les différents ministères du gouvernement. C'était une voie saine que nous nous sommes tracée. Si nous nous mettons à instituer une nouvelle catégorie de comités qui auront la préséance sur tous les autres comités existants, nous ferons table rase de toutes les excellentes innovations de l'année dernière. Nous devons, selon moi, modifier la procédure au sein de nos comités. Nous devons examiner la question du quorum, de la composition, du personnel, des horaires et de l'emploi du temps des comités. Ne détruisons pas cependant cette formule utile qui convient bien à nous tous. Je demande aux députés de l'opposition et aux ministériels de l'arrière-ban d'insister sur l'établissement et l'amélioration d'un régime de comités permanents. C'est là que réside pour les députés l'occasion d'envisager l'avenir et de nouvelles fonctions de surveillance sur les pouvoirs accrus du gouvernement.

M. Herridge: Je ne serai pas long, monsieur le président car je ne tiens pas à répéter les arguments des orateurs précédents. En effet, j'appuie la thèse du député de Springfield. J'ai suivi ce débat avec un vif intérêt. J'avoue que j'éprouve un profond respect pour les députés de Peace-River, de Qu'Appelle et d'Edmonton-Ouest et pour les arguments qu'ils ont avancés. Je ne doute pas de leurs bonnes intentions et quiconque a lu leur amendement doit constater qu'ils l'ont rédigé consciencieusement pour qu'il puisse répondre à toutes les situations qui, selon eux, devraient être réglées de cette manière. Toutefois, après avoir entendu le débat, je dois dire que le ministre des Transports a raison.

• (6.20 p.m.)

Je suis entré à la Chambre il y a maintenant plus de 22 ans, monsieur le président, et c'est la première fois que je vois un membre

du parti conservateur qui n'est pas ému lorsqu'on fait allusion à des précédents établis sous le règne de Charles 1er. Il est étrange de constater que, cette fois-ci, ce sont les socialistes radicaux à cette extrémité de la Chambre qui se laissent convaincre par cet argument, tandis que les membres du parti conservateur-progressiste semblent demeurer assez froids. Au cours de ces 22 ans, nous avons remarqué avec intérêt que ces messieurs se sont toujours laissé prendre par cet argument. Mais les temps ont changé, et l'on peu difficilement prévoir ce que réserve l'avenir.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, pourrais-je interrompre l'honorable représentant et lui demander d'expliquer ses remarques? Croit-il que j'ai remplacé le chef de l'opposition pour porter la tête du roi Charles?

M. Herridge: Non, ce n'est pas mon avis. Je répondrai à cette question en disant que le ton du débat est tellement positif et aimable que je me garderai bien de le changer. Selon moi, cependant, le ministre avait raison de se reporter aux précédents établis au sein du modèle des Parlements. Quelles que puissent être nos opinions sur d'autres questions, nous devons admettre que la liberté s'est établie au cours des siècles, dans le pays où se trouve le modèle des Parlements, et que nous en avons bénéficié, même si certaines gens prétendent que le modèle des Parlements est altier.

Cet amendement tend à modifier la constition par des voies détournées, en prévoyant l'établissement de comités statutaires. C'est très malsain, je pense, et voilà pourquoi je désire exprimer mon point de vue. A mon avis, monsieur le président, nous avons à modifier le Règlement. Le Règlement a été modifié il y a deux ans, et l'on a réaménagé nos comités. Nous savons qu'il faudrait reviser les articles provisoires du Règlement. Certains articles du Règlement ne s'appliquent pas très bien et exigent un changement. Qui sait, le régime des comités sera peut-être modifié. Mais j'estime, monsieur le président, à la lumière de la situation que nous vivons depuis environ un an sous le Règlement actuel de la Chambre et des comités, que nous pouvons élaborer des dispositions qui satisferont à l'évolution actuelle et future. J'en ai la certitude.

A mon avis, c'est ainsi que nous devons concevoir des comités qui fonctionnent au gré de tout le Parlement—des députés du gouvernement et des députés de l'opposition. Les comités devraient être formés au mieux, suivant l'expérience que nous avons acquise depuis deux ans et subordonnément à la compétence du personnel qui doit s'occuper des questions particulières qu'ils sont appelés à étudier. Tel est le besoin; et lors d'entretiens, le député d'Edmonton-Ouest a admis, je crois, qu'un des points essentiels serait de modifier le Règlement de façon que ses dispositions conviennent à l'époque que nous traversons. Mais en la circonstance, n'allons rien faire qui puisse détruire l'indépendance de la Chambre, même, dirais-je, s'il s'agit d'une tentative s'inspirant des meilleures intentions, qui vise la formation des comités par les voies statu taires.

M. Brand: Monsieur le président, je voudrais formuler de très brèves observations au sujet de l'amendement qu'étudie en ce moment le comité car il est, à mon avis, de la plus haute importance. Son principe directeur a des prolongements déjà signalés et qui dépassent de beaucoup la portée de la mesure très importante dont nous sommes saisis.

Je suis depuis peu à la Chambre, mais j'ai graduellement pris conscience des frustrations et des restrictions qui pèsent sur les députés. Un appareil bureaucratique complexe dirige le pays avec des pouvoirs sans cesse accrus. Nous, les députés, avons de plus en plus de mal à tirer des renseignements de certaines sociétés de l'État, commissions et offices. C'est ce qui me pousse à dire que la proposition visant à instituer un comité statutaire qui sera plus efficace que notre système actuel de comités, est d'une extrême importance.

Le député d'Essex-Ouest a parlé, par exemple, de Radio-Canada. Le député de Vancouver-Quadra a été jusqu'à dire que si ce comité statutaire était créé, on demanderait que son champ d'action englobe Radio-Canada et ses ennuis actuels. Voilà exactement le problème. J'ai assisté à 31 ou 32 réunions du comité de la radiodiffusion qui a étudié l'affaire *Seven Days,* cette espèce de cirque. Quels résultats avons-nous obtenus à l'égard de cet organisme de l'État? Nous voilà revenus à notre point de départ. On a examiné les crédits de Radio-Canada et du Bureau des gouverneurs de la Radiodiffusion, et on n'a toujours pas trouvé le moyen de régler les problèmes de la Société.

Le même sort sera-t-il réservé à la nouvelle Commission des Transports? J'espère bien que non. Je n'ai jamais constaté à la Chambre un accord aussi poussé au sujet d'une proposition ni un tel accord quant à sa mise en œuvre.

En lisant les minutes des délibérations du comité des transports et communications lors de l'étude qu'il faisait du projet de loi dont nous sommes saisis, j'ai noté des observations très à propos. Elles ont été faites par M. Charles W. Gibbings, président de la *Canadian Co-operative Wheat Producers*. On ne saurait nier que ce groupement particulier fait un usage plus grand des transports, surtout ferroviaires, que tout autre groupement au Canada, étant donné le nombre de boisseaux de blé expédiés aux ports de mer à partir des Prairies. Cet organisme se préoccupait grandement d'une question posée, qui figure à la page 1886 du compte rendu des délibérations du comité. On a demandé à M. Gibbings si l'on s'inquiétait de ce que la population ne pouvait pas de façon efficace faire connaître ses désirs à la Commission des transports; j'aimerais à citer sa réponse:

> Nous craignons que si la Commission s'isole à peu près totalement de l'opinion publique, elle ne puisse s'encombrer de préjugés techniques au point de ne plus voir le problème dans son optique générale.

M. Gibbings exprimait là des craintes qu'on a entendues ce soir de tous les côtés de la Chambre. Quand on lui a demandé s'il préconisait l'établissement d'une autre commission ou comité entre la source de communication et la population d'une part, et la Commission des transports d'autre part, il a répondu ceci. Il mentionne aussi dans sa réponse une méthode utilisée à l'assemblé législative de la Saskatchewan dont l'efficacité a été éprouvée:

> Une fois par an, comme vous l'avez indiqué, les opérations des sociétés de la Couronne sont étudiées de façon assez détaillée, communiquées à la presse et, par conséquent, au public et aux membres de l'Assemblée législative; de cette façon, je crois que la direction des sociétés est plus au courant des points de vue et des besoins du public qu'elle ne le serait si l'on procédait autrement.

• (6.30 p.m.)

Il semble que la chose se produise souvent et que les intéressés soient nombreux. Je suis sûr que le ministre, qui assistait à cette séance du comité, comprend son inquiétude à ce sujet. Le comité craint que le public ne dispose pas, par l'intermédiaire de ses représentants au Parlement, de l'autorité qu'il voudrait avoir et à laquelle il aurait droit, dans l'administration de l'industrie du transport.

La question, comme on l'a signalé, dépasse la portée du bill. Il s'agit des droits souverains du Parlement, des droits des représentants au Parlement, de recevoir des renseignements et de faire connaître leurs points de vue à bon nombre de commissions, de sociétés de la Couronne, et ainsi de suite. Tenter de se procurer des renseignements, d'après le régime actuel des comités, c'est chose impossible. On a toujours une raison à alléguer. C'est une question de régie intérieure qui ne doit pas être discutée, ou encore c'est une question de concurrence. «Nous n'aimons pas révéler ces renseignements, en raison de la concurrence». Voilà pourquoi le député de Peace-River parle, dans son amendement, de renseignements confidentiels, ou de témoignages recueillis en séance privée. C'est un argument valable. Quand on demande à une personne des renseignements pouvant causer du tort à son entreprise, ces renseignements devraient être donnés en séance privée.

Le problème s'est posé, dans les comités de la Chambre, de nous procurer des renseignements des sociétés de la Couronne. L'exemple classique dans ce domaine, c'est l'exigence de cachets d'artistes de la part de certaines personnes. La Société Radio-Canada déclare qu'il est contraire à sa politique de fournir des renseignements de ce genre. Comme représentants des Canadiens, nous devrions sûrement savoir où et comment l'argent, provenant des impôts des contribuables, est dépensé. L'idée d'un comité statutaire est tout à fait nouvelle, je pense. Mais c'est une idée qui en vaut la peine. Nouveau ou non, un comité comme celui-là, institué par une loi du Parlement, examinerait de près, je l'espère, les questions concernant les sociétés de la Couronne, les commissions, et ainsi de suite.

On a laissé entendre que ce serait un comité prestigieux. Je ne crois pas que les députés s'inquiètent de cet aspect de la question, et affirmer que ce serait un comité prestigieux n'est pas une critique valable. Je ne voudrais pas, par exemple, faire partie de ce comité, car je ne prétends pas être très renseigné sur les problèmes en matière de transports. Mais nous avons d'autres spécialistes. Nous avons déjà un comité de sélection qui choisit les membres des comités. Les membres du comité de sélection pourraient s'entendre et nommer les membres du comité en question de la même façon qu'ils nomment actuellement les membres des comités permanents.

Je n'estime pas avoir la compétence voulue pour faire des observations sur la déclaration du ministre selon laquelle en établissant ce comité en vertu d'une disposition statutaire, nous céderions certains de nos droits à l'autre endroit. Je n'ai pas effectué de recherches à ce sujet, mais je pense que je pourrais trouver un ou deux cas où l'autre endroit aurait étudié certaines questions d'importance primordiale pour la Chambre des communes.

En terminant, je voudrais citer les paroles éloquentes que prononçait le député de Peace-River le 20 décembre, comme en fait foi le

compte rendu à la page 11392. Il avait alors déclaré ce qui suit:

La loi a une portée immense et la Commission des transports détiendra un pouvoir suprême de surveillance tout aussi considérable. Soyons certains qu'avec l'adoption du bill sans grand changement nous aurons accordé à ces hommes qui composent la Commission une autorité presque totale sur une foule de questions relevant du domaine des transports et influant si profondément sur la vie de tout Canadien et sur toutes les régions du pays.

Ces mots résument éloquemment le problème avec lequel le comité est actuellement aux prises. A la page 11394 l'honorable représentant poursuit:

Un petit comité de ce genre, établi en vertu de la loi et possédant des pouvoirs accordés par la loi, pourrait exercer une surveillance qui deviendrait essentielle si ce Parlement, composé des représentants du peuple, veut retenir non un certain contrôle en tant que cour d'appel mais simplement le pouvoir de constater ce qui se passe, de voir l'effet et les résultats des règlements et des fonctions de cette nouvelle commission des transports.

Puis il ajoute ceci:

L'établissement de ce comité, est donc, à mon avis, le moyen le plus efficace présenté à la Chambre des communes, qui nous permette d'exercer comme il faut notre droit d'évaluer, d'examiner, de critiquer, et de conseiller.

D'après mon expérience au sein de comités permanents de la Chambre depuis ma récente entrée en fonctions ici, si la nouvelle Commission doit comparaître devant le genre de comités que nous avons actuellement, la valeur de l'audience risque d'être fort contestée. Pour reprendre l'exemple de la société Radio-Canada, que j'ai cité tout à l'heure, je crois que ce serait déroger à nos responsabilités vis-à-vis les citoyens du Canada que de nous départir de fonctions qui nous incombent au profit d'une foule de conseils et de sociétés nouvelles. Je pris instamment le ministre de repenser la question et de faire une étude plus approfondie de cet amendement raisonnable et opportun.

L'hon. M. Pickersgill: Plusieurs députés absents ont exprimé le désir de commenter cet amendement. Afin de le leur permettre et de faire progresser nos travaux peut-être pourrions-nous réserver cet amendement. Nous pourrions peut-être réserver également la partie concernant les pipe-lines pour denrées et passer à l'article 29.

M. Thomas (Middlesex-Ouest): Monsieur le président, j'ai un point à soulever au sujet de cet article.

L'hon. M. Pickersgill: Je le sais, mais le député ne perdrait pas le droit de s'exprimer même si nous réservions la partie en question. Il aurait droit de faire connaître son avis lorsque nous y reviendrions. De toute manière, il ne peut pas faire ses observations maintenant, car le comité est saisi d'un autre amendement.

M. le président suppléant (M. Richard): Plaît-il au comité de réserver l'amendement?

Des voix: D'accord.

(L'amendement est réservé.)

M. le président suppléant (M. Richard): Les articles 22 à 29 sont-ils réservés?

L'hon. M. Pickersgill: Les articles 22 à 28 inclusivement. Pouvons-nous passer à l'article 29.

(Les articles 22 à 28 inclusivement sont réservés.)

Les articles 29 à 32 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 33—*Tarifs et droits.*

M. Bell: Monsieur le président, je ne suis pas certain si cet article est le bon...

M. le président suppléant (M. Richard): Est-ce sur l'article 33?

M. Bell: Non. Sans soulever un problème constitutionnel, je désire rappeler un propos mentionné l'autre jour par le ministre. Y a-t-il obligation quelconque pour une personne qui a demandé une licence ou un permis fédéral de produire d'abord un permis provincial?

• (6.40 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Je ne suis pas très au courant du fonctionnement réel des commissions provinciales suivant la loi sur le transport par véhicule à moteur—j'en ai trouvé le nom et je m'en souviens cette fois. En fait, le Parlement a imparti des pouvoirs fédéraux à ces organismes provinciaux. Si je comprends bien, ils peuvent délivrer un permis de transport provincial et interprovincial: dans le premier cas, en vertu de leurs pouvoirs provinciaux et, dans le second, grâce à la juridiction que le Parlement leur a donnée. Toutefois, comme ces choses ne relèvent pas de moi, j'avoue ne pas connaître les détails. Il ne s'agit pas de modifier ces arrangements, à moins que cela ne soit rendu nécessaire par des arrêts des tribunaux ou par d'autres situations éventuelles.

Si cet article entre en vigueur, une entreprise de véhicules automobiles s'occupant exclusivement de transport interprovincial demanderait sans doute son permis à la Commission fédérale mais pas les permis requis pour la conduite de ses véhicules, car ces derniers devraient toujours être délivrés par l'autorité provinciale. Il s'agit de la licence ou de la charte qu'une entreprise interprovinciale devrait obtenir de l'autorité fédérale. Elle ne pourrait permettre aucune exploitation au sein d'une seule province. La situation serait exactement la même que celle des chemins de

fer à l'heure actuelle. Le Parlement n'exerce nulle juridiction sur les chemins de fer dont l'exploitation est confinée à une seule province, car c'est elle qui leur délivre leur charte.

M. Bell: En d'autres termes, l'autorité fédérale n'aurait nullement le droit d'exiger la production d'un permis provincial de la part de l'entreprise qui lui demande une licence fédérale? L'autorité fédérale n'a pas le droit de savoir si un postulant particulier détient déjà un permis provincial d'une autre nature?

L'hon. M. Pickersgill: Non, mais je suppose qu'il déterminera s'il s'agit d'une société constituée en corporation par un gouvernement provincial. Cette société travaille probablement—simple supposition d'ailleurs—pour le gouvernement fédéral, de sorte qu'avant de lui accorder un permis pour travailler pour lui, le gouvernement fera enquête, je l'espère, pour s'assurer qu'elle possède un capital, les véhicules nécessaires, que ceux-ci ont des permis en bonne et due forme pour voyager sur les routes, etc., toujours en n'empiétant en aucune manière sur le domaine provincial.

M. McCleave: Le ministre voudrait-il donner plus de détails sur ce point et nous dire si l'article 32 ou l'article 33 ne contiennent rien se rapportant à la perception d'un droit pour la délivrance de ces permis?

L'hon. M. Pickersgill: Excusez-moi, je n'ai pas compris.

M. McCleave: Je demandais si l'article 32 ou l'article 33 autorisaient la perception d'un droit pour la délivrance de ces permis?

L'hon. M. Pickersgill: Non, pas explicitement. Je ne crois pas que cela soit envisagé.

(L'article est adopté.)

L'article 34 est adopté.

Sur l'article 35—*Règlements.*

M. Bell: J'aurais peut-être dû poser cette question au sujet de l'article 31, mais cela concerne les règlements. Pourquoi le député de Port-Arthur n'a-t-il pas proposé son amendement dans cette partie-ci du bill plutôt que dans la partie précédente? Le ministre le sait-il?

L'hon. M. Pickersgill: Parce que cet amendement ne s'applique pas uniquement au transport par camions et par un autre moyen de transport, mais à tous les moyens de transport. Si une société de chemins de fer veut exploiter un pipe-line ou si une compagnie de navigation veut exploiter une ligne aérienne, l'amendement s'applique également. S'appliquent à tous les moyens de transport relevant de la compétence du Parlement, il a semblé opportun de l'intercaler à l'article concernant la Commission. Nous savons tous qu'il est né surtout de la situation existant dans l'industrie du camionnage et que c'est cette dernière surtout qui le désirait, mais néanmoins on a préféré le généraliser.

M. Schreyer: Avant de terminer la Partie III, le ministre nous dirait-il si les dispositions de cette partie du bill seront considérées tout simplement comme mesures de réserve ou si certaines d'entre elles seront entérinées sous peu?

L'hon. M. Pickersgill: Le premier ministre a donné à tous les premiers ministres provinciaux l'assurance qu'elles ne seront pas mises en vigueur incessamment ni prochainement. Nous convoquerons une conférence fédérale-provinciale afin de déterminer les attributions provinciales et fédérales dans ce domaine.

Comme ces engagements vaudront aussi pour les routes provinciales, il faudra absolument compter sur une certaine collaboration sur le plan administratif. Nous ne tenons pas à changer sans motif les arrangements actuels, mais les tribunaux ont rendu un ou deux jugements qui portent à croire que les organismes provinciaux ne pourront peut-être pas, dans certains cas, exercer efficacement l'autorité de notre Parlement. Nous avons cru bon, justement à cause de ces jugements, de ces cas et de la mesure à l'étude, d'éviter de nous trouver soudainement dans un état d'anarchie juridique, comme ce fut le cas après la décision de 1954 du Conseil privé.

M. Schreyer: Les questions hypothétiques n'aboutissent jamais à grand-chose, je le sais, mais je suppose que le ministre songe à quelque projet à long terme pour le transport. Envisage-t-il en fin de compte l'abrogation de la mesure à l'étude quant au transport interprovincial par véhicule à moteur ou la mise en vigueur de la Partie III? Le ministre aurait-il l'obligeance de répondre à cette question?

L'hon. M. Pickersgill: Je veux bien y répondre, mais par la négative, je le crains. Je n'ai pas pu m'arrêter à un problème si loin dans l'avenir; j'ai plutôt pensé à l'immédiat. Toutefois, il faut être aussi prudent que possible à

ce sujet. On en viendra peut-être là un jour, mais pour l'instant nous n'envisageons aucune initiative de ce genre.

(L'article est adopté.)

L'article 36 est adopté.

Sur l'article 37—*Changements et modifications.*

• (6.50 p.m.)

M. Herridge: Sauf erreur, l'article a trait aux compagnies.

Nous n'ignorons pas que des compagnies se forment pour posséder et gérer des ponts. Le ministre peut-il dire comment s'appliquera cet article? Certains ponts appartiennent aux gouvernements provinciaux, d'autres à des compagnies formées à cette intention. Il y a aussi des compagnies qui louent à d'autre compagnies le droit de gérer les ponts qu'elles possèdent. Le ministre peut-il nous dire comment on appliquera cet article quand le projet de loi entrera en vigueur?

L'hon. M. Pickersgill: En toute honnêteté, monsieur le président, je ne saurais le dire. L'une des raisons pour lesquelles cette partie figure dans le projet de loi, c'est que l'exercice de ces fonctions incombe au ministre des Transports. Or le titulaire actuel ne sait même pas quand ou comment il faut les remplir. Le projet de loi ne fait que transférer cette responsabilité au ministre des Travaux publics pour l'épargner, à l'avenir, au ministre des Transports. Il ne s'agit pas d'une nouvelle dispostion législative, mais d'une actuelle dont on ne fait que confier l'application à un autre ministre.

La plupart des ponts, naturellement, n'en seront pas affectés du tout. Seuls certains ponts le seront. J'imagine qu'il doit s'agir de ponts interprovinciaux ou internationaux, car je ne crois pas qu'un pont à l'intérieur d'une province, même s'il appartient au gouvernement du Canada, en serait affecté à moins qu'il ne soit déclaré un ouvrage à l'avantage général du pays. Je regarde l'honorable député de Carleton. Il me semble qu'il se meurt d'envie de tirer la chose au clair. Si c'est le cas, je lui saurai gré de venir à ma rescousse.

Il me semble qu'un pont qui va d'une province à une autre constitue une entreprise nettement au-delà de la compétence d'une législature provinciale, étant donné que les provinces n'ont aucune compétence en dehors de leur territoire. La même chose est vraie d'un pont international. L'Acte de l'Amérique du Nord britannique contient une disposition qui prévoit qu'un ouvrage peut être déclaré à l'avantage général du Canada. Si c'est le cas, cet ouvrage est donc de la compétence du Parlement. Je ne peux m'imaginer qu'un autre pont soit dans cette catégorie. Même s'ils arrivent qu'ils nous appartiennent, j'imagine que, normalement, ils doivent être conformes aux lois ordinaires.

L'hon. M. Bell: Monsieur le président, je n'entreprendrais pas une tâche aussi difficile que d'éclairer le ministre sur tout les points, comme il le demande, mais me dirait-il si le gouvernement projette de faire adopter une mesure de portée générale concernant les ponts internationaux? J'ai soulevé la question à propos d'un bill d'intérêt privé présenté cette session-ci. Il y a quelques années, une mesure-type de portée générale relative aux ponts internationaux avait fait l'objet d'une étude poussée. Nous devrions, il me semble, mettre un bill semblable à l'étude. Je ne veux pas parler de ce bill en particulier, mais il importe, d'après moi, d'uniformiser les conditions dans lesquelles les ponts internationaux sont construits et exploités. Le sous-ministre adjoint actuel de l'Énergie, des Mines et des Ressources, secrétaire-adjoint du Consiel du Trésor à l'époque, M. John MacDonald, était à mes yeux la plus grande autorité en matière de ponts que j'aie jamais connu. J'espérais qu'on lui permettrait de mettre cette idée de l'avant et de proposer une mesure législative dont le besoin se fait sentir depuis longtemps.

L'hon. M. Pickersgill: Je pense qu'il y a un bill du genre de celui dont parle l'honorable représentant. Sauf erreur, il est en préparation quelque part.

L'hon. M. Bell: Il est en préparation depuis au moins quatre ans.

L'hon. M. Pickersgill: Effectivement, il remonte à l'époque du pont Rainbow, ou du pont Honeymoon—peu importe le nom—qui s'est effrondré dans le Niagara en 1937 ou au début de 1938. C'était vers l'époque de mon arrivée à Ottawa. En théorie, il y avait alors un gouvernement libéral à Toronto de même qu'à Ottawa. Les relations entre les deux n'étaient pas toujours des meilleures et on se disputait pour savoir s'il fallait une permission pour construire le pont. Il y a eu de la bisbille. Je pense que c'est à l'époque où M. Max Wershof et moi étions aux Affaires extérieures—ou bien étais-je attaché au bureau du premier ministre et lui aux Affaires extérieures. Nous nous intéressions énormément à la question. C'est ainsi que le tout a commencé. Les progrès ont été constants depuis lors.

Le député de Carleton a déjà été ministre. Le député d'Ontario aussi, et même un peu plus longtemps. Ils savent sûrement qu'un certain nombre de projets de loi sont envisages chaque année. Ensuite le cabinet se réunit—je dévoile des secrets, mais de Polichi-

nelle, à tout prendre—et on se dit: Il faut que celui-ci et celui-là soient adoptés sans délai. Gardons ce bon vieux bill sur les ponts pour un vendredi après-midi où il n'y aura rien d'autre à faire. Et ce vendredi après-midi ne vient jamais. Voilà pourquoi bon nombre de mesures utiles, qui finiraient par épargner aux deux Chambres et au gouvernement beaucoup de temps, ne sont jamais adoptées. Je suis entièrement d'accord avec le député de Carleton.

(L'article 37 est adopté.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, puis-je proposer qu'on lève la séance et fasse rapport de l'état de la question et demander qu'on siège de nouveau plus tard aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant (M. Richard): Conformément à l'entente conclue aujourd'hui, je quitte maintenant le fauteuil. Le comité reprendra ses travaux à huit heures.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à 8 heures.

M. le président: A l'ordre.

Sur l'article 38—*Péages sur ponts internationaux.*

M. le président: Le comité reprend l'étude du bill C-231. Nous en sommes à la Partie V, article 38. L'article est-il adopté?

(L'article est adopté.)

Sur l'article 39—*Les administrateurs peuvent conclure ces traités.*

M. Thomas (Middlesex-Ouest): Monsieur le président, j'anticipe peut-être...

L'hon. M. Pickersgill: Je le pense, en effet. Si nous adoptions l'article 39, le député pourrait alors en venir à son amendement.

(L'article est adopté.)

M. Thomas (Middlesex-Ouest): Monsieur le président, j'ai un amendement à proposer. Il pourrait être présenté à titre de nouvel article 39A. Un exemplaire en a été déposé sur le bureau. Initialement, nous avions l'intention de le proposer comme amendement à l'article 20 et lui assigner le numéro 20A. Toutefois, on a jugé plus opportun de le présenter à cette étape-ci de l'étude du bill. Notre amendement vise à assurer à la Commission le pouvoir de fixer les conditions auxquelles les abandons de services peuvent se faire.

Lors de sessions antérieures, diverses mesures d'initiative parlementaire ont été présentées dans ce sens. Immanquablement, la Chambre n'a pas eu le temps de se prononcer au sujet de ces tentatives qui avaient pour objet d'établir ce principe dans notre législation ferroviaire. Le principe en question s'impose, car lorsque des services sont abandonnés sans planification aucune, c'est parfois bien malencontreux. Qu'il me soit permis de rappeler encore une fois la situation où nous nous sommes trouvés dans mon district ontarien, lorsque le *New York Central* a abandonné sa ligne de Courtright, qui traversait les comtés de Lambton, Middlesex et une partie d'Essex. L'achalandage de cette ligne avait diminué graduellement, si bien qu'on n'y observait plus guère de trafic. Alors la compagnie obtint de la Commission des transports du Canada la permission de l'abandonner.

Pendant des années avant d'abandonner la ligne, la société avait négligé l'entretien des clôtures et autres installations le long de la voie. Une fois autorisé à abandonner la ligne, elle a fait enlever les rails, les traverses et les ponceaux utilisables. Les machines employées pour démolir les structures le long de la ligne ont aussi détruit les clôtures. On a laissé la ligne dans un état lamentable. Elle est devenue une des horreurs et des ennuis de toute la région qu'elle traverse. Peu importe qu'ils aient ou non l'expérience de la terre, les députés comprendront sûrement que lorsqu'une voie ferrée traverse une région rurale elle sépare une terre en deux; une partie de la terre s'étendra d'une côté de la voie, l'autre partie de l'autre côté. Aussi longtemps que la voie est exploitée, la loi sur les chemins de fer prévoit l'entretien, par la société ferroviaire et à ses frais, des clôtures le long de l'emprise de la voie, ainsi que le drainage d'un côté à l'autre de la terre, c'est-à-dire que la voie ferrée ne doit nuire en rien au drainage. Chaque terre doit être dotée d'un passage à niveau bien entretenu pour traverser la ligne de chemin de fer.

La Commission des transports a décidé qu'une fois qu'une ligne est abandonnée, l'emprise n'est plus de son ressort. Elle retrouve en l'occurrence l'état de n'importe quelle autre propriété détenue dans la province ou la municipalité. Tous les droits et privilèges, et la protection le long de la voie ferrée dont jouissaient les gens auparavant, en vertu de la loi

sur les chemins de fer, disparaissent. Les cultivateurs ne peuvent plus traverser les emprises, clôturées ou pas, sans devenir des intrus. Les clôtures tombent, on les laisse s'abîmer, le bétail peut errer à volonté et sur l'emprise croissent broussailles et ivraie. Mais personne n'y peut rien. Voici ma thèse.

On a soulevé des questions au sujet de la compétence du Parlement de régler cette question, sous prétexte que lorsque l'emprise cesse d'être utilisée comme voie ferrée, elle redevient une propriété privée et relève de la compétence provinciale. Une question se pose encore en matière de compétence sur les lignes abandonnées. Je ne suis pas versé en droit; je ne puis donc pas invoquer des arguments juridiques à l'appui de ma thèse. Mais simple bon sens me dicte—et je parle en connaissance de cause puisque j'ai vu ce qui c'était passé dans le Sud de l'Ontario lorsque la ligne Courtright du *New York Central Railway* a été abandonnée—qu'il y a une lacune dans notre législation des chemins de fer, si le Parlement n'a pas compétence pour légiférer en la matière.

• (8.10 p.m.)

Qui, sinon le Parlement du Canada, a la compétence voulue dans ce domaine? Peut-on dire que les gouvernements provinciaux peuvent légiférer au sujet des chemins de fer? Je crois qu'on ne l'admettrait pas. Le Parlement devrait aller aussi loin qu'il le peut pour combler cette lacune convenablement. Il existe nombre d'autorités pour dire au Parlement qu'il fait fausse route ou qu'il va au-delà de son autorité, et je veux parler surtout de la Cour suprême du Canada. Nous devrions même aller jusqu'à la Cour suprême du Canada dans nos efforts pour assumer notre entière responsabilité et combler cette lacune qui crève les yeux dans notre loi sur les chemins de fer.

Voilà pourquoi j'aimerais proposer cet amendement:

Que le bill C-231 soit modifié en insérant immédiatement après l'article 39 à la page 25 du bill l'article 39A suivant:

Que l'article 168 de la loi sur les chemins de fer soit abrogé et remplacé par l'article suivant:

Article 168..

La compagnie peut abandonner l'exploitation de toute ligne de chemin de fer avec l'approbation de la Commission et en vertu des conditions que celle-ci pourra fixer de temps à autre, et nulle compagnie ne doit abandonner l'exploitation de quelque ligne de chemin de fer sans cette approbation ou faire, provoquer ou permettre tout acte ou toute chose contraire aux conditions établies ou omettre de faire tout acte ou toute chose exigé aux termes de celles-ci.

L'article 168 de la loi sur les chemins de fer est simple et bref et se lit ainsi:

La compagnie peut abandonner l'exploitation de toute ligne de chemin de fer avec l'approbation de la Commission, et nulle compagnie ne doit abandonner l'exploitation de quelque ligne de chemin de fer sans cette approbation.

Qu'on me permette de signaler que, lors de l'adoption de cette loi il y a plusieurs années, le problème de l'abandon de lignes de chemin de fer ne se posait pas. Le programme actuel d'abandon, aux termes duquel plusieurs embranchements ont déjà été abandonnés dans diverses régions du pays, indique clairement que nous entrons dans une nouvelle phase quant à la réglementation des chemins de fer. Le fait même de créer une nouvelle Commission des transports et de reviser à fond la loi afférente indique qu'une nouvelle ère des transports est arrivée. Le moment est venu de songer à combler cette lacune dans nos lois, alors que nous élaborons cette nouvelle loi qui laisse en suspens la question des abandons. La nouvelle Commission devrait pouvoir établir dans quelles conditions l'abandon des embranchements peut se faire.

A cet égard, je proposerai au ministre que l'on établisse comme une des conditions d'abandon la nomination d'un office de planification pour les abandons d'embranchement pour chaque ligne de chemin de fer qui doit être abandonnée. Cet office devrait représenter les divers intérêts qui seront touchés. Il devrait compter parmi ses membres des représentants de la société de chemins de fer, des municipalités, et d'autres personnes intéressées. L'office de planification pour chaque embranchement abandonné devrait être chargé de recommander à la Commission des transports, ou dans ce cas à la nouvelle Commission, les circonstances dans lesquelles on pourrait autoriser l'abandon d'un embranchement. Les recommandations devraient porter sur la meilleure façon de disposer de l'emprise dans l'intérêt du public et sur d'autres questions d'importance capitale intéressant le public.

Là où elle divise des terres agricoles, l'emprise devrait être restituée lorsque cela est possible à la ferme dont la terre faisait partie à l'origine. Cela éliminerait la séparation contrariante de terres appartenant à la même ferme, et permettrait au cultivateur dans chaque cas d'utiliser l'emprise de la façon la plus avantageuse pour sa ferme, ainsi que d'assurer le drainage et d'éliminer les mauvaises herbes.

Les propriétés plus vastes, comme on en trouve dans les villes, devraient être utilisées dans l'intérêt du public après consultation avec les municipalités en cause. Chaque fois que la Commission des transports ou le nouvel

organisme accédera à une demande d'abandon, on propose qu'un délai soit prévu, pendant lequel l'Office de planification des abandons d'embranchements, constitué comme on l'a suggéré, pourrait préparer un plan pour l'abandon en cause. On devrait recourir aux services des offices municipaux et provinciaux de planification disponibles. On devrait aussi consulter les autorités s'occupant de la conservation aux divers paliers de gouvernement. Il n'y a aucune raison pour que nous abandonnions ces embranchements en créant des villes-fantômes et en défigurant des régions du pays.

Je voudrais lire un paragraphe d'une lettre du vice-président du National-Canadien, datée du 9 juillet 1963. J'avais demandé à la société de me fournir ses commentaires sur un bill que j'avais alors fait inscrire au *Feuilleton*. Voici le paragraphe en question:

> J'ai cru devoir vous dire que la compagnie a pour politique, chaque fois qu'un embranchement est abandonné, de tenter de disposer de la partie de l'emprise qui lui reste, soit en la cédant à une autorité publique qui pourrait en vouloir,—un ministère provincial de la Voirie, par exemple, ou une municipalité—soit en l'offrant à un prix raisonnable aux propriétaires avoisinants. Dans certains autres cas, la compagnie peut naturellement conserver la propriété parce qu'elle entrevoit la possibilité d'une expansion industrielle. Pendant que le terrain demeure la propriété du chemin de fer, nous tentons, évidemment, de nous conformer aux lois provinciales pertinentes et nous collaborons avec les cultivateurs de la région, en prolongeant les clôtures et ainsi de suite, afin que les animaux ne se sauvent pas.

La lettre était signée par M. R. T. Vaugham, à l'époque vice-président du National-Canadien.

Cela indique que les chemins de fer se rendent compte des lacunes que comportent nos procédures d'abandon.

Je prie encore une fois le ministre, le gouvernement et les membres du comité d'étudier sérieusement cette question, car elle a beaucoup d'importance pour les régions où les embranchements abandonnés pourront causer beaucoup de tort aux nombreuses personnes en cause.

• (8.20 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, comme il l'a dit, le député a désiré en plusieurs occasions que le Parlement adopte l'amendement en question sous forme de modification distincte à la loi sur les chemins de fer. L'objectif auquel il songe me plaît beaucoup. Si les cultivateurs ont raison de ne pas aimer qu'une voie ferrée coupe leur ferme en deux, je comprends encore bien plus leur ressentiment devant la nuisance que constitue une ligne abandonnée.

[M. Thomas (Middlesex-Ouest).]

Même si l'objet de l'amendement me plaît beaucoup, il paraît très douteux, d'après les meilleurs avis que j'aie pu obtenir, que les tribunaux décident que si une voie ferrée est abandonnée, et ne sert plus à des fins ferroviaires, elle tombe sous la juridiction du Parlement, même si elle appartient encore à un chemin de fer. Il semble presque certain que toute mesure concernant la disposition de telles propriétés en serait une de droit civil, et, partant, relèverait des Assemblées législatives.

Loin de nous la prétention d'introduire une mesure législative qui susciterait l'espoir, alors que nous-mêmes n'avons guère confiance qu'elle ait force de loi, sachant qu'elle n'est que l'expression d'un pieux désir. J'espère donc que le député n'insistera pas pour que cet amendement soit adopté.

M. Thomas (Middlesex-Ouest): Monsieur le président, je ne veux pas trop insister mais je voudrais tout de même que le principe en soit étudié à fond et même en appeler de la décision de la Cour suprême du Canada. L'honorable juge Rand, évoquant l'article 198 de la loi sur les chemins de fer, écrit à la page 290 des Décisions de la Cour suprême du Canada de 1958:

> Un pouvoir extraordinaire créé par le Parlement qui, étant son créateur, peut le modifier dans la mesure ou de la manière qu'il jugera utile.

Il est difficile de convaincre ces cultivateurs que la Chambre peut adopter une loi qui autorise une société de chemins de fer à s'approprier de force une bande de terre traversant leur propriété et fixer les conditions relatives à la protection des droits du propriétaire terrien pendant tout le temps où le chemin de fer est en exploitation, mais ne peut pas exiger que l'abandon se fasse en bonne et due forme.

Cette question devrait être déférée à la Cour suprême du Canada afin de faire confirmer une fois pour toutes qu'il incombe au Parlement du Canada d'édicter les lois concernant les lignes de chemin de fer interprovinciales. Avant son abandon, une ligne ferroviaire relève, bien entendu, du Parlement. Pourquoi le Parlement, tant qu'il conserve cette compétence, n'établirait-il pas, par l'entremise de la Commission qu'il aurait instituée, les conditions d'abandon? Si une compagnie ferroviaire ne pouvait s'y conformer, l'abandon serait refusé. J'estime donc qu'il incombe au Parlement du Canada d'établir les conditions d'abandon, sans doute après avoir consulté les provinces et les municipalités. Ces

dernières seraient bien aise, j'en suis sûr, de s'entretenir avec les autorités fédérales à cette fin pour veiller à ce que l'abandon soit prévu et exécuté de façon à ne pas gêner ceux qui ont des propriétés le long de ces emprises.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots à l'appui de cet amendement. Je souscris sans réserve aux dernières remarques du député de Middlesex-Ouest. Nous devons reconnaître que l'emprise a été accordée par le Parlement canadien, et je ne vois vraiment pas pourquoi le projet de loi n'indiquerait pas que cela doit être une des conditions d'abandon. Je ne vois pas pourquoi la Commission ne devrait pas édicter de règlements au sujet de l'usage de l'emprise car si l'on examine ce problème, on constate que les propriétaires des fermes avoisinantes—et je veux d'abord traiter de la question des fermes—jouissent d'une présomption de droit contre les chemins de fer, aux termes de laquelle ces derniers n'ont pas le droit de nuire à l'asséchement des fermes attenantes. Les chemins de fer ont donc une obligation morale de reconnaître cette présomption et tant qu'ils utilisent une emprise, ils doivent observer les conditions d'utilisation, soit qu'ils ne doivent pas nuire à l'asséchement des terres et qu'accès à travers l'emprise doit être accordé. Si une voie ferrée est abandonnée, l'emprise est abandonnée, reste la propriété du chemin de fer ou bien est vendue à une société de biens immobiliers ou revendue au cultivateur.

Toutefois, si elle est vendue à une société de courtiers en immeubles dans une région industrielle ou une région suburbaine, le problème de l'asséchement des terres avoisinantes se pose immédiatement ou bien l'accès ou le droit de passage aux fermes sera dérangé. C'est ce qui arrive dans les régions avoisinant les villes.

• (8.30 p.m.)

Cet amendement donne à entendre que la Commission établira les conditions dans lesquelles s'effectuera le retour des terres au cas d'abandon des lignes ferroviaires. J'appuie cet amendement de tout cœur, parce que les terres ne devraient pas être octroyées par le Parlement pour qu'ensuite, une fois qu'elles auront cessé de servir, elles soient remises à quelque autre personne ou entreprise sans qu'on obtienne une reconnaissance des conditions exigées préalablement à l'octroi. C'est, à coup sûr, ce que demande le député dans sa proposition d'amendement. Je ne crois pas exigence trop grande. La Commission devrait étudier ce problème et, dans les cas où il est important de le faire, notamment lorsqu'il s'agit d'abandon des lignes de chemins de fer, établir certaines conditions visant les terres adjacentes où passent les voies ferrées. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de porter la question à la Cour suprême. Le Parlement pourrait statuer sur cette question et demander à la Commission d'assumer la responsabilité de s'assurer que toutes les parties exploitant les terres adjacentes à une voie ferrée abandonnée soient traitées de façon équitable et qu'on reconnaisse, dans un sens, l'opposition inscrite au début à l'égard de l'emprise de chemin de fer.

M. Korchinski: Cet article du projet de loi sera l'un des plus difficiles à faire comprendre aux personnes que touchent ces abandons. Jusqu'à l'époque où les chemins de fer...

L'hon. M. Pickersgill: Puis-je invoquer le Règlement, monsieur le président? Nous n'en sommes pas encore aux articles du projet de loi qui concernent l'abandon des voies. J'espère qu'on attendra l'étude de ces articles avant d'ouvrir une discussion générale à ce sujet.

M. Korchinski: On me permettra, j'en suis sûr, de commenter l'amendement proposé par le député de Middlesex-Ouest. Les gens dont la propriété se trouvait le long d'une voie ferrée auront du mal à comprendre pourquoi un gouvernement qui a laissé le chemin de fer impiéter sur leur terrain, si vous me permettez cette expression, adopterait une mesure législative autorisant l'abandon du droit de passage sans déterminer la propriété de ce terrain. En vérité, les chemins de fer ne le possèdent pas au sens que l'on donne à ce terme quand on dit, par exemple, que si l'on y pénètre sans autorisation, on est passible d'une amende de $25.

Combien de temps cette situation durera-t-elle? Existera-t-elle indéfiniment? Cette situation se prolongera-t-elle cinq ou vingt ans? Le projet de loi ne fournit aucune solution au problème. Évidemment, nous permettrons aux chemins de fer d'enlever les voies ferrées, mais nous ne leur permettrons pas de couper l'herbe ou d'arracher les mauvaises herbes. Toutefois, ils auront le droit d'arrêter une personne qui passe sans autorisation sur leur propriété et cette situation pourra durer 20 ou 25 ans. Nous ne devrions pas le permettre. La Commission devrait pouvoir rendre un certain jugement dans une période de temps limitée ou nous devrions insérer dans le projet de loi

l'amendement proposé par le député de Middlesex-Ouest. Le droit de passage pourrait alors revenir aux propriétaires de terrains adjacents ou à la municipalité. Certaines dispositions pourraient prévoir la remise de cette propriété à quelqu'un. Nous ne devons pas laisser cette propriété entre les mains de chemins de fer qui n'en veulent pas en réalité. C'est le point que je voulais faire valoir. Les chemins de fer doivent utiliser ce terrain ou le céder. Nous devons insérer dans ce projet de loi des dispositions prévoyant la cession du terrain et c'est tout ce que nous demandons au ministre actuellement.

M. Douglas: Je reconnais beaucoup de qualités à l'amendement proposé par l'honorable représentant de Middlesex-Ouest. Le ministre a soulevé une question: le Parlement peut-il disposer d'un terrain qui constitue un droit de passage après avoir cessé d'être une voie ferrée? D'après mon interprétation de l'amendement, l'honorable député veut dire que, tout en conservant une voie ferrée, avant que la compagnie de chemin de fer ne soit autorisée à abandonner le droit de passage, il faudra poser des conditions visant l'alinéation de ce terrain pour qu'il n'offense pas la vue, ne provoque aucun ressentiment, et surtout ne nuise pas aux propriétaires de terrain adjacents à ce droit de passage.

Il me semble que ce serait une attitude logique. A mon avis, le Parlement n'aurait aucune juridiction sur ce droit de passage après son abandon, mais il est sans contredit habilité à permettre à la Commission de fiver les termes et conditions de son consentement à l'abandon. Je ne suis pas un avocat et le ministre non plus. Il a peut-être consulté des experts sur ce point. J'aimerais l'inciter à laisser cette affaire en suspens tant que nous n'aurons pas abordé toute la question de l'abandon des chemins de fer.

Je conviens avec le ministre qu'il ne faut pas s'engager maintenant dans un débat sur l'abandon de voies ferrées. Le ministre comprend, j'en suis certain, vu qu'il a bien réfléchi à cette question, que lorsqu'il s'agira d'abandonner des voies ferrées, il faudra instituer des rouages administratifs pour liquider le terrain. Cela peut donner lieu à des litiges interminables. Le chemin de fer peut, mettons vouloir vendre le terrain au propriétaire voisin. Qui fixera le prix? Si quelqu'un dont la propriété n'est pas adjacente à la voie ferrée offre un prix plus élevé, le chemin de fer lui vendra-t-il le terrain? S'il en est ainsi, il y aura une bande de terre divisant la propriété d'un cultivateur et appartenant à quelqu'un d'autre. Il n'y aura aucune issue à ces litiges aussi bien qu'aux problèmes à propos des routes municipales et des autoroutes provinciales.

Il faudra certainement un organisme autorisé pour rendre de telles décisions. Il me semble logique que ce soit à la Commission qui autorisera l'abandon d'établir ces conditions. Le ministre songe peut-être à une autre formule. Soit maintenant soit lorsque nous commenterons l'abandon des voies ferrées, le ministre, je l'espère, exposera à la Chambre la solution qu'il envisage à ce problème. J'admets que le problème est compliqué, mais je peux assurer au ministre que cette question inquiète et inquiétera encore davantage les régions visées lorsqu'on commencera à abandonner les embranchements.

La proposition renfermée ici ne manque pas de valeur, bien qu'il soit peut-être nécessaire d'en modifier la teneur.

Si, par exemple, nous supprimions les mots «de temps à autre», il faudrait alors fixer les conditions une fois pour toutes au moment de l'approbation de la demande d'abandon. Ou encore, comme l'a proposé le député de Mackenzie, on pourrait créer un organisme chargé d'établir ces conditions et de surveiller le processus d'abandon pour s'assurer de l'observance de ces conditions. Mais il doit y avoir un moyen quelconque de traiter de cette question.

• (8.40 p.m.)

J'ai un peu d'expérience dans ce domaine car on a déjà abandonné des embranchements dans une circonscription que je représentais jadis à une assemblé législative, et je puis dire au ministre que c'est un véritable fouillis.

L'hon. M. Pickersgill: Pour ma seule gouverne, puis-je poser une question au représentant? A l'occasion des abandons qui ont eu lieu quand le député faisait partie du gouvernement de la province, la province a-t-elle jamais cherché à affirmer sa juridiction sur cette propriété, de légiférer à son égard ou d'en disposer?

M. Douglas: Nous n'avons pas eu à faire face au problème de façon immédiate. Voici ce à quoi la situation se résumait alors: les services ferroviaires avaient été interrompus et une demande d'abondon avait été faite. Le problème ne s'est donc vraiment pas posé. Mais le ministère des Affaires municipales a

beaucoup étudié la question, ainsi que le ministère de la Voirie et l'Association des municipalités rurales et urbaines.

Depuis lors, à ma connaissance, aucune politique nette et claire n'a été définie visant certaines lignes déjà abandonnées. J'espère que, soit maintenant soit lorsque nous passerons à l'abandon des lignes ferroviaires, le ministre nous dira ce qu'il projette, car nous ne pouvons pas tout simplement laisser la question en plan.

Avant de rejeter l'amendement proposé par le député de Middlesex-Ouest, le ministre consentira, j'espère, à réserver la question jusqu'à ce que nous ayons trouvé une solution à proposer à sa place.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots à ce sujet. La Commission pourrait fort bien se passer de l'amendement, il me semble, pour obtenir le consentement du chemin de fer avant de disposer du terrain d'une certaine façon. Évidemment, les avis juridiques que j'ai pu obtenir n'étaient pas concluants. Comme le député le sait, les tribunaux diffèrent parfois d'opinion avec les légistes des gouvernements fédéral et provinciaux, et il arrive qu'une mesure anticonstitutionelle soit édictée.

Cependant, monsieur le président, lorsque subsistent de graves doutes, comme dans le cas actuel, toute mesure que nous adopterions en vue de fixer les conditions relatives à la disposition de ce terrain lorsqu'il ne servira plus de voie ferrée devra très vraisemblablement être jugée par les tribunaux. Si quelqu'un essayait d'imposer de force ces conditions à un autre qui refuserait de s'y soumettre, il se pourrait bien alors que le Parlement n'ait pas le pouvoir de les appliquer. Nous ne ferions alors qu'induire une foule de gens en erreur et les impliquer dans les litiges inutiles.

Par exemple, si le Pacifique-Canadien demandait d'abandonner une voie et que la Commission réponde: «Avant de consentir, nous voulons savoir ce que vous allez en faire par la suite», puis que la compagnie accepte de l'en informer et que la Commission retarde l'audience, jugeant qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de prendre une décision avant de savoir ce qui arrivera, je n'ai aucun doute qu'alors, il soit parfaitement possible d'en venir à un compromis, chose qui n'exigerait aucune mesure législative. Quant à savoir si nous pouvons adopter une mesure législative qui lierait le chemin de fer après qu'il a cessé d'exploiter une voie sur le terrain, cela me semble discutable.

Je ne saurais pour un instant prétendre que cet amendement est contraire au Règlement ou au-delà de la portée du projet de loi, qui traite effectivement de l'abandon de voies ferrées. Si l'amendement est de notre compétence, elle n'est pas au-delà de la portée du bill. Toutefois, c'est une chose que nous n'avons pas recommandée et que nous n'avons pas cru utile d'incorporer au projet de loi. Le comité permanent n'en a pas été saisi, et je sais que le député de Middlesex Ouest ne se sentira pas offensé si je le dis. Je ne le blâme aucunement, mais c'est un fait et l'étude du projet de loi est pas mal avancée.

Voici ce que je pourrais promettre avec le plus grand plaisir. Il m'est plutôt difficile de décider, d'ici au moment où j'espère voir l'étude du projet de loi terminée, si nous devrions adopter cette disposition. Toutefois, je serais prêt à demander à la Commission, dès qu'elle sera établie, d'étudier la question, d'en discuter et, si elle trouve un moyen par lequel le Parlement peut régler le problème, de faire une recommandation afin de nous permettre d'adopter une mesure législative. Si cela est impossible, il faudrait alors consulter les gouvernements provinciaux afin de voir s'ils pourraient adopter une mesure législative à cet égard afin que, lorsqu'une ligne ferroviaire a été abandonnée, on puisse disposer de la propriété de façon ordonnée, particulièrement dans les régions rurales où la question peut causer de graves ennuis. Ce serait peut-être la meilleure façon de régler le problème, et je serais heureux de promettre immédiatement que, une fois la Commission établie, je déférerai cette question à la Commission pour qu'elle fasse des recherches sans tarder.

M. Kindt: Une simple question, monsieur le président? L'explication du ministre signifie, du moins pour moi, qu'il prendrait cette initiative mais que ce serait comme fermer la porte de l'écurie une fois le cheval volé. Je me demande si le ministre ne pourrait pas être plus précis et en venir à une conclusion plus acceptable.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je ne comprends pas très bien la comparaison du député, mais une emprise abandonnée est assez difficile à voler, que la porte de l'écurie soit ouverte ou fermée. On ne s'en préoccuperait pas tellement si elle était volée et utilisée à bon escient. Le problème, en fait, c'est qu'elle se trouve là et constitue plutôt un embêtement. Les mauvaises herbes y poussent et le cultivateur ne peut s'en protéger comme

il le faudrait. C'est un véritable problème, auquel il serait utile d'accorder toute l'attention voulue.

Je regrette vivement que nous n'ayons pas examiné cette question plus tôt. Nous aurions peut-être pu le faire, vu que le député nous l'avait signalée à deux ou trois reprises. Mais il faut s'en tenir aux faits. Nous aurons une commission qui devrait examiner les problèmes de ce genre, et je crois que nous la rendrons plus apte à mener les choses à bonne fin en donnant suite à la proposition que j'ai formulée qu'en adoptant une mesure législative qui, j'ai lieu de croire, ne pourrait être mise en œuvre. Quant à prendre des arrangements volontaires qui seraient appliqués volontairement, dans ce cas, la mesure législative ne serait pas nécessaire.

M. Korchinski: J'espère ne pas avoir donné l'impression au comité que tout le monde se jette sur cette propriété. Il se trouve que j'ai un terrain traversé par une voie ferrée.

J'aimerais que le chemin de fer ne passe pas par là, mais il y passe. S'il abandonnait jamais son emprise, j'ignore ce que je ferais de ma propriété. Premièrement, la couche de terre arable a été enlevée. On n'a laissé que l'argile et les mauvaises herbes. Au milieu du terrain s'arrondit une butte. C'est un vrai gâchis.

• (8.50 p.m.)

Quelqu'un devrait être jusqu'à un certain point responsable des propriétés semblables. A mon avis, il ne devrait pas être permis au chemin de fer de se retirer, purement et simplement. J'en suis certain, les municipalités ne veulent pas simplement voir le chemin de fer disparaître. Quant aux propriétés dont j'ai parlé, certaines personnes s'y intéressent probablement ou s'y intéresseront peut-être à l'avenir. Quelque homme d'affaires entreprenant pourrait en avoir besoin. De toute façon, le pays aurait sans doute avantage à ce que la Commission puisse étudier le problème.

L'hon. M. Pickersgill: Si la Commission le pouvait, bien sûr. Mais si la Commission, suivant la loi, ne pouvait s'en occuper, l'Assemblée législative de la province le pourrait. Évidemment, c'est un point sur lequel il pourrait être légiféré—soit par l'Assemblée législative, soit par le Parlement. Si le Parlement ne peut de façon valable légiférer sur le sort des propriétés, en particulier si elles ne valent rien...

M. Korchinsky: C'est pourquoi j'en ai parlé.

L'hon. M. Pickersgill: Le député veut une loi interdisant l'abandon de terres qui seraient bientôt envahies par les mauvaises herbes deviendraient une source d'ennuis, et forçant la compagnie de chemin de fer qui les abandonnerait à éliminer ces ennuis possibles. S'il est établi que notre Parlement ait vraiment le pouvoir de légiférer là-dessus nous le ferons. Si, par contre, nous n'avons pas ce pouvoir, nous signalerons la chose aux assemblées législatives provinciales afin qu'elles s'en occupent. Il doit y avoir des responsables.

L'idéal, c'est lorsqu'une voie ferrée abandonnée devient une grande-route provinciale. Dans un cas, nous avons libéré une section d'une ligne qui s'étend de Winnipeg à Portage-la-Prairie de sorte que le ministère provincial de la Voirie a pu la faire sienne. Cependant, nombre de ces embranchements se trouvent là où nulle grande-route ne serait utile et où, comme le député de Mackenzie l'a dit, la terre est si abîmée qu'elle ne pourrait être rendue de nouveau arable. Cela est préjudiciable à l'intérêt public.

J'ai conscience du problème que je voudrais régler de façon concrète. Toutefois, je ne saurais demander au comité d'apporter au projet de loi une modification qui, à mon sens, ne sera pas réellement efficace. Je ne m'opposerais pas à quelque chose que je croirais efficace.

M. Bell: Il y a quelques mois, le ministre nous a parlé du cas de Portage-la-Prairie. Pourrait-il nous renseigner sur la manière dont la province a obtenu l'autorisation d'acquérir la ligne abandonnée à cet endroit?

L'hon. M. Pickersgill: Dans ce cas en particulier, une entente fut conclue entre le National-Canadien et le ministère provincial de la Voirie.

M. Pascoe: Puis-je poser une question? Le ministre a parlé d'une ligne qu'on était autorisé à abondonner. Pourrait-il nous dire si la compagnie de chemin de fer a acquitté une partie du coût de la route ou si le gouvernement a assumé une part des frais de construction de la route?

L'hon. M. Pickersgill: Je sais que le Manitoba désirait vivement acquérir l'emprise de la voie en question, car cela représentait une économie pour lui. Le ministre de la Voirie de cette province m'a écrit pour savoir si l'interdiction d'abandonner la ligne pouvait être levée. Le National-Canadien possède deux voies sur le côté sud de la rivière Assiniboine, entre Winnipeg et Portage-la-Prairie. Il y a quelques années on pouvait encore voir des trains circuler sur les deux lignes distancées de 100 verges seulement. Sauf erreur, c'est assez exceptionnel maintenant. Le ministère provincial de la Voirie ne désirait que l'emprise de la

ligne en question. En acquérant cette bande de terrain, le Manitoba estimait réaliser une économie.

M. Schreyer: Le ministre rejette l'amendement pour des raisons difficiles à comprendre. Le ministre soutient que le gouvernement fédéral n'a peut-être pas le pouvoir de réglementer le sort des voies abandonnées par une société ferroviaire. Les députés qui ont pris part au débat sur l'amendement ont bien précisé qu'avant de permettre aux chemins de fer d'abandonner des embranchements, ces sociétés devront accepter de se soumettre aux règlements et aux conditions qu'on établira. On satisferait ainsi aux exigences constitutionnelles.

Hier, le ministre a fait un sermon au comité sur le caractère sacré des contrats. Ce qu'on propose ici renferme un élément d'obligation contractuelle car, lorsque la Commission accordera ou sanctionnera une demande d'abandon, elle le fera, évidemment, contre l'engagement de la part de la société ferroviaire de remplir certaines conditions. Cette question relève bien de la compétence fédérale. Le ministre en doute. La chambre ne doit pas préjuger la décision d'une haute cour. S'il paraît probable qu'une mesure législative est constitutionnelle, adoptons-là. Le ministre n'ignore certainement pas que la législation provinciale portant sur les propriétés où s'exerce le droit de passage des chemins de fer est très réduite.

L'hon. M. Pickersgill: Ce serait une voie abandonné. Voilà tout le problème.

M. Schreyer: Les lois provinciales sur la lutte préventive contre les herbes nuisibles permettraient d'exercer un certain contrôle, donneraient une certaine protection aux propriétés limitrophes. Je ne vois pas d'autre loi provinciale qui soit applicable. A part cela, le public ne bénéficiera d'aucune autre protection, ni provinciale ni fédérale, à moins que l'amendment en question ne soit adopté.

A en juger par ses remarques, le ministre refuse d'étudier la proposition que je lui soumets pour la troisième fois, je crois, à savoir que dans le cas où une société de chemins de fer demande l'abandon d'une ligne, la Commission entendrait la cause et si elle consentait à accéder à la demande, elle fixerait les conditions à observer par la société en question pour l'entretien du terrain abandonné. Les demandes des compagnies ferroviaires ne devraient être acceptées qu'à ces conditions.

• (9.00 p.m.)

Ce genre d'arrangement bilatéral est logique et raisonnable, et la question n'en relèverait pas moins du Parlement et des autorités fédérales. Si le ministre s'oppose toujours à l'amendement, j'aimerais du moins qu'il traite de la proposition précise que nous lui avons présentée à deux ou trois reprises depuis une heure.

M. Thomas (Middlesex-Ouest): Je sais que le ministre s'intéresse à la question. Il a demandé à ses conseillers de l'étudier, et il faut écouter ses affirmations avec soin, car elles me semblent bien fondés. Je les rejette, mais je ne m'y connais pas plus que lui en droit; sa thèse peut être boiteuse, elle peut aussi être bien fondée à certains égards. Le ministre a convenu d'user de son influence auprès de la nouvelle Commission pour que ces problèmes soient étudiés à fond. On demandera à la Commission de présenter au gouvernement les solutions qu'elle jugera pratiques et qui relèveront de l'autorité du gouvernement. A mon avis, nous devrions accepter cette façon de procéder, laisser l'affaire en suspens et espérer que le ministre obtienne les bons résultats dont il a parlé.

Compte tenu de ces considérations, je suis prêt à retirer mon amendement si le comité y consent.

M. Douglas: Avant que le comité consente au retrait de l'amendement, puis-je exprimer l'espoir que le ministre nous fera une promesse à l'égard de toute cette question lorsque le débat portera sur l'abandon des lignes ferroviaires en général. Le ministre a laissé entrevoir la possibilité d'ententes à l'amiable. Cette idée me semble très peu satisfaisante. Dans certains cas, les résultats seraient bon; dans d'autres, ils seraient certainement mauvais. Il devrait être possible de trouver une formule plus uniforme que celle où il faudrait dépendre d'une variété d'arrangements particuliers et facultatifs.

Le ministre dit qu'il est disposé à demander à la Commission d'étudier ce problème. Mais je voudrais que le ministre songe à ceci: quel pouvoir détiendrait la Commission si elle décidait de s'intéresser à cette question? C'est ce qui me préoccupe. La Commission peut examiner la question; décider qu'il y a là un aspect au sujet duquel il faudrait prendre une initiative. Mais elle pourrait répondre au ministre qu'elle n'est pas autorisée par la loi à dicter termes et conditions aux chemins de fer.

Il se peut qu'en attendant l'ouverture d'une discussion générale à ce sujet, le ministre peut trouver une expression générale convenant à la situation. Par exemple: «la Commission aura le pouvoir de fixer les termes et les conditions de l'abandon des voies ferrées». On pourrait exprimer ceci en termes généraux. La Commission pourrait ainsi, au moyen d'un règlement, déterminer les conditions valables. Peut-être serait-il même nécessaire de stipuler qu'en cas d'abandon d'une voie ferrée, le terrain ne relèverait plus de la juridiction fédérale, puisqu'il n'y aurait plus de chemin de fer.

La Commission doit obtenir certains pouvoirs spéciaux au sujet de cette question. J'ai confiance dans l'habileté du ministre: peut-être trouvera-t-il un moyen de régler le problème avant qu'on en vienne à l'étude de ces abandons.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne crois pas que le député ait parfaitement saisi ma réponse à la proposition du député de Middlesex-Ouest. Je n'ai pas simplement dit que je demanderais à la Commission de voir si elle peut faire quelque chose à ce sujet. J'ai l'intention de demander à la Commission d'examiner le problème de juridiction, afin d'envisager le meilleur moyen de régler cette question et de nous recommander un moyen qui rentre dans la compétence législative du Parlement ou, sinon, de nous le faire savoir et de formuler certaines instances que nous transmettrions aux gouvernements provinciaux, afin de leur indiquer la meilleure façon de procéder si une mesure législative est nécessaire. C'est bien plus que de demander à la Commission si elle peut agir de son propre chef. Nous demanderons à cette commission de faire quelque chose au sujet de nombreux problèmes concernant le transport—de nous dire quelles sont les mesures que le ministère des Transports, le Parlement ou un autre organisme peuvent prendre à ce sujet.

Ce sera une enquête, qui ne devrait pas être très longue, en dépit des divers aspects à considérer. L'un d'entre eux ne m'était jamais venu à l'esprit jusqu'à ce que l'honorable représentant de Mackenzie affirme que personne ne voulait plus d'un droit de passage devenu inutile. Là où le droit de passage présente un intérêt, il ne peut y avoir de problème sérieux, car quelqu'un sera disposé à l'acquérir. Il s'agit de déterminer qui sera autorisé à mettre fin à une situation préjudiciable à l'intérêt public. Si nous pouvons trouver une formule générale, en supposant que le projet de loi n'en comporte pas—et si le gouvernement peut stipuler que la Commission est habilitée à soumettre ces abandons à certaines conditions—cela pourrait être utile.

Je suis certain que nous ne terminerons pas l'étude de ce projet de loi ce soir et si le comité veut bien permettre à l'honorable député de retirer son amendement nous pourrions trouver une formule générale avant d'en arriver à l'article qui vise l'abandon—et j'espère que mes conseillers juridiques écoutent—ce qui serait conforme à la suggestion de l'honorable député.

M. Korchinski: J'aimerais que le ministre nous dise tout cela de façon plus précise. Je lui sais gré de parler de déférer la question à la Commission. La Commission pourra décider de l'étudier, mais peut-être en décidera-t-elle autrement, tout dépendra de l'attitude de ses membres. Nous nous efforçons de faire progresser la présente mesure législative du mieux que nous le pouvons. Le ministre s'efforce de collaborer avec nous et nous sommes désireux d'accepter ses suggestions, autant que faire se peut. Mais le fait que le ministre a prononcé certaines paroles, consignées à telle ou telle page du hansard, ne sert pas pour autant de fondement concluant en vue d'une intervention positive. Il me semble que le comité est en droit de s'attendre à quelque chose de plus précis.

M. Kindt: J'aimerais ajouter une explication à cette dernière proposition. Je me rends compte qu'un problème se pose pour le ministre. Insister à ce sujet, c'est tout comme chercher à tenir une anguille entre ses doigts. Je pense que le ministre ferait mieux de consulter ses conseillers juridiques et d'essayer de préciser davantage la question avant que nous adoptions l'article. Je sais gré au ministre de vouloir signaler la chose à la Commission en lui demandant d'aviser à ce sujet. Mais il se pourrait que nous ayons un nouveau ministre d'ici peu. Le ministre actuel pourra très bien être au Sénat avant que l'on puisse prendre une mesure quelconque.

Nous sommes censés étudier une mesure législative qui devra avoir force de loi et, bien que je sois disposé à collaborer avec le ministre, nous devrions, je crois, préciser davantage cet aspect avant de passer à d'autres considérations. Nous pourrions peut-être réserver cet article jusqu'à demain ou plus tard. Il serait peut-être adopté alors sans qu'il soit nécessaire de rien ajouter là-dessus; mais, pour le moment, la question est assez imprécise. Que le ministre veuille donc y réfléchir.

• (9.10 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je veux être raisonnable et j'ai fait mon possible. Je dois demander au député, cependant, de permettre au député de Middlesex-Ouest, qui a présenté l'amendement et qui est convaincu que je tiendrai parole, de retirer son amendement, sans exiger que le comité se prononce sur la question. Le député de Middlesex-Ouest ne tient plus à présenter son amendement coûte que coûte. Nous accomplirions plus de progrès, il me semble, si nous pouvions nous entendre sur ce point.

M. le président suppléant (M. Richard): Le comité consent-il à ce que le député retire son amendement?

Des voix: D'accord.

(L'amendement de M. Thomas (Middlesex-Ouest) est retiré.)

Les articles 40 et 41 sont adoptés.

M. le président suppléant (M. Richard): Le Comité passe maintenant à l'article 42.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'apprécie votre collaboration, mais je crois qu'on s'était entendu pour revenir à la Partie II et qu'on ne passerait pas à l'article 42 et à l'abandon des lignes ferroviaires avant d'avoir traité de la Partie II du projet de loi. Les honorables députés d'en face confirmeront peut-être que j'ai raison.

M. Bell: C'est vrai, monsieur le président, et le ministre a manifesté son esprit de collaboration quand nous en avons discuté. Cependant, j'ai vérifié avec quelques-uns des membres de mon parti qui s'apprêtent à parler de la question de l'abandon de voies ferroviaires et, étant donné qu'on a beaucoup parlé de questions reliées à ce sujet, je crois, avec l'assentiment du ministre, que nous pouvons aussi bien aborder cet article et nous rapprocher de la question de l'abandon d'embranchements.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, si tel est le désir du comité, je veux bien que nous procédions ainsi. Nous avons réservé la Partie II parce qu'un ou deux députés qui s'intéressent à la question ne semblaient pas être alors au comité, et je trouvais injuste de poursuivre l'étude de la question en leur absence. Mais si le comité veut étudier l'article 42 maintenant et revenir à la Partie II ensuite, je trouve la proposition parfaitement acceptable.

Sur l'article 42—

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, j'aimerais faire quelques remarques sur cet article. Premièrement, je voudrais prévenir le ministre qu'avant l'adoption de l'article, il devrait faire une déclaration au sujet de l'article 89 et de ses répercussions. En d'autres termes, relativement aux demandes dont est saisie actuellement la Commission des transports, nous aimerions savoir si l'on se prononcera sur les abandons en vertu de l'article que nous étudions actuellement, l'article 314, ou s'ils seront considérés comme des questions en instance et jugés en vertu de l'article 89?

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais bien faire une déclaration là-dessus immédiatement. J'ai réfléchi à cette question. Je savais qu'on allait la poser car elle a été soulevée au comité. J'ai eu assez de difficulté à en arriver à ce que je considère comme une façon équitable de régler la question. La proposition que j'ai à offrir au comité devrait remédier à la situation. Sauf erreur, nous admettons tous qu'il existe certains embranchements non protégés dans l'Ouest canadien. Je ne veux pas dire que tous devraient être abandonnés, mais tout le monde reconnaît que certains le devraient, et le plus rapidement possible, car les contribuables payent beaucoup trop cher pour les bénéfices qu'ils en retirent.

Je n'ai donc pas voulu affirmé catégoriquement que tous ces abandon d'embranchements seraient jugés selon la nouvelle procédure. De fait, je me suis gardé de le dire à une étape antérieure. En revanche, je reconnais combien il serait difficile de les juger selon l'ancienne procédure, une fois que le projet de loi aura été adopté. Évidemment, nous avons promis qu'aucune audience n'aurait lieu avant que le Parlement se soit prononcé sur le projet de loi.

Si le bill est adopté, le gouverneur en conseil, aux termes de la mesure, aura le pouvoir d'exiger que toutes les audiences se déroulent selon les nouveaux critères, les nouvelles normes. Mais il serait injuste à mon avis, comme la plupart des demandes remontent à plusieurs années, d'exiger des chemins de fer qu'ils les présentent à nouveau, à cause des retards qui s'ensuivraient. On ne devrait pas leur imposer cela.

L'accommodement que je propose et qui répondrait aux désirs des gens dont j'ai entendu les opinions dans l'Ouest du Canada, est

le suivant: une fois la mesure en vigueur, je m'engage à faire adopter un décret du conseil enjoignant la Commission des transports à appliquer les nouveaux critères et les nouvelles normes concernant l'abandon et à ne plus tenir compte des normes figurant dans la loi actuelle. Ainsi les compagnies de chemin de fer n'auraient pas à remplacer les anciennes demandes en souffrance depuis si longtemps. Elles n'auraient pas non plus à subir tous les retards de procédure qui ne profiteraient à personne. Si le Comité y consent, je m'y engagerai catégoriquement au nom du gouvernement.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, je voudrais dire quelques mots à propos des remarques du ministre. Au premier coup d'œil, je ne vois vraiment aucun inconvénient à la promesse du ministre, mais je voudrais savoir ce qui est en jeu. Autrement dit, environ 1,800 milles de voies ferrées sont sur le point d'être abandonnés dans les Prairies. A l'égard de quelle longueur de parcours a-t-on déjà tenu des audiences? Avant d'accepter la proposition du ministre, nous aimerions connaître la réponse. Y aura-t-il d'autres audiences à propos des demandes déjà faites?

L'hon. M. Pickersgill: Aucune ligne ne pourra être abandonnée sans qu'il y ait eu une audience. Tout ce que je puis dire, c'est que les chemins de fer ont peut-être déjà présenté une demande sans que l'audience ait eu lieu. Les audiences devront se dérouler selon les méthodes prévues dans les nouvelles règles. Les compagnies de chemin de fer n'auraient pas à retirer une demande déjà présentée, à en soumettre une autre, à envoyer des avis et ainsi de suite, puisqu'elles l'ont déjà fait et que les gens sont au courant du projet d'abandon. On cherche simplement à éviter les retards statutaires qui s'ensuivraient. Mais il n'y aura pas un seul abandon sans audience—pas un seul.

M. Horner (Acadia): Il faudrait considérer les remarques du ministre avant de se prononcer. Supposons par exemple que des audiences aient déjà eu lieu à l'égard de certaines lignes et que, dans certains cas, l'abandon ait déjà été autorisé et que la ligne y soit encore, ou que la décision n'ait pas été prise? Une fois le bill adopté, y aura-t-il une nouvelle audience à propos de cette ligne ou acceptera-t-on l'ancienne audience et les témoignages qui y ont été présentés?

[L'hon. M. Pickersgill.]

L'hon. M. Pickersgill: Il faudra qu'il y ait une nouvelle audience. On devra en tout cas annoncer la tenue d'une audience et, si personne ne s'y présente pour s'opposer à l'abandon, dans ce cas-là, l'audience n'aura pas lieu. Mais aucune demande ne serait retardée, d'après ma promesse. Autrement dit, on exemperait simplement les compagnies de chemins de fer de retirer leurs demandes pour en présenter une autre d'après la nouvelle méthode. Une audience devrait avoir lieu ou du moins être annoncée. Si quelqu'un y assiste, elle se déroulera avant qu'aucun abandon ait lieu dans les régions où les demandes présentées étaient restées en souffrance.

• (9.20 p.m.)

M. Horner (Acadia): Je crois comprendre un peu ce que le ministre a voulu dire. La plupart des députés l'approuveront peut-être. J'aimerais cependant m'étendre sur toute l'affaire de l'abandon des voies et sur le programme de rationalisation des exploitations auquel le ministre songe par rapport à l'article 42 et tout le groupe d'articles visés par ce dernier et qui portent sur les abandons. Tout d'abord, j'aimerais dire que, lors de l'étude au comité, j'ai essayé d'obtenir du ministre qu'il expose une formule quelconque aux termes de laquelle certaines voies ferrées seraient sauvegardées jusqu'en 1975, alors que d'autres pourraient être abandonnées d'ici l'audition des demandes. Avant de pouvoir juger réellement de l'esprit dont s'inspire le projet de loi, la protection du tronçon d'une voie qui s'étend d'un point A à un point B et l'admissibilité à l'abandon du tronçon qui relie C à D, nous devons, je pense, connaître la formule complète qui sert à protéger une ligne et à en vouer une autre à l'abandon.

Au cours des séances du comité, j'ai eu de la peine à faire admettre une telle formule. A un moment donné, on a suggéré que cela dépendrait du nombre de boisseaux transportés, mais lorsque j'ai demandé si c'était là une formule, le ministre a dit, je crois, que cela servirait de guide mais ne constituait pas une véritable formule. J'aimerais que le ministre essaie de nous expliquer la manière dont il s'y est pris pour arriver aux 1,800 milles à abandonner et pour déterminer ceux qui seront protégés jusqu'en 1975. La *Manitoba Branch Line Association* ou toute municipalité qui présentera un mémoire aux audiences publiques que la nouvelle Commission des Transports doit organiser aimeraient sûrement connaître la formule à utiliser pour déterminer si leur embranchement a ou non des chances d'être sauvegardé. Le ministre sait certainement que ces dernières années, le transport des céréales sur nombre de ces embranchements a été en forte augmentation. L'abandon qui se justifiait il y a quelques

années ne se justifierait plus peut-être aujourd'hui pour certains d'entre eux. Les transports massifs de céréales offrent d'excellentes perspectives d'avenir. Peut-être certains de ces embranchements pourraient-ils être sauvegardés jusqu'en 1975.

Quant à l'abandon de lignes ferroviaires, on s'interroge également sur la manière dont le National-Canadien et le Pacifique-Canadien font l'analyse de leurs prix de revient. Ils calculent le coût global du transport des céréales de l'extrémité de la ligne qui doit être abandonnée au point de son raccordement avec la ligne principale. Ils appellent cela l'établissement du coût sur l'embranchement. Ensuite, ils calculent les frais du transport des céréales de l'endroit où la ligne secondaire rejoint la ligne principale à la tête des Lacs ou à Vancouver, et c'est ce qu'ils appellent le coût sur la ligne principale. Puis, ils font l'addition; la somme représente le coût du transport des céréales. Leurs calculs sont faits en fonction des recettes et ils arrivent à un chiffre déficitaire. Suivant leur raisonnement sur les seuls prix de revient, on pourrait démontrer que chaque ligne secondaire de l'Ouest canadien devrait être abandonnée, s'il était prouvé que les compagnies ferroviaires essuient un déficit relativement aux tarifs du pas du Nid-de-Corbeau.

En parlant d'embranchements, on doit songer à leur effet sur les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, car si tous les embranchements étaient abandonnés, les taux du Pas du Nid-de-Corbeau présentement en vigueur ne vaudraient plus. Je voudrais préciser une chose. L'Ouest canadien ne permettra pas l'abandon total de tous les embranchements. Si insignifiant qu'un embranchement puisse être, la méthode employée par les chemins de fer ne saurait prouver qu'il faut les abandonner tous, à moins que quelqu'un puisse obtenir des chiffres exacts des chemins de fer ou de la Commission des transports du Canada sur le nombre de tonnes-milles de chargement que représente le transport des céréales, et le coût exact de l'entretien des voies.

Dans ma circonscription, il se trouve des lignes qui peuvent avoir 60 milles de longueur et sur lesquelles il ne passe peut-être que 24 trains par année. Il est logique de présumer que les frais d'entretien de la voie sont inférieurs à ceux qu'exige l'entretien d'une voie sur laquelle passent trois trains par jour. Mais le National-Canadien utilise-t-il un chiffre moyen en calculant le coût d'entretien de cette voie? Non. Ce sont là des choses qu'il faut souligner, de sorte que lorsque les parties intéressées se présenteront devant la future Commission, on pourra calculer exactement les recettes provenant d'un embranchement, les frais de son entretien et les frais d'exploitation du nombre de trains qui l'utilisent.

Il y a quelques temps, l'ancien président du National-Canadien, M. Donald Gordon, a fait son discours sur le transport des céréales à Winnipeg. Il a dit que 1,000 wagons de céréales expédiées sur une distance de 60 à 70 milles, en un an, pouvaient être transportées plus facilement et à moins de frais par camions. Cela ouvre une perspective très intéressante. Il y a quelques années je ne pouvais admettre pareille déclaration et je m'y refuse encore aujourd'hui. Je n'évalue pas les dépenses du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, mais si ces compagnies soutiennent qu'un camion peut transporter pareille quantité de céréales sur cette distance pour la moitié de ce qu'il en coûte aux chemins de fer, il me semble qu'elles n'exploitent pas leurs entreprises judicieusement. Je n'ai rien à redire là-dessus, cependant, si c'est ainsi qu'elles entendent mener leurs opérations. Si le National-Canadien et le Pacifique-Canadien veulent abandonner une ligne parce qu'ils estiment pouvoir transporter les céréales à moins de frais avec leurs propres camions, qu'ils le fassent. Le taux du Pas du Nid-de-Corbeau sera maintenu.

• (9.30 p.m.)

Voici ce qui compte. Si les chemins de fer disent qu'ils peuvent transporter les céréales à moins de frais par camion, je ne m'oppose pas à ce qu'une ligne qui borde les terres où les agriculteurs s'adonnent à l'agriculture soit abandonnée, car le taux du Pas du Nid-de-Corbeau sera maintenu pour tous les cultivateurs. Si les embranchements sont abandonnés, les cultivateurs devront faire les frais pour transporter leurs céréales 60 ou 70 milles plus loin au coût, d'après les chiffres de l'ancien président, de 5 à 15c. le boisseau, selon les dimensions du camion du cultivateur ou le prix qu'il devra verser pour retenir les services d'une compagnie commerciale de camionnage.

De nombreuses routes de l'Ouest canadien sont assez solides pour supporter des camions chargés de mille boisseaux de blé, mais ces routes sont rares et espacées dans les régions isolées. La plupart des bonnes routes longent les principales lignes ferroviaires. Les routes médiocres sont situées dans les régions à proximité des embranchements qui seront abandonnés. Il en résultera que la plus lourde charge à la suite de l'abandon des embranchements retombera sur les céréaliers des régions éloignées. Dans la plupart des cas, les principales lignes ferroviaires dans l'Ouest canadien traversent les terres les plus fertiles. Il s'ensuit que le cultivateur qui produit la plus grande quantité de blé de meilleure qualité se trouve à proximité de la ligne principale, tandis que le cultivateur qui doit faire les plus grands frais produit des céréales de qualité inférieure dans les régions isolées.

D'après un ancien président du National-Canadien, dans de nombreux cas, les céréales pouvaient être transportées par camions à meilleur compte que par chemin de fer. Dans au moins un cas que je connais, la compagnie a justement eu recours au camion. Qu'on permette aux compagnies de transport routier de transporter les céréales comme certaines le font dans une région de ma circonscription. A cet égard, la compagnie de chemin de fer a créé un précédent. C'est là un élément très important au sujet duquel la nouvelle Commission devra prendre une décision en matière d'abandon de lignes de chemin de fer.

Dans une région, la Commission du blé a donné à la compagnie de chemin de fer des instructions sur le transport des céréales à partir de certains élévateurs munis d'un permis. La compagnie de chemin de fer n'avait pas tenu la voie ferrée en bon état depuis des années et, par conséquent, ne voulait pas y faire passer de train. Elle soutenait que les frais de réparation d'un pont coûteraient plus de $60,000. Je ne pense pas que la compagnie ait posé un crampon d'attache le long de cette ligne depuis le début de son exploitation. Elle ne voulait pas dépenser d'argent à cette fin sur une ligne vouée à l'abandon. Dans ce cas particulier, on a dû transporter les céréales par camion sur une longueur de 50 milles. C'est le National-Canadien qui a assumé les frais de ce transport, et non pas la compagnie céréalière qui avait acheté le blé pour la Commission du blé ni le cultivateur qui l'avait produit.

La compagnie a certes établi un précédent que nous devons reconnaître. Tout élévateur dont on a besoin, qu'il se trouve près d'une voie destinée à être abandonnée ou le long d'une grande ligne, devrait conserver l'autorisation, comme agent de la Commission du blé, de recevoir le blé des agriculteurs. Les compagnies de chemin de fer devraient faire transporter en camion les céréales à partir de ces élévateurs s'il leur en coûte moins ainsi.

Certes, une compagnie de chemin de fer qui demande l'abandon d'un embranchement devrait prouver que le transport des céréales lui coûte moins en camion qu'en chemin de fer. Telle est la norme qu'on devrait appliquer en pareil cas. Je ne dis pas que celle-ci devrait s'appliquer aux régions situées à 10 ou 15 milles d'une grande ligne, car, j'en suis sûr, les agriculteurs ne feraient aucune difficulté pour transporter les céréales sur une telle distance. Cependant, dans les régions où les agriculteurs devront transporter leurs céréales sur une distance de 50 milles ou plus, d'un embranchement abandonné à une tête de ligne, quand les compagnies de chemin de fer laissent entendre qu'elles peuvent transporter les céréales à meilleur marché par camions, elles devraient amener sur les lieux une flotte

[M. Horner (Acadia).]

de camions. On leur a permis d'entrer dans le domaine du camionnage. C'était certainement la seule façon de maintenir les taux du Pas du Nid-de-Corbeau dans l'Ouest canadien.

Examinons le mouvement des céréales. Dans un discours qu'il a prononcé à Winnipeg, M. Gordon a traité le sujet. Il a parlé de la modernisation de la manutention et du mouvement des céréales, et il a évoqué l'accélération du procédé en vue d'épargner. S'il croit que les chemins de fer peuvent économiser en transportant le grain par camion, nous devrions donc leur permettre de les utiliser partout où ils abandonnent des embranchements.

Le Parlement ne devrait jamais adopter une loi tellement rigide qu'elle ne puisse être adaptée aux changements que le temps apporte. Permettons l'abandon des embranchements ferroviaires dans les Prairies, pourvu que les compagnies de chemin de fer transportent les céréales aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Si ces compagnies affirment pouvoir transporter les céréales à meilleur compte par camion, permettons-leur de les utiliser.

Les chemins de fer ont dit qu'ils peuvent transporter par camion jusqu'à 1000 wagons couverts de céréales par année pour environ 4c. ou 5c. de moins par tonne-mille, ce qui représente une économie d'environ un tiers. Je dirais que les chemins de fer devraient être tenus d'indiquer, dans toute demande d'abandon, les économies qu'on peut réaliser en transportant les céréales par camion et qu'on devrait comparer ce montant a l'inconvénient qu'entraîne l'abandon total d'un service de chemins de fer. Si l'abandon d'un embranchement crée des difficultés excessives ou une agitation sociale dans un secteur de production, la Commission doit statuer que les élévateurs en cause demeurent agents licenciés de la Commission du blé et que les céréales doivent être transportées par camion. Il faut être de son temps. Nos lois doivent être assez souples pour permettre ces changements, afin d'accélérer le transport des céréales de manière à accroître l'efficacité de la manutention des céréales.

• (9.40 p.m.)

Un ancien président, dont j'ai déjà parlé, a consacré presque tout un discours au transport des céréales. Il affirmait que, dans bien des cas, les céréales pouvaient se transporter plus efficacement et plus économiquement par camion, ce que nous ne devrions pas oublier pendant la discussion de l'article 42. Nous devrions savoir quelle était la pensée exacte du ministre quand il a dit qu'on protégerait, jusqu'en 1975, 1,800 milles de lignes dont l'abandon est projeté.

Ce que je veux dire, c'est que deux voies, deux rubans d'acier, le long de cet embran-

chement vont rester là jusqu'en 1975 et ne serviront à rien. Les chemins de fer vont-ils maintenir le service sur cet embranchement jusqu'en 1975 ou vont-ils pouvoir le supprimer? Ils vont pouvoir décourager les voyageurs à cause du mauvais service qu'ils leur fourniront jusqu'alors et, en 1975, il sera facile de prouver que l'embranchement n'est pas rentable et doit être abandonné. C'est ainsi qu'une foule de gens envisagent la chose, surtout dans l'Ouest. C'est difficile à dire si c'est vrai ou faux mais, de l'avis général, les chemins de fer vont supprimer leurs services en refusant de les fournir. Ils pourront ainsi prouver effectivement que le service doit être abandonné.

Au cours de l'étude de cet article, le ministre devrait tâcher d'indiquer à la Chambre quels services, s'il en est, vont être protégés. Il a dit que tous les parcours, à l'exception de 1800 milles, seront protégés jusqu'en 1975. Nous ne voulons certes pas qu'en 1975, un grand nombre de demandes de suppression de service soient présentées soudainement. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien comptent environ 9,600 milles de voies dans les provinces des Prairies. Il y a quelques années, il y avait un peu plus de 4,000 milles de voies ferrées qu'on voulait abandonner, soit près de la moitié de toutes les voies dans les trois provinces. Le ministre a désormais perpétué toutes ces voies, exception faite de 1800 milles d'entre elles, jusqu'en 1975. Que devons nous attendre après 1975? Devons-nous, en 1975, prévoir des demandes d'abandonner en 1976 les 2,200 milles de voies qui restent, par exemple? Ou pouvons-nous recevoir l'assurance que ces rubans d'acier que nous aurons protégés jusqu'en 1975, nous garantiront le service dans les régions qu'ils traversent? Assurément, si nous voulons réellement protéger ces voies, il faut aussi garantir les services qui y sont actuellement disponibles.

J'aimerais dire quelques mots à propos des observations du ministre au sujet de l'article 89. Le ministre peut-il me dire ce qui arriverait si nous éliminions complètement l'article 89? Combien d'audiences résulteraient de cette suppression que je proposerai peut-être sous forme d'amendement?

L'hon. M. Pickersgill: Si vous me le permettez, j'aimerais répondre à cette question dès maintenant. Si nous rayons cet article, je dis cela sans y avoir réfléchi mûrement, il ne serait pas facile pour le gouverneur en conseil d'ordonner que les questions en suspens soient réglées selon la nouvelle façon de procéder. Cet article vise non seulement la Commission des transports du Canada mais aussi la Commission des transports aériens et la Commission des transports maritimes. Cela chamboulerait bien des projets déjà en cours. C'est pour cela qu'à mon sens l'article s'impose.

M. Horner (Acadia): Je remercie le ministre de son explication. Peut-être m'abstiendrai-je de proposer l'amendement comme je l'avais laissé entendre.

Parlons maintenant de la façon dont le National-Canadien et le Pacifique-Canadien établissent leur coût de revient. Lors de la réunion du comité des transports et des communications le 13 octobre, M. Bandeen a présenté des graphiques sur l'analyse du coût de revient des deux sociétés de chemin de fer. Il a expliqué, dans les grandes lignes, l'analyse du coût du transport d'une quantité de produits d'un point A à un B, en ne donnant cependant que des chiffres en gros. Selon lui, les frais de déplacement d'un wagon sur un mille étaient de .024 cents. Après la réunion du comité, je l'ai interrogé pour savoir si je pourrais calculer les frais de déplacement d'un wagon, chargé de céréales, sur une distance de plusieurs milles. Ses chiffres, m'a-t-il dit, reflétaient la moyenne et ils les avaient fournis simplement pour faire ressortir les éléments qui entrent dans le calcul définitif; ils étaient loin d'être précis, peu importe la denrée transportée.

Ce vague raisonnement désavantage les gens qui vivent le long des lignes ferroviaires qu'on abandonnera peut-être, car ils ne peuvent même pas étudier comment le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien calculent leurs prix de revient pour savoir s'ils dépassent leurs recettes. Pour ma part, si je présentais des chiffres en vue de montrer la nécessité d'abandonner tel ou tel service, ils seraient probants. Je ne crois pas que le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien emploient des chiffres qui ne le sont pas. Toutefois, j'estime qu'en toute justice les intéressés devraient pouvoir examiner comment on établit exactement ces deux chiffres.

J'espère que la nouvelle Commission des transports fera preuve d'autant d'objectivité que possible dans l'examen de ces chiffres. J'accepte personnellement les parties constituantes de l'établissement des prix des compagnies de chemin de fer. En les examinant, je n'y ai trouvé rien à redire, mais je n'accepte pas l'exactitude de ces chiffres car nous avons vu bien des cas où le coût des wagons couverts utilisés différait considérablement. Comment pouvons-nous savoir si les compagnies de chemin de fer utilisent les chiffres moyens ou exacts? Certains wagons couverts qu'elles utilisent coûtent $7,000 alors que d'autres coûtent $30,000, me dit-on. La dépréciation du coût initial doit être calculée, de même que l'intérêt. Un wagon peut coûter entre $7,000 et $30,000.

J'aimerais avoir plus d'explications au sujet de ces chiffres et j'espère que le personnel de

recherche de la Commission examinera l'aspect général de l'établissement des prix. J'espère que les municipalités, les préfets, les maires et les associations intéressées partout dans l'Ouest canadien pourront examiner des chiffres bien plus exacts et la façon dont on en est arrivée à l'analyse des prix, que nous n'avons pu le faire au comité car, comme M. Bandeen me l'a dit après la réunion, ces chiffres ont été donnés simplement comme exemple et n'étaient pas exacts.

• (9.50 p.m.)

Cela n'est certes pas satisfaisant. Lorsqu'un embranchement doit être abandonné et que les céréales constituent la principale denrée transportée sur cette ligne, les chiffres présentés devraient être exacts et être fournis aux deux parties. C'est très bien de dire que la Commission aura ces chiffres exacts. Toutefois, les adversaires devraient aussi les avoir afin de pouvoir les examiner et présenter des arguments. Voilà ce que je veux dire. Je ne voudrais pas que les chemins de fer continuent leur pratique qui consiste à soustraire leurs coûts au regard de ceux qui s'opposent aux demandes d'abandon.

M. le président: A l'ordre. Le temps de parole du député est expiré.

[*Français*]

M. Mongrain: Monsieur le président, je ne prendrai que deux ou trois minutes pour traiter de cet article 42 du bill C-231.

Je crois que l'honorable député d'Acadia (M. Horner) vient de signaler des choses importantes, mais on pourrait ajouter d'autres commentaires.

Le titre de l'article est comme suit:

Abandon et rationalisation de lignes ou d'exploitations—Embranchements non rentables.

Tout l'article, monsieur le président, prête à équivoque, si ce sont les normes ou les barèmes ou les critères qui serviront à déterminer si une ligne doit être abandonnée ou non. A mon avis, ce devrait être la rentabilité ou la non-rentabilité tout simplement. Je crois qu'on commet une injustice à l'endroit du public canadien et que les ententes qui ont été conclues avec les compagnies de chemins de fer, à l'époque où on leur a concédé ce que nous savons, constituent une espèce de marché de dupe. Les normes ou les critères devraient être motivés par ceci: est-ce que l'économie de cette région a encore besoin du service de chemins de fer? Que ce soit rentable ou non, cela devient secondaire parce qu'il faut tout de même retourner au principe.

Monsieur le président, les compagnies de chemins de fer ont conclu un contrat avec le Canada, à l'époque que nous savons. On leur a concédé des choses qui équivalent à des mines d'or, des droits sur des richesses naturelles

[M. Horner (Acadia).]

d'une valeur inouïe. Elles ont ensuite, à même des profits qu'elles ont réalisés dans ces domaines, pu se lancer dans d'autres entreprises, comme la navigation, l'hôtellerie, l'aviation, les mines et toutes sortes d'entreprises connexes.

Aujourd'hui, maintenant qu'elles ont tout écrémé le gâteau, alors qu'elles exploitent des lignes qui sont rentables, il serait injuste, à mon sens, qu'elles suppriment les embranchements qui s'avèrent non rentables. Je crois que cela ne répond pas du tout à cette espèce de contrat qui a été passé à l'époque où les compagnies de chemin de fer ont été avantagées, de la façon que nous savons, avec les sacrifices que cela nous a coûtés. On se rappelle, par exemple, combien de gouvernements ont été renversés à cause de ces concessions aux chemins de fer.

Je ne sais pas si l'on peut ajouter cette idée sous forme d'amendement, mais je dis à l'honorable ministre des Transports (M. Pickersgill) qu'il y aurait au moins nécessité de donner des directives très précises à la future Commission, à l'effet que les critères, les barèmes ou les normes qui devront déterminer si telle ligne doit être abandonnée ou non ne doivent pas nécessairement être fondés sur la rentabilité ou la non-rentabilité de l'exploitation. A mon avis, on devrait plutôt se demander: est-ce que l'économie du Canada et l'économie de cette région ont besoin du service de chemin fer? Est-ce qu'on peut suppléer, par un autre moyen, aux services que le chemin de fer rend à cet endroit-là? Sinon, rentables ou non, il faudra les laisser là, parce qu'il ne serait pas raisonnable d'avoir demandé au pays de donner aux chemins de fer tous les avantages qu'on leur a donnés, qui leur ont permis de thésauriser dans une proportion extraordinaire et, aujourd'hui, parce que certaines lignes ne sont pas rentables, leur dire: Eh bien, allez-vous-en avec cette mine d'or qu'on vous a donnée, puis laissez ces gens qui vivent dans ce secteur non rentable se serrer la ceinture.

D'ailleurs, il y a des lignes qui sont rentables et, pour être logiques jusqu'au bout, s'il fallait supprimer les lignes qui ne sont pas rentables, il faudrait obliger les compagnies de chemins de fer de dégorger et de verser au gouvernement les profits qu'elles réalisent en exploitant des lignes vraiment rentables.

Alors, je soumets à l'honorable ministre qu'il y aurait lieu, peut-être, d'ajouter un article spécifique établissant que c'est l'intérêt économique du pays et de la région concernée qui doit primer d'abord ou, au moins, établir sous une forme ou sous une autre des directives précises à l'intention des membres de la Commission afin que lorsqu'ils auront à se prononcer, ils ne s'appuieront pas uniquement sur des chiffres froids qui représentent la ren-

tabilité ou la non rentabilité d'un embranchement.

[*Traduction*]

M. Korchinski: Je n'ai pu m'empêcher de penser que ç'aurait été magnifique si le ministre avait été nommé à l'autre endroit pour y remplir les fonctions de président d'un comité mixte des chemins de fer, et si le député d'Acadia avait été nommé président du National-Canadien, lui qui est si renseigné. Naturellement, c'est un grand avantage pour nous de les avoir à la Chambre.

M. Knowles: Envoyez-les tous les deux à l'autre endroit.

M. Korchinski: Le ministre a néanmoins signalé un point au sujet duquel je partage l'opinion du député d'Acadia. Il a dit que certaines anciennes demandes pourraient peut-être être acceptées d'un trait et que d'autres enquêtes ne devraient pas avoir lieu. Naturellement, quelques-unes de ces anciennes demandes se fondent sur d'anciens chiffres. Le ministre ne voudrait pas, j'en suis sûr, que l'exploitation de ces lignes soit abandonnée sur la foi d'anciens chiffres.

L'hon. M. Pickersgill: Non, il est bien entendu que même dans le cas où une demande a déjà été faite, tous les chiffres devront être mis à jour. Il faudra également qu'une audience soit tenue avant qu'une ligne soit abandonnée.

M. Korchinski: Comme le Parlement étudie une mesure législative concernant les chemins de fer, bien des gens doivent avoir l'impression que toutes les questions restent en suspens et que leur ligne ferroviaire ne sera pas abandonnée. Ils ont beaucoup entendu parler du gel de certaines lignes, mais ils ont perdu toute notion de ce qui se passe vraiment. Dans l'intérêt de tous les intéressés, il faudrait avertir comme il se doit les municipalités rurales, les secrétaires des villes et des villages susceptibles d'être atteints, qu'aucune autre demande ne sera entendue. Il ne faudrait pas s'imaginer que nous nous sommes conformés à tous les procédés légaux nécessaires et que nous ne devons plus nous en tenir aux anciennes méthodse.

L'hon. M. Pickersgill: Le député a dû entrer à la Chambre après ma déclaration sur ce point. Je pourrais peut-être la répéter, même si je croyais m'être exprimé bien clairement. Même si les chemins de fer ne seront pas tenus de présenter de nouvelles demandes, aucune audience ne se tiendra au sujet d'aucune de ces demandes tant que la mesure législative actuelle ne sera pas adoptée. On en avisera tous les intéressés et il faudra tenir une audience. Comme je le disais tantôt, il faudra naturellement que tous les chiffres soient mis à jour. Il faudra voir à tout cela et quand les séances reprendront, elles se tiendront en vertu des nouveaux critères formulés dans le bill actuel, et non des anciens critères aux termes de la loi actuelle.

M. Rapp: Dix heures.

M. Korchinski: J'ai une question. Si les chiffres doivent être remis à jour, qui, juste ciel, est censé s'y opposer

L'hon. M. Pickersgill: Les anciennes audiences n'ont plus aucune validité.

M. Korchinski: Autrement dit, il faudra de nouvelles audiences?

L'hon. M. Pickersgill: Il faudra de nouvelles audiences. Il ne sera pas nécessaire de renouveler les anciennes demandes, voilà tout. Il faudra une nouvelle audience, même s'il y en a déjà eu une.

M. Korchinski: Faudra-t-il que des avis d'abandon soient expédiés?

L'hon. M. Pickersgill: Oui, des avis relatifs au désir d'abandonner telle ou telle ligne.

• (10.00 p.m.)

M. Knowles: Dix heures.

M. Kindt: Le ministre nous dirait-il s'il existe des règles afin de déterminer où la Commission tiendra ses réunions? Auront-elles lieu dans les villes voisines des région où des embranchements seront abandonnés ou dans une ville des environs qui sera d'accès facile à la Commission mais pas au public? Ces audiences ne sauraient être tenues au petit bonheur et il ne suffit pas au ministre de dire qu'elles auront lieu. Il faut que le public puisse s'y rendre.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que nous aurions beaucoup de mal à indiquer dans la mesure les lieux où les audiences devraient se dérouler. La solution la plus simple ce serait de dire qu'elles peuvent avoir lieu dans toutes les gares de l'Ouest du Canada. Sans quoi, on aurait des plaintes de tout endroit non mentionné. On doit supposer que les fonctionnaires qui siégeront à cette Commission s'acquitteront de leurs fonctions avec sérieux et n'incommoderont pas le public.

M. Kindt: Une question complémentaire.

M. Rapp: Dix heures.

M. Kindt: Le ministre pourrait-il insérer une phrase comme, par exemple «à l'endroit le plus pratique pour les intéressés»?

L'hon. M. Pickersgill: J'y verrai.

M. Kindt: Je souhaite que vous le fassiez. Puis-je déclarer qu'il est huit heures?

L'hon. M. Pickersgill: Je souhaite que vous le fassiez. J'aimerais avoir encore deux heures à ma disposition pour faire avancer les choses.

M. Kindt: Je voulais dire dix heures.

M. le président: A l'ordre. Comme il est dix heures, vais-je quitter le fauteuil, faire rapport de l'état de la question et demander à siéger de nouveau à la prochaine séance de la Chambre?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Rapp: Quels seront les travaux de la Chambre demain, une journée courte?

L'hon. M. McIlraith: Demain est le jour où cette mesure législative fera de grands progrès m'a-t-on dit. Nous continuerons en comité plénier l'étude du bill sur les transports.

Si nous en avons fini et qu'il nous reste du temps pour aborder d'autres mesures législatives, nous pourrions étudier l'article 117 du *Feuilleton* d'aujourd'hui, c'est-à-dire le projet de loi modifiant la loi sur les juges; l'article 104 qui concerne la loi électorale renvoyée à un comité; l'article 110, qui est le bill pour modifier la loi sur les corporations canadiennes; l'article 79, la Chambre en comité plénier pour étudier le bill autorisant la prestation de fonds au National-Canadien; l'article 124, création d'un comité pour étudier le projet de résolution concernant l'hymne «O Canada»; et enfin l'article 125, mise sur pied d'un comité pour l'étude du Règlement de la Chambre.

J'ajouterai, pour la gouverne des députés, que le ministre des Transports ne sera disponible sous aucun prétexte après 5 heures.

L'hon. M. Pickersgill: Puis-je demander instamment aux députés de faire en sorte que mon bill soit terminé à 5 heures?

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

Une motion portant ajournement de la Chambre, aux termes de l'article provisoire 39A du Règlement étant censée avoir été présentée.

LA «GAZETTE DU TRAVAIL»—RETARD DE L'ÉDITION FRANÇAISE

M. J.-A. Mongrain (Trois-Rivières): Hier, monsieur l'Orateur, pour la septième ou huitième fois depuis 12 mois, je demandais au ministre du Travail la raison pour laquelle la version française de la *Gazette du travail* est toujours trois ou quatre mois en retard. Jusqu'à il y a deux ou trois mois, le ministre répondait que les choses devaient s'améliorer. Il a même mentionné une fois que les deux éditions paraîtraient simultanément en septembre ou en octobre. Hier, le ministre a répondu à ma question, après que j'eus proposé la création d'un comité spécial d'enquête sur cette affaire en disant qu'il s'opposait à l'idée. Il a dit que la Chambre disposait d'un comité efficace et que nous n'avons pas besoin d'un autre. Puis il a ajouté qu'on avait fait de bons progrès jusqu'à maintenant et que la publication des éditions françaises était retardée parce que le chef du service de traduction avait été malade.

Cette réponse ne me satisfait pas. J'ai beaucoup d'estime et de respect pour le ministre du Travail qui assume de lourdes responsabilités. Je dois dire, toutefois, que je suis déçu, même scandalisé, par la réponse qu'il m'a donnée hier. C'est une histoire à dormir debout. Il tentait de contourner la question, de cacher quelque chose. Je refuse d'accepter cela, monsieur l'Orateur. Le ministre aurait dû me dire: Quelqu'un a oublié de faire ce qu'il avait été chargé de faire. Il n'y a pas de raison pour que l'édition française soit publiée deux ou trois mois en retard. Il y a deux ou trois ans les deux éditions paraissaient en même temps. Je me suis renseigné et je peux trouver une demi-douzaine de traducteurs en 48 heures.

Il y a eu négligence quelque part, je pense. Je ne blâme pas le ministre; il aura probablement été mal renseigné par quelqu'un. Il devrait s'efforçer de remédier à la difficulté séance tenante. Je m'explique: je ne vois pas pourquoi les deux éditions ne pourraient pas être publiées simultanément au cours des deux prochains mois. Si la question pose un si grand problème, je propose au ministre de le résoudre pour lui et je n'exigerai aucuns frais, Je le ferai pour rien. Je trouverai des traducteurs qui feront d'excellente besogne.

N'allez-pas croire que je demande des faveurs spéciales; j'espère que le ministre comprend ce que je veux dire. C'est là une chose à laquelle nous avons droit. En outre, bien des griefs de ma province ont été formulés par des organisations ouvrières qui estiment qu'elles devraient recevoir l'édition française en même temps que l'anglaise. Elles ne comprennent pas pourquoi elles ne reçoivent pas l'édition française.

Il y a une autre raison qui m'incite à soulever la question. Le fait que l'édition française ne paraît pas en même temps que l'anglaise fournit des arguments à nos séparatistes. Ceux d'entre nous qui essaient de dire à nos gens

que la Confédération n'est pas si mauvaise, somme toute, que la Confédération nous permet d'espérer, se trouvent en étrange posture. Je signale la chose au ministre et je l'exhorte à donner les instructions nécessaires à ceux qui dirigent le bureau de traduction pour qu'ils fassent en sorte que l'édition française soit publiée le plus tôt possible. Quand je dis le plus tôt possible, j'entends le mois prochain ou peut-être d'ici deux mois, au plus tard.

Si l'on n'accède pas à ma demande, je dois prévenir le ministre que je me lèverai chaque mois pour poser les mêmes questions et que je peux perdre patience. J'ai toujours essayé de traiter le ministre avec courtoisie, mais je dis peut-être des choses désagréables parfois, parce que je suis un peu contrarié. Je sais que le ministre est habitué à toutes sortes de menaces, mais cette histoire dure depuis assez longtemps et, à mon sens, il est grand temps qu'elle soit réglée. Je m'adresserai peut-être au comité parlementaire mentionné par le ministre, si ce dernier ne peut pas résoudre le problème, et j'attirerai l'attention du comité sur cette question.

Je demande au ministre au nom du Ciel de trouver une solution, afin que nous n'entendions pas ce que nous avons entendu dans ma province pendant des mois. Cette affaire fournit vraiment des arguments puissants aux séparatistes.

• (10.10 p.m.)

M. B. S. Mackasey (secrétaire parlementaire du ministre du Travail): J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le député de Trois-Rivières. Malgré son indignation, je ne vois pas que la situation puisse pousser sa patience tellement à bout qu'il manque de courtoisie. Je ne crois pas qu'il agisse jamais de la sorte à la Chambre.

Comme les problèmes concernant la Confédération me touchent de très près, je reconnais avec lui que la meilleure défense que nous ayons contre la propagation du séparatisme dans la province de Québec, c'est la compréhension et le respect du mouvement ouvrier. Beaucoup de jeunes, dans la province, entrent dans des syndicats; ils seront saisis des arguments sensés des chefs ouvriers qui souscrivent à la théorie d'un Canada uni. Le fait que la *Gazette du Travail* ne soit pas toujours publiée en même temps dans les deux langues au Canada peut devenir une cause de dispute très grave et donner lieu à un ressentiment justifiable. Sauf erreur, nous ne voudrions pas que cela se produise.

Je comprends que le député a soulevé cette question à maintes reprises. Je pense que le temps n'est plus aux excuses. A mon avis, nous devons trouver une solution au problème qui consiste à publier, simultanément dans les deux langues, les documents et périodiques de l'importance de la *Gazette du Travail*. Je souligne de nouveau l'importance prépondérante des travailleurs à l'heure actuelle. Je crois que tous les ouvriers syndiqués du Québec devraient pouvoir lire la *Gazette du Travail* dans l'autre langue officielle en même temps que ceux qui reçoivent l'édition anglaise.

Je donne au député l'assurance que j'en parlerai au ministre, tout en lui signalant par la même occasion les remarques bienveillantes du député à son égard. Cet état de choses l'a lui aussi beaucoup préoccupé. Il a effectué maintes réformes au sein de son ministère et fait tout son possible pour que les Canadiens francophones y soient bien à l'aise. Je sais que le député de Trois-Rivières jouit de son entière collaboration.

[*Français*]

L'ASSISTANCE À L'EXPLOITATION DES MINES D'OR—A PROPOS DU PROBLÈME DES MINES DU NORD-OUEST QUÉBÉCOIS

M. Gérard Laprise (Chapleau): Monsieur l'Orateur, le 11 janvier dernier, soit hier, j'ai demandé à l'honorable ministre des Finances (M. Sharp) s'il avait pris connaissance du mémoire qui a été présenté à certains membres du gouvernement, dont l'honorable ministre de l'Énergie, des Mines et des Resources (M. Pepin), par les Chambres de commerce du nord-ouest québécois, relativement au problème des mines d'or. Les conseils de ville de Val-d'Or-Bourlamaque et de Malartic ont appuyé ce mémoire, qui a été présenté au mois de mars 1966.

A la fin de novembre dernier, le Conseil économique régional du nord-ouest québécois et les municipalités directement affectées par le problème des mines d'or ont présenté à leur tour un mémoire pour réclamer une aide accrue aux mines d'or.

Or, je crois savoir, monsieur l'Orateur, que la loi d'urgence sur l'aide à l'exploitation des mines d'or expirera en 1967. Elle devra être non seulement renouvelée, mais améliorée, en augmentant les subventions aux mines d'or. Nous savons que le prix de l'or est resté à peu près stable depuis 1935, soit $35 l'once en monnaie américaine, ce qui équivaut actuellement à $37.75 l'once. Nous savons également que l'indice du coût de la vie est passé de 1 à 240, depuis 1935. Nous savons que les salaires payés aux mineurs travaillant dans les mines d'or sont inférieurs de 25 p. 100 à ceux qui sont payés dans les autres mines et de 15 p. 100 à ceux qui sont payés dans les autres industries. Il est important de connaître au plus tôt les intentions du gouvernement au sujet de sa politique relative aux mines d'or.

Les corps organisés qui ont présenté des mémoires au gouvernement, l'an dernier, sur les mines d'or, représentent plus de 110,000 personnes qui dépendent, de près ou de loin, des activités minières dans le nord-ouest québécois, et toute l'économie de cette région se ressent de la hausse ou de la baisse de l'activité minière.

La loi d'urgence sur l'aide à l'exploitation des mines d'or devrait prévoir le maintien et le développement des mines en activité et l'ouverture de nouvelles mines, ce qui susciterait un regain de vie dans l'économie de cette région.

Ce que les Chambres de commerce, les conseils municipaux et le conseil régional du nord-ouest québécois réclament n'est rien d'autre qu'un meilleur niveau de vie pour les mineurs et leur famille. Et, à ce sujet, le mémoire dit:

> Après avoir étudié la situation présente, nous en sommes venus à la conclusion qu'une revision de la loi adoptée en 1948, et modifiée à quelques reprises, pour arriver en 1958 alors qu'on a consenti une hausse du subside de 25 p. 100, s'impose et notre demande n'a pas pour but de permettre à cette industrie de payer de plus gros dividendes. Elle veut, avant tout, prendre en considération qu'actuellement nous avons à faire face à une pénurie de main-d'œuvre compétente dans les mines d'or, en raison des salaires qui ne sont pas compétitifs avec les autres secteurs de l'industrie.
>
> Nous pouvons affirmer, et les chiffres le prouvent, que les sommes d'argent reçues en vertu de la loi d'assistance aux mines d'or, loin de servir à payer les dividendes aux actionnaires, ont permis de mieux traiter les travailleurs; d'ailleurs, les seules augmentations des gages versés aux travailleurs représentent plus de 2.2 fois les sommes reçues au titre de l'aide aux mines d'or.
>
> Nous avons à envisager, qu'au cours de l'année, les travailleurs, comme leurs confrères de l'Ontario, exigeront la semaine de 40 heures et nos mines ne pourront pas éviter de ne pas donner un traitement équivalent à celui qu'on trouve ailleurs. Cette seule charge pourrait être de nature, surtout pour les mines marginales, à les acculer à fermer leurs portes; c'est la réalité économique qui le veut ainsi.
>
> Devant ce nouveau besoin en considération des obligations nouvelles qu'il faut assumer dans une société changeante, qui demande plus pour les services publics, l'éducation en particulier, nous considérons que l'heure est propice d'ajuster les subsides aux mines d'or pour leur permettre avant tout, et c'est le principal mobile de notre pression, de donner à leurs employés des hausses de salaire leur permettant de se comparer à ce qui se fait dans les autres domaines de l'industrie.

Le gouvernement devrait donc nous faire connaître, dans le plus bref délai possible, la politique qu'il entend suivre à l'égard des mines d'or.

[*Traduction*]

M. Jack Davis (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur l'Orateur, je tiens à dire tout d'abord que le gouvernement partage l'inquiétude du député de Chapleau (M. Laprise) au sujet des localités, surtout dans le Nord-Ouest du Québec, qui dépendent de l'exploitation des mines d'or. A tel point qu'il songe à prolonger au delà du 31 décembre 1967, l'application de la loi d'urgence sur l'aide à l'exploitation des mines d'or. Il va sans dire que le ministère de l'Industrie se préoccupe de l'implantation d'autres industries dans ces régions et les nouveaux centres de main-d'œuvre fonctionnent de façon à donner une nouvelle formation aux travailleurs et à les diriger vers de nouveaux emplois à mesure qu'ils s'en créent dans les régions où l'on exploite des mines d'or.

L'adoption de la loi d'urgence sur l'aide à l'exploitation des mines d'or remonte à 1948. Comme l'indique le titre de cette loi, on estimait que les problèmes auxquels les exploitants de mines d'or faisaient alors face n'étaient que temporaires; la loi constituait une mesure d'urgence. Elle a continué de s'appliquer au cours des années subséquentes et le montant de l'aide financière s'est accru. Par exemple, le chiffre annuel de cette aide est passé de $580 par mineur au milieu des années 50 à quelque $1,400 en 1966. Cette année, les subventions que le gouvernement fédéral versera pour l'exploitation des mines d'or totalisera quelque 15 millions de dollars. Le rendement de ces mines diminue. Leurs exploitants sont coincés entre un prix de vente fixe et l'accroissement des coûts d'extraction, notamment la hausse des salaires. On a accompli une besogne remarquable en améliorant la productivité. De façon générale, le nombre de mines du pays a diminué de moitié depuis 1948. Le problème qui se pose dans le Nord-Ouest du Québec n'est pas unique. Le même se retrouve en Ontario, en Colombie-Britannique et dans d'autres régions du pays. Je sais que d'autres possibilités minières sont ouvertes dans cette région de façon générale. Les autres industries minières peuvent payer davantage aujourd'hui, c'est-à-dire, environ $20 de plus par semaine et elles attirent les mineurs des mines d'or. Cette région compte des usines de pâte et de papier et d'autres industries.

Néanmoins, le gouvernement est prêt à prolonger, sous une forme quelconque, l'application de la loi d'urgence sur l'aide à l'exploitation des mines d'or. Il étudie attentivement aussi la possibilité de découvrir d'autres occasions d'emploi dans les régions avoisinantes pour venir en aide à ces collectivités à l'avenir.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h. 25 du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le vendredi 13 janvier 1967

La séance est ouverte à onze heures.

VACANCES DE SIÈGE

M. l'Orateur: A l'ordre. J'ai le devoir d'informer la Chambre que par suite de l'avis de vacances de siège aux Communes que le député de Saint-Hyacinthe-Bagot (M. Ricard) et le député d'Ontario (M. Starr) ont donné en cette enceinte le jeudi 12 janvier 1967, et conformément à l'article 10 de la loi sur la Chambre des communes, j'ai adressé mes mandats au directeur général des élections en vue de l'émission de nouveaux brefs pour l'élection de députés dans les circonscriptions électorales de Hull et Sudbury.

LES CÉRÉALES

LE BLÉ—ANNONCE DU PAIEMENT FINAL

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, je voudrais faire une déclaration concernant le paiement final sur le blé. Les producteurs de blé ont livré en tout 559,790,073 boisseaux de blé à la Commission canadienne du blé au cours de la campagne agricole de 1965-1966, y compris 18,932,369 boisseaux de blé durum. Le montant du versement final à répartir entre les producteurs est de $270,028,575, soit 70 millions de dollars de plus que celui de l'an dernier et à peine moins que le record de 272 millions versé au compte du syndicat en 1963-1964, alors qu'on a écoulé une plus forte quantité de blé. Sur ce total, $9,948,861 seront distribués aux producteurs qui ont livré du blé durum.

Ces sommes ne constituent pas un versement final de la part du gouvernement du Canada, mais représentent les recettes nettes de la Commission canadienne du blé provenant de la mise en marché du blé de l'Ouest canadien au cours de la campagne agricole 1965-1966.

La moyenne du paiement final pour les variétés autres que le durum est de 48.087c. le boisseau. La moyenne du paiement final pour le durum est de 52.549c. le boisseau. La moyenne générale de 48.237c. le boisseau est le paiement final le plus élevé dans l'histoire de la Commission canadienne du blé.

• (11.10 a.m.)

La Commission commencera à adresser les chèques aux producteurs le 17 janvier 1967. Depuis 14 ans, jamais les paiements n'ont été faits si à bonne heure.

J'aimerais indiquer à la Chambre les prix globaux obtenus par les producteurs, avant déduction de la retenue de 1 p. 100 aux termes de la loi sur l'assistance à l'agriculture des Prairies, pour leurs livraisons de certaines des plus importantes qualités de blé. Les cultivateurs recevront en tout—pour le blé entreposé à la tête des Lacs ou à Vancouver—un montant de $1.99699 pour le blé du Nord n° 1; $1.96645 pour le blé du Nord n° 2; $1.88269 pour le blé du Nord n° 3; $1.82731 pour le blé du Nord n° 4; $1.715100 pour le blé n° 5. Les prix réalisés pour les catégories de blé durum ambré s'élèvent à $2.03725 pour le n° 1 de l'Ouest canadien ambré durum; $2.00833 pour le n° 2; $1.94476 pour le n° 1.

Nous procédons à la comptabilité des pools d'avoine et d'orge de la récolte de 1965-1966; la distribution des chèques suivra la distribution des paiements du blé. Nous nous attendons que le total des prix du blé, de l'avoine et de l'orge atteigne un chiffre record.

Je me dois de féliciter tous ceux qui participent à la culture, à la manutention, au triage, au transport et à la vente du blé pour leur contribution à une année très prospère. Je tiens aussi à rendre un hommage spécial à la Commission canadienne du blé. En effet, ses efforts remarquables au service des cultivateurs de blé de l'Ouest ont profité non seulement à ces derniers, mais à tous les Canadiens.

Monsieur l'Orateur, permettez-moi de déposer une déclaration émise aujourd'hui par la Commission canadienne du blé concernant le paiement final. Si la Chambre y consent, je proposerais que cette déclaration soit publiée en annexe au hansard d'aujourd'hui.

M. l'Orateur: L'honorable ministre a-t-il la permission de déposer ledit document et plaît-il à la Chambre qu'il soit annexé au compte rendu d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

[*Note de l'éditeur: Le texte du document précité figure en appendice, page 11,806.*]

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, voici une occasion où nous pouvons tous nous dire heureux, particulièrement ceux d'entre nous qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, car lorsque nous étions au pouvoir, nous avons, malgré de vives critiques, mis le crédit nécessaire

à la disposition de la Commission du blé en garantissant des ventes à la Chine communiste. Sans cela, nous en serions revenus aux jours de 1954 à 1957 où tout l'Ouest canadien regorgeait d'immenses réserves de blé.

Deuxièmement, les énormes ventes de cette année sont le fruit de notre politique qui avait prévu que le monde aurait besoin de plus en plus de blé et que le cultivateur de l'Ouest devait accroître sa production et ses emblavures. On a aussi critiqué ce point de vue quand nous l'avons exprimé. Les événements nous ont donné entièrement raison sur ces deux points.

Le temps est venu, à mon avis, d'augmenter considérablement le prix du blé. J'estime que $2.25 le boisseau devrait être considéré comme le prix normal aujourd'hui. La demande mondiale est de plus en plus forte. Il y a un an et demi, le prix du blé canadien baissait d'environ 17c. le boisseau. Sans cette baisse, les cultivateurs de l'Ouest auraient touché environ 130 millions de dollars de plus qu'ils recevront ces jours-ci. Je sais que le ministre est des mieux disposé envers la mesure à prendre pour hausser le prix du blé. Il faut le faire. La demande mondiale s'accroît, prend un essor prodigieux.

Le cultivateur de l'Ouest sera content naturellement de cette répartition et du montant qu'elle représente, mais il est aux prises avec le même problème qui se pose à tous les cultivateurs de toutes les régions du pays: la montée en flèche des coûts de production. Donc, le cultivateur accueillera favorablement ces recettes mais il ne touchera pas encore ce qui lui est dû, en toute justice. Il faut de toute nécessité prendre les mesures qui s'imposent dans les domaines où l'agriculteur doit faire des dépenses, surtout dans le domaine de l'outillage agricole où les prix ont atteint des sommets vertigineux. Et pendant que la Commission siège, les prix augmentent.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, je suis certain que la Chambre voudra féliciter la Commission canadienne du blé d'avoir versé tôt le versement final aux producteurs de blé. La chose s'est effectuée très rapidement et dénote la très grande efficacité dont fait preuve la Commission canadienne du blé dans ses opérations. Je suis convaincu que des félicitations sont de mise.

Le dernier paiement d'environ 48c. pour toutes les catégories, à l'exception du blé dur à l'égard duquel le paiement est de 52½c., sera certes bien accueilli par tous les producteurs de blé de l'Ouest canadien. Le ministre a été sage, je crois, de souligner à nouveau au grand public qu'il ne s'agit pas d'un paiement effectué par le gouvernement canadien. Ce paiement fait ressortir la valeur d'une mise en marché méthodique du blé par l'intermédiaire d'une agence du gouvernement, ce pour quoi un grand nombre d'entre nous ont lutté durant des années et il est agréable de constater la grande stabilité que cela apporte aux producteurs de blé au Canada.

Toutefois, on oublie parfois que si les prix du blé peuvent être stabilisés à un certain niveau, les frais de production que doit acquitter le producteur de blé montent sans cesse. Selon la publication *Canadian Farm Economics*, du ministère de l'Agriculture, livraison d'octobre dernier, l'indice des prix payés par les cultivateurs, le coût de leur subsistance non compris, serait passé de 282.2 en 1962 à 346.8 en avril 1966, derniers chiffres disponibles. Les frais de la production du blé auraient donc augmenté de 64.6 points, hausse très considérable. Le même tableau indique que les prix payés aux cultivateurs pour les produits de grande culture, soit d'autres produits que les céréales bien que celles-ci soient du nombre, sont passés de 191.7, en 1961, à 179.1 en juin 1966, baisse de 12.6 points. Inutile de signaler à la Chambre qu'une industrie dont les frais de production montent de plus de 64 points alors que le prix de ses produits baisse de 12.6 points se trouve dans une situation précaire.

Les producteurs de céréales ont joui d'abondantes récoltes. Ils ne s'en trouvent pas moins pris dans l'étau coûts-prix. Il est certes grand temps que le Canada insiste sur un prix plus élevé lors de la négociation relative au renouvellement de l'entente internationale sur le blé.

• (11.20 a.m.)

Qu'il me soit également permis de rappeler au ministre et à la Chambre qu'il y a presque quatre ans, en mars 1963, à Saskatoon, le premier ministre a promis au parti libéral que si ce dernier prenait le pouvoir, il établirait un régime de dualité des prix pour le blé, avec garantie d'un minimum de $2 le boisseau, et qu'il déterminerait, à l'égard du blé vendu sur le marché intérieur, un prix qui serait en rapport avec les prix en général, ce qui permettrait au gouvernement d'assurer aux agriculteurs un prix minimum garanti. Aucune mesure n'a été prise pour donner suite à cette promesse. Je ferai donc observer au ministre qu'il est grand temps que le gouvernement tienne la promesse que le premier ministre a faite il y aura bientôt quatre ans.

[*Français*]

M. C.-A. Gauthier (Roberval): Monsieur l'Orateur, je tiens à m'unir, au nom de mon parti, à ceux qui m'ont précédé pour partager le bonheur des cultivateurs de l'Ouest, à la

suite de l'annonce qui vient d'être faite par l'honorable ministre du Commerce (M. Winters).

Nous, du Ralliement créditiste, ainsi que tous les députés de la province de Québec, tenons à féliciter plus spécialement la Commission canadienne du blé, l'organisme responsable de ce gigantesque travail et ce groupe qui a pu s'organiser pour faire pression auprès des différents gouvernements en vue d'obtenir l'écoulement de leur blé.

Nous, de la province de Québec, souhaitons tout simplement que les cultivateurs de nos régions fassent l'effort qui a été déployé dans l'Ouest il y a quelques années, afin de posséder un tel organisme et ainsi forcer la main des gouvernements pour accorder aux cultivateurs ce qu'ils souhaitent, car, dans le Québec, le problème n'est pas tellement la production mais l'habileté ou la possibilité d'écouler la production à un prix rentable.

Je vois que les cultivateurs de l'Ouest, par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé, ont réussi ce tour de force de pouvoir appeler les gouvernements à leur aide, et je souhaite de tout coeur qu'un jour, dans la province de Québec, nous ayons un tel organisme qu'on appellerait la commission canadienne des produits de l'Est, afin que l'honorable ministre du Commerce puisse également annoncer des paiements pour la province de Québec et que nous n'entendions pas toujours annoncer des bonnes nouvelles seulement pour l'Ouest, mais aussi pour les cultivateurs de la province de Québec.

[*Traduction*]

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, nous voulons nous associer aux honorables préopinants qui ont manifesté leur satisfaction de ce que ce versement final et considérable à l'égard du blé était effectué si tôt. Ce sera avantageux pour les cultivateurs de l'Ouest et pour l'économie tout entière du Canada.

J'aimerais formuler une couple d'observations. Vu la situation politique qui règne à l'heure actuelle en Chine communiste, on s'inquiète au Canada des débouchés que trouvera notre blé cette année et l'année prochaine et on se demande si l'on continuera d'expédier le blé déjà vendu. Voilà l'indice qu'il faut agrandir nos marchés dans d'autres régions du monde qui manquent autant que la Chine de produits alimentaires.

Cet état de choses fait ressortir un deuxième point: la baisse de l'excédent mondial de blé et de vivres à l'heure actuelle et l'aggravation de la disette que connaissent les peuples affamés de bien des régions du monde. On constate aussi que nos propres excédents alimentaires doivent atteindre des régions du monde où nous ne les expédions pas à l'heure actuelle et qui en ont un besoin urgent. Une fois de plus, on en revient à la responsabilité du ministre qui doit intensifier notre production et trouver aussi de nouveaux débouchés dans d'autres régions du monde. C'est un impératif économique qui se pose actuellement à nous.

RADIO-CANADA

LA PARTICIPATION D'UN NÉO-NAZI À L'ÉMISSION «SUNDAY»

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au secrétaire d'État. L'honorable représentante a-t-elle communiqué avec la Société Radio-Canada au sujet de la participation prochaine, à l'émission «Sunday», d'un néo-nazi du nom de von Thadden? A-t-elle reçu, comme d'autres députés, des communications de Canadiens qui s'opposent énergiquement à ce que les fonds accordés à Radio-Canada servent à une émission semblable qui ne peut qu'exaspérer les militaires qui ont servi pendant la dernière guerre, les personnes à leur charge et les familles éprouvées?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, depuis mon retour, je n'ai pas encore communiqué avec la Société Radio-Canada.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le ministre pourrait-il signaler cette question à Radio-Canada et, entre autres choses, un télégramme de la *Saint John Ministerial Association* qui proteste contre cette programmation irresponsable et ce mépris inexcusable des sensibilités canadiennes.

L'hon. Mlle LaMarsh: Le très honorable représentant pourrait peut-être m'envoyer une copie de ce télégramme. Je ne crois pas l'avoir reçu.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): L'honorable représentante dit qu'elle n'a pas communiqué avec Radio-Canada au sujet de la question que soulève le chef de l'opposition. Le gouvernement n'envisage-t-il pas une intervention à ce propos, en ce qui concerne sa propre responsabilité envers Radio-Canada et envers la population canadienne? Elle devrait sûrement comprendre, sans avoir à consulter Radio-Canada, que la présence d'un homme comme celui-là ne pourra que rouvrir des

plaies et susciter de l'amertume et du ressentiment dans tout le pays. S'il venait au Canada un malade qui compromettait la santé de la population, n'agirait-elle pas?

L'hon. Mlle LaMarsh: Malheureusement, je n'ai pas le don d'ubiquité. Je suis rentrée hier seulement et je n'ai pas eu l'occasion de traiter de bien des choses qui m'attendaient.

LA SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT DU CANADA

LA PRÉSENTATION D'UNE MESURE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre des Finances. Vu le fait qu'il y a presque quatre ans que le gouvernement a été élu la première fois, et cela sur l'engagement d'instituer la Société de développement du Canada, puis-je demander au ministre quelle mesure législative pertinente est en préparation puisque nous avons maintenant perdu au moins trois ans?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Sans en être tout à fait certain, j'espère qu'il sera possible de présenter le projet de loi pendant la session en cours.

M. Douglas: Puis-je demander au premier ministre si le nouveau ministre d'État aura, entre autres tâches, celle d'étudier la question d'établir la Société de développement du Canada?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Je suis très reconnaissant à l'honorable représentant de son conseil sur la façon d'organiser les travaux du gouvernement.

[*Français*]

L'AGRICULTURE

MESURES POSSIBLES POUR ENCOURAGER LA PRODUCTION DU BEURRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Gérard Laprise (Chapleau): Monsieur l'Orateur, je désire poser à l'honorable ministre de l'Agriculture une question qui découle de la nouvelle, qui nous est parvenue du ministère de l'Agriculture, à l'effet que le Canada importera, au cours du mois de février, plus d'un million de livres de beurre.

Le ministre pourrait-il nous dire si le gouvernement entend prendre des mesures pour encourager les producteurs canadiens à fournir, comme par le passé, tout le beurre nécessaire à la consommation canadienne?

[M. Thompson.]

[*Traduction*]

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Sauf erreur, monsieur l'Orateur, la politique du gouvernement est un stimulant pour l'industrie, car aujourd'hui les prix ont augmenté de 50 p. 100 environ, par rapport aux prix lors de notre arrivée au pouvoir. Avec ce genre de politique, la production sera sûrement stimulée.

LES AFFAIRES INDIENNES

L'OPPORTUNITÉ D'AMÉLIORER LES CONDITIONS DE VIE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. George H. Hees (Northumberland): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Hier, le chef des Indiens de l'Ontario a demandé au gouvernement d'aider à arrêter la baisse constante du niveau de vie des Indiens et, d'après le *Globe and Mail* de ce matin, le ministre aurait répondu: «J'échouerai, moi aussi». Le ministre ne pourrait-il pas adopter l'attitude d'une société renommée de location d'automobiles, afin que les Indiens puissent jouir d'un niveau de vie comparable à celui que connaissent leurs concitoyens canadiens?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Il s'agit plus, je pense, d'une instance de nature générale que d'une question.

LA FEMME

L'ÉTUDE DE LA CONDITION PAR UNE COMMISSION ROYALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au secrétaire d'État. J'aimerais demander à l'honorable représentante à son retour où en est sa demande visant à l'institution d'une commission royale d'enquête sur le statut de la femme, et si ses collègues au sein du cabinet s'opposent encore à sa demande, comme au moment de son départ.

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, j'ai retrouvé mes collègues dans leur excellent état habituel.

L'hon. M. Starr: Agglutinés.

L'hon. Mlle LaMarsh: Oui, monsieur l'Orateur, et heureux de l'être, et non dans l'état d'instabilité des honorables vis-à-vis. Je n'ai pas eu l'occasion de discuter quoi que ce soit avec mes collègues au cabinet depuis mon retour.

LES FINANCES

LES REMISES D'IMPÔT AUX SOCIÉTÉS PRIVÉES DE SERVICES PUBLICS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. D. S. Harkness (Calgary-Nord): Monsieur l'Orateur, le ministre des Finances serait-il maintenant en mesure de répondre à ma question de mardi au sujet des remises d'impôts aux sociétés provées qui exploitent des services d'utilité publique?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Oui, monsieur l'Orateur. Sauf erreur, le député voulait parler des remises d'impôts aux termes de la loi sur les services d'utilité publique adoptée par la Chambre au cours de la présente session ou de la session dernière. Cette mesure se rapportait aux remises d'impôts de 1966. On ne prévoit pas que ces remises pourront être faites, comme je l'avais alors indiqué, d'ici 1968, étant donné des problèmes d'évaluation et autres. Quoi qu'il en soit, les remises ne sont pas versées aux sociétés d'utilité publique mais aux provinces.

L'hon. M. Harkness: Monsieur l'Orateur, comme cette question préoccupe les clients de ces sociétés, surtout en Alberta, le ministre ne pourrait-il donner quelque espoir que ces remises pourront être accélérées, au lieu de faire attendre les intéressés pendant deux ansi?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, nous ferons sûrement de notre mieux mais les provinces sont été averties, lorsque la mesure a été adoptée, que ces remboursements ne sauraient être faits avant un délai d'à peu près cette durée. J'espère que nous pourrons activer les choses par des moyens administratifs, mais je doute que nous puissions avancer les paiements de plus de quelques mois.

LA NAVIGATION

LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—DEMANDE D'ENQUÊTE SUR LE NAUFRAGE DE REMORQUEURS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Harold E. Winch (Vancouver-Est): Monsieur l'Orateur, je veux poser au ministre des Transports une question très importante. Peut-il nous dire si on entreprendra immédiatement une enquête et une étude sur la navigabilité, la sécurité de manœuvre et le personnel à bord des remorqueurs de la côte de la Colombie-Britannique, vu qu'en trois mois, trois d'entre eux ont sombré et ont occasionné des pertes de vie? Deux d'entre eux faissaient l'objet d'inspections, mais le troisième, celui qui a sombré récemment, faisait aussi l'objet d'inspections, mais son équipage était peut-être insuffisant et les cinq membres d'équipage ont perdu la vie.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, sans accepter nécessairement toutes les allégations de l'honorable représentant, qui d'ailleurs, peuvent fort bien être exactes, je puis lui assurer que toute l'affaire est examinée d'urgence.

M. Winch: Puis-je poser une question complémentaire? Que signifie «d'urgence»?

L'hon. M. Pickersgill: Ce que dit ordinairement le dictionnaire.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

L'INDE—UN INGÉNIEUR CANADIEN VICTIME D'UNE INJUSTICE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. Chester MacRae (York-Sunbury): Monsieur l'Orateur, je m'adresse au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Ma question a trait à un citoyen canadien qui est d'après moi victime d'une injustice énorme commise par le gouvernement de l'Inde. J'aimerais d'abord situer la question qui concerne un ingénieur canadien qui a passé deux ans en Inde dans les cadres du programme d'aide à l'étranger. A l'expiration de son mandat, ses biens ont été remis au gouvernement de l'Inde et à la *State Trading Corporation*. Il devait être payé suivant le cours de la roupie, mais à cause d'un retard indépendant de sa volonté...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Que l'honorable député pose sa question.

M. MacRae: Dix heures, monsieur l'Orateur.

L'AGRICULTURE

L'OPPORTUNITÉ DE CRÉER UN COMITÉ D'ENQUÊTE SUR LA CRUAUTÉ ENVERS LES ANIMAUX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au premier ministre. Plusieurs députés, le député de New Westminster et moi-même, entre autres, ont, au cours de cette session, demandé qu'un comité parlementaire fasse enquête sur la cruauté envers les animaux. Le premier ministre a promis, à plusieurs occasions, et en dernier lieu le 4 novembre, de s'en occuper immédiatement, laissant entendre aussi qu'il chargerait peut-être le comité de l'agriculture de cette tâche. Le premier ministre pourrait-il nous dire maintenant si le gouvernement a arrêté de manière définitive le comité qui sera chargé d'étudier la question et de préparer un rapport?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami m'excusera si je n'ai pas répondu plus tôt à sa question. Je lui ai dit que je m'occuperais de cette affaire, je lui promets maintenant d'y voir sans tarder.

LA TÉLÉVISION

L'ALBERTA—DISPOSITIFS POUR LA TÉLÉVISION SCOLAIRE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Marcel Lambert (Edmonton-Ouest): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au secrétaire d'État. En son absence, mercredi dernier, j'ai posé la question suivante consignée à la page 11669 du hansard:

> Serait-il en mesure de dire à la Chambre si le gouvernement a pris une décision au sujet de la mise en service, pour fins de télévision scolaire, de moyens de transmission appartenant à l'État fédéral? Si ce dernier a pris sa décision, quand les installations commenceront-elles à fonctionner?

Comme le ministre le sait, la question suscite un très vif intérêt à l'heure actuelle en Alberta, et l'*Alberta Government Telephones* est en mesure de fournir les installations nécessaires pour le mois de septembre prochain si le gouvernement fédéral est incapable de s'en charger à ce moment-là.

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, les autorités fédérales traitent presque chaque jour de la question avec les autorités de l'Alberta. D'après les derniers renseignements que j'ai reçus, il y a quelques semaines, il semble que les installations nécessaires à l'établissement de programmes en Alberta seront prêtes cette année. J'ajoute que j'étais, mercredi dernier, dans la circonscription du député, où j'ai remis $80,000 de la part du gouvernement canadien, et nous avons déploré son absence.

L'hon. M. Lambert: Monsieur l'Orateur, puis-je demander à l'honorable représentante si elle est d'avis que le député a joué un grand rôle dans l'octroi de cette somme?

L'hon. Mlle LaMarsh: Non, pas que je sache.

LES FINANCES

LES DEMANDES DE PRÊTS AUX TERMES DE LA LOI SUR LES PRÊTS DESTINÉS AUX AMÉLIORATIONS AGRICOLES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Reynold Rapp (Humboldt-Melfort-Tisdale): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser au ministre des Finances une question qui a trait à la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles. Un agriculteur peut-il demander un prêt à une banque ou à une coopérative de crédit où il ne fait pas affaires et, si oui, est-il possible qu'on le lui refuse pour cette raison?

M. l'Orateur: A l'ordre. L'honorable député demande des éclaircissements ou une interprétation de règlements ou d'une loi. Pareille question ne peut être posée de cette façon.

LA CONSTITUTION

L'ÉTUDE PAR UN COMITÉ AU COURS DE L'ANNÉE DU CENTENAIRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au très honorable premier ministre. Elle a trait à la réforme constitutionnelle et à la réponse du premier ministre à la Chambre, au début de la semaine, selon laquelle le gouvernement ne se propose pas de constituer dès maintenant un comité parlementaire pour étudier la question. Comme la Commission B et B et d'autres fonctionnaires étudient des questions liées à la réforme constitutionnelle, le gouvernement a-t-il décidé quel rôle les représentants élus du peuple pourraient jouer dans cette affaire importante au cours de l'année du centenaire?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Oui, monsieur l'Orateur, et leur rôle sera décisif lorsque la question sera soumise au Parlement. J'ai cru souhaitable que le gouvernement termine ses propres études avant de soumettre la question au comité afin de pouvoir faire connaître en même temps sa position en la matière. J'espère que nous pourrons le faire avant longtemps.

M. Grafftey: Monsieur l'Orateur, le gouvernement croit-il pouvoir le faire au cours de l'année du centenaire et énoncer clairement ses conclusions afin que les représentants élus du peuple puissent eux aussi faire leur part?

Le très hon. M. Pearson: J'espère que le comité pourra être saisi de la question avant la fin de l'année du centenaire.

LE CENTENAIRE DE LA CONFÉDÉRATION

LE TRAIN DU CENTENAIRE—L'OPPORTUNITÉ D'UN ARRÊT À TRAIL (C.-B.)

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au secrétaire d'État a propos d'une lettre que j'ai reçue d'un membre très important du parti libéral de ma circonscription, membre connu pour ses idées très progressistes. (*Exclamations*)

M. Nesbitt: C'est un anachronisme.

M. Herridge: Cette personne comme beaucoup de mes commettants—j'envisage cette question d'un point de vue tout à fait impartial—s'inquiète beaucoup de ce que le train du centenaire doive s'arrêter à Castlegar au lieu d'aller à Trail, localité reliée à Castlegar par une voie ferrée de 20 milles. Par conséquent, on devra fournir des moyens de transport à 8,000 écoliers pour qu'ils visitent ce train, sans compter les autres personnes. Le ministre peut-il faire quelque chose à ce sujet?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député devrait faire cette représentation directement au ministre. Je ne crois pas que ce soit le moment de poser cette question.

L'IMMIGRATION

L'ENTRÉE DE GARÇONS INSCRITS À UN SÉMINAIRE À SAINT-JOVITE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre de la Main-d'œuvre. Pour éclairer ma question, je commencerai par dire qu'elle concerne un programme d'immigration de jeunes gens de Belgique et d'autres pays qui veulent fréquenter un séminaire à Saint-Jovite. Le ministre pourrait-il examiner la question pour déterminer si ces jeunes gens viennent ici dans un but purement scolaire ou si l'on envisage pour eux d'autres activités. En outre, ce programme émane-t-il d'un groupe visant à instituer une nouvelle religion?

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, nous examinerons cette affaire.

L'INSTRUCTION PUBLIQUE

TORONTO—LA FERMETURE POSSIBLE D'ÉCOLES POUR ENFANTS D'IMMIGRANTS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, j'aimerais répondre à une question que m'a posée hier le député de Greenwood. Il m'a demandé si j'avais reçu une communication du président de la Commission scolaire de Toronto concernant la probabilité de la fermeture prochaine des écoles d'expression anglaise pour les enfants d'immigrants. Je n'ai reçu aucune communication du président, mais j'en ai reçu une du directeur de l'enseignement de la Commission.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, puisque le ministre a reçu une communication du directeur, dira-t-il à la Chambre si le gouvernement se propose de donner suite à la demande d'aide financière pour l'enseignement de l'anglais à ces jeunes immigrants?

L'hon. M. Marchand: Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, les commissions scolaires relèvent des gouvernements provinciaux et il ne conviendrait pas que j'en traite directement. A mon avis, toute négociation doit être poursuivie par l'entremise des autorités provinciales. Pour préciser un peu plus, je dirai que le gouvernement fédéral n'a aucune responsabilité dans le domaine de l'enseignement des langues, même dans le cas des immigrants. Quant aux immigrants adultes qui ont besoin d'une formation linguistique pour obtenir un emploi, nous pouvons leur fournir de l'aide financière.

M. Brewin: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Puisqu'on dispose de fonds pour former les adultes qui se destinent au domaine de la production, le ministre peut-il nous dire pourquoi les jeunes immigrants ne reçoivent pas de l'aide du gouvernement en vue d'acquérir une formation qui leur permettra, eux aussi, d'occuper un emploi dans le domaine de la production?

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. La période réservée aux questions n'est que de 40 minutes ce matin.

[*Français*]

LA FORMATION PROFESSIONNELLE

QUÉBEC—DES SUBVENTIONS INFÉRIEURES SERAIENT VERSÉES DANS CERTAINS DISTRICTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. Russell Keays (Gaspé): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, en rapport avec l'entente fédérale-provinciale sur la formation professionnelle ou l'éducation des adultes. L'honorable ministre peut-il dire à la Chambre pourquoi le tarif payé dans certains districts de la province de Québec, à ceux qui fréquentent ces classes, n'est que 60 p. 100 de ce qui est payé ailleurs?

M. l'Orateur: Cette question peut être inscrite au *Feuilleton*.

[*Traduction*]

LES RESSOURCES HYDRAULIQUES

LA COMPÉTENCE RELATIVE À LA RÉALISATION DE PROJETS DE CONSERVATION

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. N. Ormiston (Melville): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser au premier ministre une question dont l'urgence découle du fait que certains travaux de conservation des eaux et du sol retardent parce qu'on n'a pas encore déterminé de qui ils doivent relever. Le premier ministre peut-il indiquer quel ministre s'occupera des programmes essentiels dont il s'agit ici et nous dire, en particulier, si les attributions ont été réparties entre le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, d'une part, et l'ARDA ou le service du rétablissement agricole des Prairies, d'autre part?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): C'est avec plaisir que j'examinerai cette importante question.

QUESTIONS OUVRIÈRES

SYDNEY (N.-É.)—MISES À PIED DE MÉTALLOS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert Muir (Cap-Breton-Nord et Victoria): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre. Je regrette vraiment d'avoir à le déranger pour la troisième fois cette semaine mais serait-il maintenant en mesure de faire part à la Chambre de la réponse du gouvernement au message de M. Malcolm MacLellan sur la mise à pied de nombreux ouvriers de l'aciérie de Sydney? Que fait le gouvernement, ou quelles mesures a-t-il l'intention de prendre, pour aider ces sans-travail?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, selon le gouvernement, le ministre compétent a déjà informé la Chambre de tout ce qui pouvait être fait à cet égard. Je crois avoir déjà répondu au télégramme auquel mon honorable ami fait allusion. Si non, je suis désolé, et je verrai à ce que ce soit fait lundi. Il me semble qu'hier, en examinant l'affaire, on a constaté que la réponse avait déjà été consignée dans le hansard, mais je vérifierai.

M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud): Monsieur l'Orateur, j'ai tenté depuis le début de la séance de poser une question au ministre du Travail. Je voudrais lui demander s'il a reçu un télégramme de M. Martin Merner de l'unité locale 1064 des Métallurgistes unis d'Amérique protestant contre le retard et demandant un examen rapide des réclamations d'assurance-chômage des métallurgistes mis à pied. Si le ministre a reçu ce télégramme quelle réponse a-t-il donné?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas reçu préavis de cette question et je ne me souviens pas d'avoir reçu ce télégramme. J'ajouterai, toutefois, que je suis en relation étroite avec la Commission d'assurance-chômage au sujet de la mise à pied des employés dans la région de Sydney. D'après les derniers renseignements que j'ai obtenus, trois ou quatre réclamations n'ont pas encore été étudiées, mais toutes les autres l'ont été. Dans le cas d'une réclamation non encore examinée, la mauvais numéro de sécurité sociable a été donné et pour ce qui est des trois ou quatre autres, les employeurs ont retardé l'envoi des données concernant les contributions.

M. MacInnis: Une question supplémentaire. Je demanderais au ministre quel avis il faut lui donner lorsqu'on lui demande s'il a reçu un télégramme...

Des voix: Règlement.

L'hon. M. Nicholson: Je ne peux pas me souvenir du nom de toutes les personnes qui m'expédient des télégrammes.

M. MacInnis: J'ai encore la parole, monsieur l'Orateur, et je voudrais que tous les honorables vis-à-vis me permettent de poser ma question. Si les libéraux ne peuvent se tenir tranquilles, je trouverai d'autres moyens de me faire entendre. Je voudrais demander à nouveau au ministre...(*Exclamations*)...si je peux me faire comprendre, quel avis il lui faut pour me dire s'il a reçu un message du président de l'unité locale des Métallurgistes unis d'Amérique. De quel avis le ministre a-t-il besoin pour répondre à cette question?

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député a posé sa question une première fois. Il n'est peut-être pas satisfait de la réponse du ministre, mais heureusement, d'après le Règlement, il ne peut poser la question qu'une seule fois.

M. MacInnis: J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur. Je voudrais préciser qu'on n'a pas répondu à ma question.

M. Muir (Cap-Breton-Sud et Victoria): Monsieur l'Orateur, j'ai une question complémentaire à poser. Le ministre du Travail voudrait-il bien informer son collègue, le ministre de l'Industrie que l'aciérie de Sydney congédie beaucoup de personnel, car ce dernier a écarté l'idée un jour en disant, d'un ton hautain, qu'il n'y croyait pas.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

LA PRÉSENTATION D'UN PROJET DE LOI VISANT À ABOLIR LA PEINE CAPITALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au solliciteur général. Le 8 septembre, je lui ai demandé si le gouvernement songeait à présenter son propre projet visant à abolir la peine capitale. Le ministre a répondu qu'il n'était pas en mesure de le dire. Peut-il nous dire maintenant si un pareil bill sera présenté pendant la session?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, c'est une question de politique administrative et le moment venu, le premier ministre fera, j'imagine, une communication.

M. Knowles: Puis-je alors poser une question complémentaire au premier ministre. Peut-il nous dire l'attitude du gouvernement sur cette question?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question pour le moment. Mon honorable ami sait que des mesures nombreuses et urgentes attendent l'examen de la Chambre. Je ne puis examiner la question maintenant.

[*Français*]

LES TRANSPORTS

ON DEMANDE QUELLES MESURES LE GOUVERNEMENT PRENDRA À LA SUITE DU VERDICT RENDU AU SUJET DE LA TRAGÉDIE À DORION, P.Q.

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur le président, je désire poser ma question à l'honorable ministre des Transports. Le ministre a-t-il pris connaissance du verdict rendu par le jury à l'enquête du coroner au sujet de la tragédie à Dorion, et quelles mesures entend-il prendre à la suite de cette décision?

[*Traduction*]

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, la Commission des transports m'informe que son conseiller juridique a assisté à l'enquête. Il fera son rapport à la Commission lundi. Dès qu'elle aura eu le temps de l'étudier ainsi que la décision découlant de l'enquête elle-même, la Commission prendra les dispositions nécessaires pour lancer sa propre enquête le plus tôt possible.

[*Français*]

M. Choquette: Monsieur le président, une question supplémentaire.

Je m'excuse de ne pas avoir donné un préavis au ministre à ce sujet, mais connaissant son habileté, je sais qu'il a une réponse à toutes les questions.

Étant donné les nombreuses plaintes qui sont formulées de part et d'autre à cause de la lenteur des décisions, le ministre ne jugerait-il pas à propos de changer la procédure pour obtenir une protection adéquate aux passages à niveau, afin de rendre plus expéditive la réalisation de ce projet?

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, je crains de ne pouvoir répondre de façon satisfaisante à l'appel de l'ordre du jour. Si l'honorable représentant veut attendre, il serait peut-être possible de lui répondre plus tard dans la journée.

M. Choquette: A dix heures.

[*Français*]

L'hon. Martial Asselin (Charlevoix): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur.

Le ministre des Transports ne songe-t-il pas à tenir une conférence avec les municipalités, dans un avenir rapproché, en vue d'établir une politique pour corriger les passages à niveau qui sont devenus tellement dangereux pour toute la population canadienne?

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: A titre de membre du gouvernement, j'hésite à organiser une réunion avec les municipalités. J'ai peur de m'exposer à des reproches du premier ministre de la province de l'honorable député, et peut-être aussi de certains autres premiers ministres. Je crois pourtant que nous aurons l'occasion plus tard, ce matin j'espère, lorsque nous aborderons cet aspect de mon projet de loi, d'accorder notre attention aux objectifs généraux auxquels songe l'honorable représentant.

L'hon. Michael Starr (Ontario): J'aimerais poser une question supplémentaire. Le ministre pourrait-il profiter du moment où les maires des municipalités soumettront leur mémoire annuel au gouvernement fédéral pour discuter de cette importante question?

L'hon. M. Pickersgill: C'est ce que j'ai fait la dernière fois qu'ils sont venus, il n'y a pas bien longtemps. Je leur ai fourni l'assurance à ce moment-là que nous étions saisis de la mesure que la Chambre étudie actuellement, et sur laquelle j'espère que nous nous prononcerons bientôt, et qui prévoit le renflouement de

la caisse ainsi que certains autres changements. J'espère que la nouvelle Commission, si elle est établie, étudiera sans tarder toutes les mesures possibles pour accélérer l'installation de ces dispositifs de protection.

L'hon. M. Starr: Le ministre a-t-il bien précisé aux maires et préfets des municipalités qu'ils devraient faire installer sans délai ces dispositifs de sécurité?

L'hon. M. Pickersgill: Il est traditionnel que les gouvernements provinciaux et municipaux dictent la marche à suivre au gouvernement fédéral, mais nous avons toujours considéré qu'il ne nous appartenait pas de dire aux provinces ou aux municipalités comment mener leur barque.

L'hon. M. Starr: Vous pouvez leur faire des suggestions.

[*Français*]

M. Choquette: Monsieur le président, je désire poser une question à l'honorable ministre des Finances. D'ailleurs, je lui ai déjà donné avis, le mois dernier, de la question que je n'ai pas pu poser en temps opportun.

Je voudrais demander à l'honorable ministre s'il n'y aurait pas possibilité de trouver des fonds supplémentaires pour la Caisse des passages à niveau, étant donné que tous les députés sont d'accord pour régler ce problème aussitôt que possible, et que c'est le manque d'argent qui fait que ce problème ne se règle pas comme il devrait...

M. l'Orateur: A l'ordre! L'honorable député fait des représentations dans le moment. Ce n'est pas une question qu'il pose.

[*Traduction*]

HALIFAX ET SAINT-JEAN—LA CAUSE DU RALENTISSEMENT DE L'ACTIVITÉ EN HIVER

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. M. Forrestall (Halifax): Ma question s'adresse également au ministre des Transports. Il s'agit presque d'une supplication de la part des gens des ports d'Halifax et de Saint-Jean. Le ministre nous dirait-il ce que le gouvernement fait pour remédier à l'état déplorable dans lequel se trouvent ces ports, faute de trafic en hiver? Si le gouvernement a pris des mesures ou étudié la question, le ministre pourrait-il en informer la Chambre, les débardeurs et les autres intéressés?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Une réponse satisfaisante à cette question exigerait un si long discours que Votre Honneur ne me permettrait sans doute pas de l'entreprendre. On trouvera sûrement une autre occasion.

[L'hon. M. Pickersgill.]

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Albert): Puis-je poser une question complémentaire sur ce sujet très grave qui a presque anéanti la vie économique de ces deux collectivités? Le ministre obtiendra-t-il du Conseil des ports nationaux ou d'autres organismes tous les renseignements possibles sur les causes de la situation? Pourrait-il voir s'il s'agit de l'arrêt des expéditions de céréales, des conditions de la navigation en hiver ou d'un ralentissement du transport maritime dans le monde, et pourrait-il en informer la Chambre soit pendant l'étude du projet de loi sur les chemins de fer, soit en toute autre occasion?

L'hon. M. Pickersgill: J'espère qu'on ne me demandera pas de répondre à une question aussi vaste pendant l'étude du bill sur les chemins de fer, mais je me renseignerai bien volontiers sur tous les aspects du problème. Plus tard dans la matinée, j'espère pouvoir proposer à mon projet de loi un amendement qui aura d'heureuses répercussions sur ce secteur.

M. Howard: Le ministre des Transports nous dirait-il pourquoi il s'obstine à appeler la mesure dont il dirige la discussion à la Chambre, le «bill sur les chemins de fer»?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. La question est irrecevable.

LA FONCTION PUBLIQUE

FONCTIONNAIRES DE CATÉGORIE PROFESSIONNELLE—EXCLUSION DES NÉGOCIATIONS COLLECTIVES

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Ma question s'adresse au ministre du Revenu national et concerne les centaines, peut-être les milliers, de fonctionnaires de catégorie professionnelle qui perdront la protection que leur accorde la loi de 1962 sur le service civil et qui constateront, en même temps, que leur association, l'Institut professionnel, n'est pas officiellement reconnue comme organisme légalement constitué pour protéger leurs intérêts. Il y a eu des lettres à ce sujet. Je demande donc au ministre si, du fait que ces fonctionnaires de formation avancée se verront refuser les négociations collectives suivant la loi, le gouvernement songe à instituer un comité consultatif permanent du traitement des employés supérieurs de l'État, semblable à celui qui existe au Royaume-Uni.

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national): Monsieur l'Orateur, tout d'abord j'aimerais signaler qu'on n'a pas encore décidé

quels employés de l'État seront exclus des négociations collectives pour avoir été considérés comme faisant partie de la direction. Cela devra se faire plus tard, lorsque les trois projets de loi pertinents auront été adoptés par la Chambre. Quant à la question d'établir un comité consultatif semblable à celui que possède la Grande-Bretagne, je puis dire que le gouvernement est en train de l'étudier sans avoir pris de décision jusqu'ici.

Le très hon. M. Diefenbaker: N'est-ce pas un fait que l'Institut professionnel considère que ses membres seront exclus par la nouvelle législation et que le ministre a refusé de donner à leurs représentants l'assurance que les amendements nécessaires seront apportés aux projets de loi, pour satisfaire à leur demande apparemment justifiable?

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, je crois vraiment que la grande majorité des membres de l'Institut professionnel ne seront pas exclus des négociations collectives. Le nombre de ceux qui le seront ne pourra être fixé qu'après l'adoption des mesures législatives par la Chambre des communes.

M. David Lewis (York-Sud): Puis-je poser une question supplémentaire? Sauf erreur seuls certains professionnels seront exclus. Néanmoins, le ministre étudierait-il l'opportunité d'un amendement au bill n° C-170 qui accorderait une certaine possibilité de consultation au personnel exclu?

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, le projet de loi est actuellement étudié par un comité dont mon honorable ami fait partie. Il lui est loisible d'y faire toute proposition.

LES AFFAIRES INDIENNES

BRANTFORD (ONT.)—LE VOTE PRÉPONDÉRANT DU PRÉSIDENT D'ÉLECTIONS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. S. Barnett (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, j'aurais une question à poser au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le ministre est-il au courant des ennuis et de l'inquiétude suscité par le fait qu'un surintendant des agences indiennes, faisant fonction de président d'élection, a dû, par son vote, décider du résultat des élections dans la réserve de Brantford? Si oui, peut-il dire à la Chambre quelles mesures il entend prendre pour que ce malencontreux incident ne se renouvelle pas?

M. l'Orateur: A l'ordre. La question devrait être inscrite au *Feuilleton*.

LE MÉMOIRE SUR LES DROITS DE CHASSE ET DE PÊCHE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Monsieur l'Orateur, une question pour le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le ministre n'a-t-il aucune déclaration à faire au sujet du mémoire que lui a présenté hier les Indiens de l'Ontario en ce qui concerne les restrictions apportées par la Convention concernant les oiseaux migrateurs aux droits traditionnels de chasse et de pêche des Indiens?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur l'Orateur, j'ai déjà fait une déclaration assez détaillée qui a été publiée, à l'occasion de la présentation de ce mémoire. Je serais très heureux d'en faire parvenir un exemplaire à mon honorable ami.

M. Orlikow: Une question complémentaire. J'ai entendu cette déclaration, en effet, mais oserais-je demander au ministre si les fonctionnaires de son ministère se sont informée auprès de leurs homologues américains s'il est exact que les organismes du gouvernement des États-Unis autorisent les Indiens à chasser dans leurs propres réserves?

L'hon. M. Laing: J'ai fait cette demande hier, monsieur l'Orateur, et il n'est donc pas possible d'être déjà en possession de cette confirmation. Nous essayons de le savoir.

LE CENTENAIRE DE LA CONFÉDÉRATION

DÉCLARATION DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU SUJET D'UN JOUR FÉRIÉ ET COMMENTAIRES DE LA PRESSE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au secrétaire d'État. Durant son récent voyage, l'honorable représentante a donné à entendre qu'une nouvelle fête nationale serait instituée pour célébrer l'année du centenaire. L'honorable représentante nous dirait-elle si cette fête remplacerait une fête nationale déjà existante. Sinon, dirait-elle à la Chambre dans quel mois tombera la nouvelle fête?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, sauf erreur, des journalistes de l'Est ont laissé entendre que j'avais annoncé qu'une telle fête serait instituée; en fait, ce qui est arrivé c'est qu'au cours d'entretiens avec certains représentants des organes d'information, j'ai déploré que le 11 janvier ne soit pas jour férié pour honorer la mémoire du premier des premiers ministres canadiens. J'ai

dit que la plupart des parents et des autorités scolaires estimaient que cette date était trop rapprochée des fêtes de Noël et du Nouvel An, et j'ai ajouté qu'il pourrait fort bien y avoir un autre jour férié au cours de l'année du centenaire, qui serait annoncée en temps utile. Bien entendu, je ne pouvais donner de renseignements plus précis.

Il semble, monsieur l'Orateur, qu'on a embelli les choses en faisant des conjectures au sujet de cette déclaration qui n'a jamais été faite.

M. Winkler: Une question complémentaire, Dois-je comprendre qu'aucune décision n'a été prise à cet égard, ou l'honorable représentante et ses collègues du cabinet étudient-ils présentement une proposition en ce sens?

L'hon. Mlle LaMarsh: Monsieur l'Orateur, je signale à mon honorable ami que le premier ministre du Canada fait des déclarations au sujet de questions d'une telle importance. S'il y a lieu de faire une annonce à cet égard, il la fera en temps utile.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LE VIETNAM—POSSIBILITÉ DE RÉADAPTATION D'ENFANTS VIETNAMIENS AU CANADA

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David MacDonald (Prince): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Au début de la semaine, le ministre a dit, en réponse à une question que je lui ai posée, que le gouvernement est encore disposé à participer à un projet visant à la réadaptation des enfants au Vietnam. Aujourd'hui, nous apprenons qu'un programme est entrepris à Washington afin d'amener aux États-Unis les enfants vietnamiens en vue de leur réadaptation. Le ministre et son ministère seraient-ils disposés à étudier un programme semblable pour le Canada?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, le programme dont il a été question l'autre jour était une proposition que le Dr Gingras de Montréal avait étudiée en vue de la création d'un centre de réadaptation des enfants au Vietnam. La proposition qu'implique cette question découle vraisemblablement d'une initiative annoncée à Washington par des organismes bénévoles américains, qui cherchent à utiliser à une telle fin des fonds publics réunis grâce aux cotisations volontaires.

Je favoriserais assurément de façon énergique un programme semblable au Canada. Quant à savoir si le ministère des Affaires extérieures, ou le bureau de l'aide extérieure, étudie cette question, je puis dire que oui.

[L'hon. Mlle LaMarsh.]

LA TÉLÉVISION

LE MANITOBA—L'EXTENSION DU SERVICE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert Simpson (Churchill): Monsieur l'Orateur, je veux interroger le secrétaire d'État. Le 14 novembre dernier, à une question que j'ai posée sur l'extension des services de télévision de Radio-Canada dans le Nord du Manitoba, le secrétaire d'État, comme en fait foi le hansard à la page 9847, a répondu dans les termes suivants:

> Je devrais obtenir cette semaine les renseignements qui me permettront peut-être d'annoncer la date définitive d'entrée en vigueur du service dans le Nord du Manitoba.

L'honorable représentante est-elle maintenant en possession des renseignements demandés ou peut-elle indiquer à la Chambre où en sont les négociations?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, j'ai eu une très agréable entrevue, cette semaine, dans la province de l'honorable député, mais je n'ai pas encore été témoin de la réaction de Radio-Canada. J'aurai sous peu, je pense, d'heureuses nouvelles pour les commettants du député; d'ailleurs, je tiens à les remercier pour le millier de cartes de Noël qu'ils ont eu la bonté de m'envoyer.

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

COURTE SUSPENSION DE LA SÉANCE D'AUJOURD'HUI

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil pour permettre à la Chambre de se former en comité, j'aimerais savoir si la Chambre serait d'accord pour que le comité suspende sa séance de 1 h. 15 à 1 h. 45, afin de montrer un peu d'humanité envers les députés.

Le très hon. M. Diefenbaker: Pourquoi ne pas pousser la bienveillance de façon à accorder quinze minutes de plus?

L'hon. M. Pickersgill: Parce que nos travaux avanceront plus vite, à mon avis, si la séance n'est pas suspendue trop longtemps. Si la Chambre est d'accord, la chose pourrait être convenue.

M. l'Orateur: Est-il ordonné par la Chambre que le comité plénier étudiant le bill n° C-231 suspende sa séance de 1 h. 15 à 1 h. 45?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur: Il en est ainsi ordonné.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Rinfret, reprend l'examen, interrompu le jeudi 12 janvier, du bill nº C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

[*Français*]

M. le président suppléant: Lorsque le comité a levé la séance hier, le comité était saisi de l'article 42 dudit bill.

[*Traduction*]

Sur l'article 42—

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je pourrais peut-être proposer quelque chose au comité pour l'étude de l'article 42 qui est, de loin, le plus long du projet de loi. Si le comité y consent, je propose que nous étudions chaque paraphe qui ajoute un nouvel article à la loi sur les chemins de fer, et qu'on en traite séparément. J'ai étudié la chose très attentivement ce matin, je pourrai ainsi bien mieux répondre aux points soulevés par le député d'Acadia et par un ou deux autres députés hier soir. On s'attaquerait ainsi vraiment par le menu à la mesure, au lieu de discuter longuement et probablement avec des redites l'ensemble du sujet.

Comme je puis le voir d'après un examen rapide, des réponses précises à chacune des questions déjà posées figurent dans chacun des articles. Nous irons beaucoup plus vite si le comité accepte ma proposition.

M. le président suppléant: Le comité y consent-il?

M. Baldwin: Que veut dire au juste le ministre? Il propose pour les besoins de la discussion que nous traitions comme un paragraphe chacune des dispositions du bill qui se rattachent à l'article 314 de la loi.

• (12.10 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Oui, je crois que si l'on pouvait s'entendre à ce sujet, nous pourrions avancer de façon ordonnée.

Des voix: D'accord.

M. Cadieu: Monsieur le président, mes commettants s'inquiètent des propositions concernant l'abandon de certains embranchements. Le ministre a déclaré que nous devrions examiner chaque article séparément, mais l'inquiétude que nous resentons, mes commettants et moi, tout comme la portée de mes remarques, me permettront difficilement de me cantonner au même article. J'ai plusieurs questions à poser au ministre. Malgré les commissions qui se sont succédé au cours des années, nous savons tous ce qui s'est produit. Nous savons que souvent les gens n'ont pas obtenu l'audience qu'ils méritaient.

Quant à l'abandon des embranchements, j'ai quelque chose à dire à propos du traitement peu enviable infligé à la vaste région que je représente, de la façon dont les habitants de ma circonscription ont été traités par les compagnies de chemin de fer qui, autrefois, ont lutté pour obtenir des chartes afin de desservir cette région. Ils ont lutté pour les obtenir mais n'ont rien fait à leur sujet pendant de nombreuses années. On s'est montré injuste envers ma circonscription.

Bon nombre de résidents de ma région, les anciens, les pionniers, sont partis. Ils ont attendu pendant 40 ou 50 ans la voie ferrée promise puis, las d'attendre, plusieurs ont quitté la région. Aujourd'hui, en cette année du centenaire, on veut abandonner la ligne dont la construction n'a vraiment jamais été terminée. Ce qui pèse sur nous, c'est l'anéantissement de nos espoirs. Cette question m'inquiète vivement et je désire connaître la formule dont la Commission s'inspirera lorsqu'elle aura à déterminer quels embranchements seront abandonnés.

Je vais vous raconter une histoire; bien peu de députés en connaissent de semblables. Je me rappelle bien la cérémonie de la levée de la première pelletée de terre à Shellbrook, en Saskatchewan, en 1928 lors de l'inauguration des travaux pour la construction de la ligne que la société tente maintenant d'appeler un embranchement. Cette ligne n'a jamais été achevée. Si on l'avait terminée, elle n'aurait pas été un embranchement; elle aurait fait partie de la lgine principale, du côté nord du bras nord de la rivière Saskatchewan, desservant les villes de North-Battleford et de Prince-Albert, passant par le Nord de la Saskatchewan jusqu'au nord de l'Alberta et desservant en fin de compte tout le territoire situé au nord du bras nord de la rivière Saskatchewan. Cette ligne n'a jamais été achevée. La société demande maintenant l'autorisation d'abondonner cette partie de ligne de Spruce Lake à Frenchman Butte de sorte que le parcours ne sera jamais terminé.

C'est injuste. Nous avons le droit de connaître la formule dont s'inspirera la Commission. Pour préciser la ligne à laquelle je songe, il s'agit de l'embranchement Bolney, allant de Spruce-Lake à Frenchman-Butte, soit une distance d'environ 28 milles. Je le répète, je me rappelle la cérémonie d'inauguration des travaux. Il y avait là des anciens, des gens qui avaient immigré au Canada, qui entretenaient

l'espoir d'une vie nouvelle. Ces personnes attendaient déjà depuis 10 ou 15 ans la voie ferrée promise. Cette cérémonie s'est déroulées il y a presque 40 ans et, aujourd'hui, il est question d'abandonner cet embranchement. Pour moi, ce n'est pas un embranchement, mais un tronçon de la ligne principale. C'est une des premières demandes d'abandon qui aient été présentées.

Je me rappelle fort bien que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien se sont débattus pour obtenir une charte pour cette ligne, cette grande ligne, qui devait être construite sur le côté nord de la branche nord de la rivière Saskatchewan. Cette région est riche en ressources minières et la ligne relierait le Nord-Est de l'Alberta et ses vastes mines de sel de Heinsburg au reste de la province. Je me rappelle l'enthousiasme des pionniers. Je me rappelle les commissions de colonisation qu'avaient les chemins de fer à leur service. Je me rappelle qu'on disait aux gens d'aller dans ces régions, de s'y installer, d'y construire. Et ils l'ont fait. Ils ont colonisé le pays, y ont construit de belles maisons et y ont élevé de belles familles. Ils en firent l'un des plus beaux pays de polyculture, un pays dont nous pouvons être fiers. Et maintenant, l'année de notre centenaire, on nous apprend que nous allons perdre le chemin de fer attendu pendant 50 ans.

Examinons bien la situation avant d'adopter cet article, avant de placer ces gens-là à la merci d'une commission qui ne leur donnera peut-être même pas la chance de se faire entendre. Nous avons le droit d'examiner de nouveau la question et les faux-pas des chemins de fer. Dès mon arrivée à Ottawa, j'ai fait partie pendant longtemps du comité des chemins de fer. Je n'ai pas su faire triompher notre cause à ce comité ni me faire entendre. Le comité ne s'intéressait guère à la chose. Le chemin de fer sait qu'il transportera la production régionale, peu importe les détours nécessaires. Si une société minière avait été en cause, c'aurait été autre chose. Il ne reste plus que 38 milles à construire sur cette ligne principale au nord de la rivière Saskatchewan pour relier deux belles villes du Nord, dans ce grand pays de polyculture, riche en ressources naturelles.

Depuis que j'ai été membre du comité des chemins de fer, j'ai vu comment le National-Canadien, par exemple, a fait fausse route avec certains de ses hôtels. Il a voulu créer des installations pour les riches, afin de rendre leurs déplacements plus faciles. Le déficit d'une seule année aurait financé l'aménagement des 38 milles de voie ferrée qui manquent et on aurait vu si cet embranchement était rentable ou non. Il est injuste que cela n'ait pas été fait. J'aimerais savoir de quelles normes la Commission s'inspirera pour donner à une compagnie le droit de dire: Nous allons abandonner 20 milles ici ou demander à abandonner encore 40 milles l'année suivante.

Voilà les questions qui intéressent nos commenttants. Je pense à une autre bonne ligne secondaire qui dessert une autre vaste région dans le nord à partir de St. Walburg. Ici le parcours a été tracé de St. Walburg à Grand Centre, en Alberta. Mais on a oublié d'y poser la voie ferrée. On a encouragé les gens à coloniser et ils ont édifié une région superbe. Ils ont tenu leurs engagements. On ne peut en dire autant du National-Canadien, qui a obtenu la charte pour le parcours de St. Walburg à Grand Centre, en Alberta.

Je pense aux gens qui sont venus s'installer dans la région, aux Allemands et à plusieurs autres établis dans mon coin de pays, à Loon Lake, à Beacon Hill, à Goodsoil et à Pierceland. J'aimerais accompagner le ministre dans le district, lui montrer les maisons qu'ils ont bâties et la bonne foi qu'ils ont conservée. Maintenant, ils doivent transporter leurs céréales sur une distance de 50 à 65 milles.

• (12.20 p.m.)

Est-ce juste et équitable? Toute l'emprise appartient encore aux différentes compagnies de chemin de fer. A ce que je vois, la question a été soulevée hier soir au cours du débat. C'est pourquoi je veux savoir quelle formule sera utilisée. Si justice était faite, la ligne entre Bolney et Frenchman Butte ne serait pas abandonnée. Le National-Canadien serait forcé de la prolonger de Frenchman Butte jusqu'à Heinsburg (Alberta).

Je me souviens clairement qu'en 1929, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien voulaient tous deux obtenir une charte pour aller jusqu'à Meadow-Lake. Ils connaissaient la richesse du pays. Ils savaient que Meadow-Lake était une des vastes régions productrices de céréales des Prairies. Malheureusement, à mon avis, le Pacifique-Canadien a obtenu gain de cause. Je n'ai rien contre le Pacique-Canadien ou ses opérations mais j'estime, en toute justice, que le National-Canadien aurait dû obtenir cette charte, car ce fut la première compagnie à faire œuvre de pionnier dans le Nord-Ouest de la Saskatchewan dont je parle.

Le Pacifique-Canadien voulait obtenir ces vastes richesses. Cela semble sans scrupule quand on y pense; il n'avait qu'à obtenir le droit de parcours sur les voies du National-Canadien pour 65 milles. C'est la situation qui règne depuis 1929. A partir de Prince-Albert, il employait 65 milles de voies du National-Canadien et il lui suffisait d'aller à 90 milles pour cueillir toute la richesse du pays de Meadow-Lake, sans prendre l'engagement de prolonger la ligne pour desservir la population au-delà du terminus. La compagnie savait que ces gens étaient forcés de transporter leur

grain jusqu'à Meadow-Lake. Peu lui importait que les cultivateurs soient tenus de parcourir 65 ou 70 milles. C'est la situation qui règne depuis des années. La compagnie avait une ligne commune jusqu'à North-Battleford et avait construit un raccord au Pacifique-Canadien. Maintenant, on demande d'abandonner quelque 31.6 milles de voie ferrée, isolant ainsi la ville de North-Battleford de Meadow-Lake qui est à 100 milles au sud, environ. La compagnie sait que ces affaires lui appartiennent. Elle ne veut pas conserver cette voie qui relie les deux villes. Je prétends que le Pacifique-Canadien et que le National-Canadien devrait être forcés à choisir: donner au pays le service équitable qu'il mérite, ou subir les conséquences de leur refus. C'est ce que j'établirais nettement.

Une société devrait assurer un service de chemin de fer dans cette partie du pays. Quelle est la nécessité de ces droits de parcours? Pourquoi exploiter des trains sur un parcours de 65 milles sans leur permettre de s'arrêter pour embarquer quoi que ce soit? Pourquoi n'a-t-on pas obligé la société de desservir Grand Centre, afin de répondre aux besoins des colons qui se sont installés dans la région et ont défriché ces terres en toute bonne foi? Ces hommes ont respecté leur engagement. Que faisons-nous aujourd'hui? Nous parlons de demandes d'abandon de lignes ferroviaires qu'on ne devrait pas en fait considérer comme des embranchements; il s'agit de lignes principales, de 36 et de 28 milles de long. La société pourra sans doute démontrer qu'elles ne sont pas rentables. Elles ne l'ont jamais été et elles ne le seront jamais, à moins qu'on ne relie les points que j'ai mentionnés. Je ne comprends pas pourquoi on a permis si longtemps aux sociétés de ne pas respecter leurs engagements.

J'ai vu les pétitions originaires de la partie albertaine de la région que représente le député d'Athabasca—pétitions qui portent deux ou trois cents signatures. Ces gens se sont lassés. Ils sont résignés à transporter leurs céréales sur des distances de 65 ou de 75 milles. Les députés se sont-ils jamais demandé ce que ce transport coûte actuellement à un agriculteur? Les demandes dont les sociétés de chemin de fer sont saisies ne sont qu'un début. Il y en aura davantage et les voies qui resteront seront encore moins rentables.

Le projet de loi dont nous sommes saisis m'intéresse vivement. Je regrette que nous ayons permis aux chemins de fer de faire preuve d'une telle discrimination. Songeons à certains déficits qu'ont eu à subir les entreprises hôtelières des chemins de fer. Prenons le cas du Château Laurier, par exemple. Le déficit d'une ou deux années représente les frais de construction des 38 milles de voies qui combleraient la lacune dont je me suis plaint et donneraient aux intéressés une chance de réussir. Ils ont honoré leurs engagements. Les laisserons-nous tomber? C'est aussi l'année du Centenaire pour eux, mais de quoi ont-ils lieu de se réjouir? Nous parlons de construire un nouveau train qui, à 160 milles à l'heure, reliera Montréal à Toronto. Comment savons-nous si cette entreprise sera rentable? Le ministre engage ces gens à aller à Saskatoon y voir le merveilleux train du centenaire. Ils savent que ce train ne viendra jamais dans leur région où leurs moyens d'existence mêmes, sont en péril.

Cet été, j'ai eu le plaisir de visiter Pine-Point dans les Territoires du Nord-Ouest. J'ai pu moi-même constater ce que cette entreprise signifiait pour les résidents; ils l'attendaient depuis tant d'années. Ne pensez pas que la région septentrionale de la Saskatchewan n'a pas suffisamment de ressources minérales pour justifier la construction d'un chemin de fer. Il y a d'excellentes régions boisées, du blé, du minerai de fer, au nord de Buffalo Narrows. Si une charte avait été octroyée à la vraie compagnie, il faudrait sans doute maintenant demander l'aménagement d'une voie d'accès vers le Nord à ces vastes ressources nationales.

Je crains certains comités, car je sais ce qui peut facilement arriver. Je sais que la représentation de chaque parti peut être réduite à un ou deux membres, et je crains que mes commettants ne soient pas convenablement représentés. Il faut bien réfléchir à cet aspect avant de terminer cette partie du bill. J'ai parcouru la région et j'ai assisté à certaines réunions. Les salles étaient bondées, car les gens craignent la perte d'un moyen de transport qui les a tout d'abord attirés dans ce pays en premier lieu.

• (12.30 p.m.)

Ces gens, dont bon nombre sont d'anciens combattants de la première guerre mondiale à la retraite, ou des immigrants que nous avons encouragés à venir s'installer au pays, constateront qu'après avoir passé tant d'années à remplir leurs engagements on les prive de ces 38 milles de voie ferrée. Si on avait obligé, il y a 40 ans, la compagnie de chemin de fer à aménager cette ligne, il est possible qu'aujourd'hui elle serait la plus payante du Canada.

Voilà quelques-uns des aspects de la question qui me préoccupent au plus haut point. Je ne suis pas du tout d'avis qu'il convienne d'envisager cette ligne uniquement au point de vue de ses pertes, car elle n'a jamais eu la possibilité de réaliser des bénéfices. Comment une voie ferrée pourrait-elle être rentable si

elle n'est pas achevée? La ligne en question est interrompue sur une distance de 38 milles dans l'une des meilleures régions de polyculture du Canada. Voilà comment on a traité les habitants de cette région. Je n'en impute la responsabilité à aucun gouvernement en particulier, mais je nous tiens tous responsables d'avoir permis aux sociétés ferroviaires d'agir ainsi.

A mon avis, l'un des chemins de fer aurait pu mieux desservir le pays si on lui en avait donné la chance, au lieu de permettre à une autre compagnie de s'introduire dans la place et de se prévaloir de droits de parcours sur les voies de la première. La chose me semble scandaleuse et j'espère qu'avant l'adoption du bill, il y aura entente définitive sur la formule d'activité de la Commission.

L'hon. M. Pickersgill: Comme le député de Meadow-Lake, j'ai été élevé dans l'une de ces collectivités du Nord. Je comprends très bien ce qu'il veut dire en parlant de la situation qu'il a décrite, car, suivant la carte que le gouvernement du Manitoba avait l'habitude de publier, cet embranchement devait se rendre directement à la baie d'Hudson mais il n'a jamais dépassé Gypsumville. S'il examine chacun des articles du bill, cependant, le député constatera qu'ils représentent une grande amélioration sur la loi actuelle et une plus grande sauvegarde pour les intérêts des collectivités que les dispositions de la loi actuelle.

Comme l'a signalé la Commission MacPherson, si ces lignes sont essentielles à la collectivité, même non rentables, elles ne peuvent être abandonnées. Le bill prévoit de réelles garanties. L'honorable représentant s'apercevra, je pense, en en examinant chacun des articles, qu'il garantit beaucoup plus qu'auparavant les intérêts des collectivités, surtout de celles des régions septentrionales du pays, où il y a encore des possibilités de développement.

Je n'ai pas interrompu l'honorable représentant parce qu'il est l'un de ceux qui prennent très rarement le temps de la Chambre, et je savais qu'il avait quelque chose à dire de très important pour lui. Il finira par se rendre compte, je pense, que, grâce à ce bill, nous établissons des procédures et fournissons des garanties. Les députés ne vont pas penser, j'espère, qu'il s'agit de discuter de la situation particulière de certaines lignes de chemin de fer, en particulier; parce que ce n'est pas là notre objectif pour le moment. Nous tentons de nous assurer qu'aucune ligne d'embranchement ne sera abandonnée s'il est important pour l'économie de la collectivité de la maintenir. En vertu du projet de loi à l'étude, nous demandons au Parlement de voter un certain

[M. Cadieu.]

montant afin d'accorder au ministre des Finances l'autorisation de compenser les pertes encourues par les chemins de fer et d'assurer leur fonctionnement dans les régions où les lignes ferroviaires sont réellement essentielles à l'économie de la collectivité.

J'estime très importante l'adoption de cette mesure législative qui nous donnera ces garanties. Tout le monde s'accorde, en effet, sur le caractère nettement insuffisant du système actuel. Je crois que le député s'intéressera surtout à l'article 314C. Peut-être voudrait-il y jeter un rapide coup d'œil pendant les discours des autres députés. Quand nous y viendrons, j'essaierai de répondre à bon nombre de questions soulevées par lui comme par d'autres représentants.

Monsieur le président, pourrions-nous poursuivre maintenant en prenant séparément chaque article de la loi, comme nous avons décidé de le faire au début de la séance d'aujourd'hui?

M. Noble: Puis-je en profiter pour poser une petite question au ministre? Comment entend-il résoudre le cas des municipalités qui ont accordé de généreuses subventions aux chemins de fer en échange d'un certain nombre d'années de services, maintenant que ces derniers ont décidé d'abandonner leurs embranchements avant l'expiration du contrat?

L'hon. M. Pickersgill: Le député me demande un avis juridique au-delà de ma compétence et que le Règlement m'interdit de lui donner. Durant la suspension de la séance entre 1 h. 15 et 1 h. 45, je tâcherai d'obtenir une réponse de quelqu'un au courant de la situation du point de vue juridique. Si le député peut m'exposer personnellement à 1 h. 15 les circonstances particulières qu'il a à l'esprit, je pourrais peut-être lui donner une réponse plus intelligente.

M. Noble: Monsieur le président, c'est le ministère des Transports, selon moi, qui tranchera l'affaire.

L'hon. M. Pickersgill: Si un contrat valable a été passé entre un chemin de fer et une municipalité, l'affaire sera du ressort des tribunaux et si un chemin de fer viole un contrat—je le dis sans m'en être assuré—la municipalité pourra poursuivre le chemin de fer. Je doute que nous puissions légiférer pour y changer quelque chose, car je présume—et ici j'enfreins le Règlement—que l'exécution du contrat tombe sous la juridiction provinciale.

M. Noble: Les municipalités peuvent-elles s'attendre à recevoir de l'assistance du ministère des Transports?

L'hon. M. Pickersgill: Il faudrait que je connaisse le contexte de la situation avant de répondre. Je ne crois pas que cela relève des dispositions de la présente loi.

M. Herridge: Le ministre consent-il à répondre à une autre question? Il n'aura sûrement pas d'objection à ce que des députés prennent la parole pour critiquer certains défauts de l'article en général en évoquant des expériences qu'ils ont eues dans leur propre district.

L'hon. M. Pickersgill: Au début de la séance d'aujourd'hui, nous avons convenu d'étudier chaque paragraphe séparément. Le comité l'a fait jusqu'ici et j'espère donc que nous ne nous lancerons pas maintenant dans une discussion générale. A moins d'aborder systématiquement un projet de loi de cette longueur, il sera bien difficile d'en arriver à une conclusion, quelle qu'elle soit.

M. Bell: Monsieur le président, nous sommes d'accord, je crois, pour procéder systématiquement comme l'a proposé le ministre. Mais, je rappelle à mon tour que certains députés ont exprimé des idées à deux ou trois reprises au cours du débat qui ne se rattachaient pas directement aux problèmes juridiques de l'administration implicites dans certains articles. Ne serait-il pas préférable, à condition qu'il n'y ait pas d'autres questions, de passer à l'article 314C, qui traite des facteurs servant à déterminer si une ligne est rentable ou non?

L'hon. M. Pickersgill: Selon moi, nous pourrions peut-être disposer de l'article 314A, article de définition et de l'article 314B, qui traite strictement de procédure et passer à l'étude de l'article 314C paragraphe par paragraphe. Je doute que l'article 314A prête à discussion. Peut-être pourrions-nous l'adopter.

M. Muir (Lisgar): Avant, j'aimerais savoir quelle comptabilité la Commission acceptera, chose qui a déjà soulevé des problèmes.

• (12.40 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Un des paragraphes traite précisément de la comptabilité, et nous y viendrons de la façon régulière. Lorsqu'il examinera cet article, le député sera sans doute entièrement satisfait. Peut-être ne voit-il d'inconvénient à réserver sa question jusqu'à ce que nous arrivions là.

M. Muir (Lisgar): Le ministre me donnerait-il le numéro du paragraphe?

L'hon. M. Pickersgill: Je l'ai lu ce matin et j'aurais dû en prendre note. Sauf erreur, il vient après le nouvel article 314D. Si le député veut bien parcourir rapidement les pages et examiner les notes marginales, il trouvera sans doute ce qu'il cherche.

M. Schreyer: En ce qui concerne le nouvel article 314A b) qui définit un embranchement, le ministre me dirait-il s'il a réfléchi davantage à la proposition faite au comité, selon laquelle il serait peut-être préférable de laisser à la Commission le soin de définir un embranchement plutôt que d'essayer d'en donner une dans le projet de loi.

Sauf erreur, si l'on a fait cette proposition, c'est que des lignes autres que des lignes principales peuvent encore, sous bien des aspects, être tenues pour autre chose que des embranchements. A cet égard, elles ont un caractère particulier. Une ligne de chemin de fer qui n'est pas considérée comme ligne principale dans le plein sens du mot n'est pas nécessairement un embranchement. Le ministre se rappelle-t-il qu'on a proposé que la Commission soit chargée de décider chaque fois que des cas précis lui seront présentés.

L'hon. M. Pickersgill: Ce point a fait l'objet d'amples réflexions. J'ai proposé qu'il soit omis tout simplement. On m'a signalé, toutefois, que si nous agissions ainsi, nous irions trop loin et laisserions entendre que les chemins de fer pourraient faire des demandes pour se débarrasser de certaines parties de leurs lignes principales. De toute évidence, la Commission ne se rendrait jamais à de telles demandes, mais, tout bien considéré, j'en suis venu à la conclusion que le fait de supprimer ce point pourrait créer des craintes et des méprises qui prolongeraient le débat plus que si nous l'y laissions.

La définition est tellement vague qu'à mon sens elle a l'effet que suggère le député de Springfield. En l'y laissant, nous soulignons le fait qu'il s'agit d'embranchements et que nous ne cherchons pas à autoriser la Commission ou toute autre personne à supprimer la structure fondamentale de nos chemins de fer. Toute réflexion faite, j'ai conclu que nous devrions l'y laisser.

M. Fane: Pendant que nous sommes sur cet article, monsieur le président, j'aimerais demander au ministre pourquoi m'a-t-on informé cette semaine, alors que le bill est à l'étude, que le National-Canadien avait demandé la permission d'abandonner deux tronçons de 24 milles, l'un entre la ville de Camrose et la ville de Tofield—qui est plus ou

moins une ligne principale du National-Canadien entre Edmonton et Calgary—et l'autre entre Vegreville et la ville de Camrose, qui est un embranchement. Pourquoi m'avise-t-on maintenant que le National-Canadien a demandé l'abandon de ces lignes?

J'aimerais profiter du fait que j'ai la parole pour féliciter bien vivement mon ami, le député de Meadow-Lake, qui a exposé de main de maître la situation qui règne dans sa circonscription. Sa présentation vise également ma circonscription à cause du tronçon de 39.1 milles qui n'a jamais été terminé entre Frenchman Butte et Heinsburg. Lors de la construction de la ligne, vers 1926, je pense, il en aurait coûté 3 millions de dollars pour finir ces 39.1 milles. On ne l'a jamais fait, et Dieu seul sait combien ces travaux coûteraient aujourd'hui. On n'a jamais terminé cette ligne, mais on devrait le faire, car elle est censée traverser une région agricole très prospère. Les producteurs doivent expédier leurs céréales par voie d'Edmonton, c'est-à-dire sur une distance de 200 milles, au bas mot. Je le répète, la région est très prospère et on devrait s'occuper de la question. Il y a encore l'usine de produits chimiques à Heinsburg, qui doit expédier toute sa production par voie d'Edmonton. Impossible de l'expédier vers l'Est autrement.

Cela me dépasse qu'on parle d'abandonner ces lignes ou celles dont mon ami de Meadow-Lake nous a parlé. Elles alimentent cette partie du pays. Il est temps d'examiner la situation de façon réaliste. Même si le National-Canadien exploite des lignes non rentables, pourquoi ne peut-il fournir le service vu qu'il est subventionné par la population?

Il y a aussi, bien entendu, les parcours de voyageurs qu'on abandonne. Je suppose que ce n'est pas le moment d'en parler. Toutefois, nombre de demandes d'abandon de parcours de voyageurs ont déjà été faites et l'ancien président du National-Canadien m'a dit qu'ils n'étaient pas rentables. Ils ne le sont peut-être pas, mais ils desservent cette partie du pays et les gens qui en ont assumé les frais devraient pouvoir obtenir ce service.

Ce n'est pas le moment, surtout pendant l'année du centenaire, de priver les gens qui ont colonisé le pays de services auxquels ils sont habitués depuis des années. Je vais attendre, je crois, que nous arrivions à l'article pertinent pour terminer mes observations. Je tiens cependant à signaler ces questions à l'attention du ministre. Je voudrais savoir, notamment, pourquoi le National-Canadien est autorisé à m'avertir en ce moment, alors que nous sommes saisis du projet de loi, qu'il veut abandonner deux tronçons de ligne de 24 milles dans ma circonscription.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je peux répondre très brièvement à ce point en particulier. Si le député se reporte à ma réponse d'hier soir à une question du député d'Acadia, il comprendra que le National-Canadien n'a pas présenté de nouvelles demandes. Il s'agit de demandes bloquées depuis des années et qui ne figurent sans doute pas sur la carte des parcours protégés. Une fois le projet de loi adopté, ces demandes pourront alors être entendues.

• (12.50 p.m.)

Ce n'est qu'un préavis. Ce n'est pas une autorisation aux commissaires d'agir avant que le projet de loi soit adopté; je réitère l'engagement que j'ai pris hier soir: au moment de l'audience—et il y aura une audience—les nouveaux règlements s'appliqueront, de même que toutes les nouvelles garanties que prévoit le projet de loi lorsqu'il sera adopté.

M. Fane: J'espère que je serai avisé de ces séances afin de pouvoir y assister pour entendre les témoignages et la demande officielle.

L'hon. M. Pickersgill: Les séances ne se tiendront pas à huis clos et je suis sûr que l'honorable député aura l'occasion d'y assister, comme tous les intéressés. C'est un des éléments que prévoit la nouvelle mesure législative, comme le constatera l'honorable député.

M. Pascoe: Monsieur le président, je crois que nous discutons des nouveaux articles 314A et 314B. J'aimerais poser quelques questions au sujet du nouvel article 314B.

M. le président suppléant: Puis-je demander au comité si nous avons terminé l'étude du nouvel article 314A?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: Nous passerons maintenant à l'étude du nouvel article 314B.

M. Pascoe: J'aimerais faire quelques remarques concernant le nouvel article 314C.

M. le président suppléant: Puis-je alors demander si nous avons fini d'étudier l'article 314B.

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, si les députés me le permettent, j'aimerais proposer qu'en étudiant l'article 314C, qui suscite peut-être le plus d'intérêt, nous examinions chaque alinéa séparément afin de l'étudier à fond. Il s'agit d'une partie très importante du projet de loi.

M. Baldwin: La proposition est acceptable, pourvu qu'on fasse preuve d'une certaine souplesse.

L'hon. M. Pickersgill: Très bien. On ne fera pas preuve d'inflexibilité à cet égard.

M. Muir (Lisgar): Au sujet du nouvel article 314C, monsieur le président, le ministre voit-il une raison d'inclure ces mots qui semblent laisser la Commission libre de tenir ou non une réunion à propos de l'abandon proposé d'un embranchement?

L'hon. M. Pickersgill: Il pourrait arriver—ce qui ne s'est peut-être encore jamais produit—que personne ne s'oppose par suite d'un avis et ainsi de suite. Dans ce cas, il serait plutôt insensé de faire les dépenses nécessaires à la tenue d'une audience. C'est une éventualité qui a peu de chances de se réaliser et j'étudierai la question. Comme nous ne terminerons sûrement pas l'étude de ce nouvel article avant l'ajournement, j'essayerai de voir si l'on ne pourrait pas supprimer ce passage. Je n'y vois pas d'objection, mais il existe une faible chance que personne ne s'oppose à l'abandon d'un petit embranchement. Ces mots ont été incorporés à cette fin.

M. Muir (Lisgar): On pourrait peut-être stipuler à la place que la tenue d'une audience ne sera pas nécessaire si la Commission ne reçoit aucune opposition.

L'hon. M. Pickersgill: J'hésite à me substituer à des gens qui sont habiles dans la rédaction de ces textes. Je ferais peut-être mieux de consulter les rédacteurs pendant la suspension de séance.

M. Pascoe: Monsieur le président, je voudrais parler du nouvel article 341C qui stipule que la Commission...

> ...en tenant compte de tous facteurs qui lui semblent pertinents, décider si l'embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être...

Je me joins aux autres députés pour féliciter le député de Meadow-Lake de sa très énergique présentation des faits en ce qui concerne la situation locale. J'ai été fort aise de voir le ministre prêter une oreille attentive à ses propos. Les miens auront un caractère plus général mais toucheront aussi à la question de savoir si un embranchement continuera de ne pas être rentable.

La Partie V est probablement la plus importante du projet de loi, du moins quant aux Prairies, surtout la Saskatchewan. Par là, je ne veux pas minimiser l'importance des autres éléments de la politique des transports, visant le camionnage, les lignes aériennes, les voies navigables et l'exploitation éventuelle du transport de denrées par pipe-lines. Toutefois, les chemins de fer sont un moyen de transport vital pour la Saskatchewan. Je suis certain que le ministre en est au courant puisqu'il a préparé la carte qui fait voir le nombre de voies ferrées de la province. Nulle autre province n'a un réseau ferroviaire comparable à celui de la Saskatchewan, province qui sera le plus touchée par la Partie V.

Sur la carte, les lignes jaunes indiquent les voies ferrées qui seront sauvegardées jusqu'en 1975 et, pour la Saskatchewan, la plupart des lignes sont jaunes. On y voit aussi quelques lignes noires dont nous nous occuperons particulièrement au sujet de cas précis. Les députés des Prairies veulent être raisonnables quant aux problèmes ferroviaires, et nous ne voulons pas retarder l'adoption du projet de loi. Toutefois, nous cherchons sans excuse à nous assurer que le projet de loi définitif sera le meilleur possible.

Permettez-moi de traiter maintenant de l'absolue nécessité des lignes de chemins de fer en Saskatchewan. Je voudrais vous donner lecture de quelques remarques du ministre d'État, pour étayer mon argument sur la nécessité d'examiner sérieusement toute la question de l'abandon des embranchements ferroviaires. Le 28 juin de l'an dernier, le ministre d'État prononçait un discours à Montréal sur certains aspects d'une politique nationale de transport. Il disait notamment:

> Le transport est un facteur essentiel de la vie économique canadienne. Il influe sur le prix de tout ce qui se transporte pour fins de ventes ou d'achats. Il détermine l'emplacement des fabriques et les moyens d'accès aux marchés. Il décide des régions du pays qui vont prospérer et se développer.

Le facteur déterminant des régions du pays qui vont prospérer et se développer est d'une extrême importance pour la Saskatchewan. Le ministre disait plus loin:

> Les monopoles de chemins de fer ne se trouvent maintenant que dans quelques régions géographiques.

La Saskatchewan est, sous certains rapports, l'une des régions où existent encore des monopoles de chemins de fer, notamment en ce qui concerne le transport des denrées en vrac comme le blé et la potasse. Au sujet d'une commission de transport unique, qui sera la Commission canadienne des transports, le ministre disait plus loin qu'une commission

comme celle-là assumerait l'entière responsabilité de tous les aspects du transport. Il en a exposé un ainsi:

● (1.00 p.m.)

Assurer la protection de l'intérêt puplic au moyen d'une analyse suivie de la désuétude ou de la superfluité des divers modes de transport, tout en veillant à ce que l'abandon par un mode quelconque de transport ne laisse pas une localité en pénurie de services efficaces et suffisants.

Voilà une déclaration qui renforce mes arguments en faveur d'un examen de la situation dans son ensemble avant d'autoriser tout abandon d'embranchement. Le ministre nous l'a assuré dans une déclaration à ce sujet. Je suis sûr que la Commission la lira; les chemins de fer en prendront connaissance aussi, je l'espère. Si c'est permis, je voudrais maintenant parler du ministre lui-même.

L'hon. M. Pickersgill: C'est dangereux.

M. Pascoe: Il a prononcé un discours à Winnipeg devant la Chambre de commerce le 27 avril 1966 alors que la mesure était en cours de rédaction. Il a dit:

La voie maritime, les transports routiers et aériens modernes ont mis fin au monopole des chemins de fer, sauf dans quelques régions...

D'après moi, certaines régions des Prairies sont du nombre.

...et, facteur plus important, quant aux denrées en vrac à l'exception de quelques-unes fort importantes du point de vue économique...

Je répète que le blé, la potasse peut-être et le bois sont au nombre de ces denrées en vrac. Et le ministre a dit:

Même lorsque les services de transport ne sont pas rentables du point de vue technique, nombre des services existants sont essentiels à l'unité nationale du Canada et au développement économique de certaines régions.

Je sais que le ministre en est convaincu et je crois qu'il cherche à le réaliser dans la mesure. L'abandon complet d'un embranchement constitue un pas définitif sur lequel on ne saurait revenir sans entrainer bien des retards et des difficultés au cas où des événements imprévisibles se produiraient dans des régions incapables à l'heure actuelle d'utiliser ces lignes à fond. Je reprends ici les paroles du ministre:

Même lorsque les services de transport ne sont pas rentables du point de vue technique...

Je parle en particulier des régions adjacentes au barrage sur le bras sud de la Saskatchewan qui est presque terminé. Cet immense barrage entraînera une énorme expansion, agricole et industrielle. Dans cette région, certains embranchements ne sont pas protégés sur la carte et figurent déjà parmi les abandons possibles. A ce sujet, je voudrais citer des lettres que j'ai reçues et qui sont analogues à celles qu'a reçues le député de Vegreville, où les gens de ces régions s'inquiètent de ce que les chemins de fer projettent d'abandonner ces lignes.

Ici, j'aimerais faire inscrire au compte rendu quelques données qu'on a citées dans une nouvelle de presse portant sur l'abandon de l'embranchement envisagé par le chemin de fer: Central Butte à Grainland, 13.10 milles; Central Butte à Riverhurst, 18.02 milles. Il y en a aussi d'autres qui intéressent sûrement le député d'Assiniboïa. Les deux secteurs en question sont situés dans la région dont je parle; ils se trouvent à proximité du nouveau barrage de la Saskatchewan-Sud. Personne ne connaît à l'heure actuelle l'essor qui découlera de ce barrage.

Pour renforcer mon argument, je voudrais aussi verser au compte rendu un éditorial paru dans le *Times-Herald* de Moose-Jaw, numéro du samedi, 27 août 1966. Il avait pour titre: «L'Ouest est touché de façon vitale dans le conflit ferroviaire». En voici un extrait:

Si l'on doit laisser les chemins de fer libres d'établir leurs propres tarifs et de supprimer les embranchements qu'on prétend non rentables, il est certain que la région des Prairies est celle qui sera la plus désavantagée.

Pour ce qui est des tarifs, les industries primaires de l'Ouest sont à la merci des deux géants du rail. Le cultivateur ne peut expédier ses céréales vers les marchés d'exportation que par voie ferrée. Les industries potassière, minière et forestière de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba dépendent presque uniquement du transport ferroviaire. De plus tout le matériel lourd à destination de l'Ouest arrive en grande partie par rail.

Les majorations non motivées dans le domaine des tarifs-marchandises ou, réciproquement, une diminution dans la qualité du service, pourraient donner un coup de Jarnac à l'énonomie de l'Ouest et abaisser notre niveau de vie.

A mon avis, cela rejoint ma thèse de façon assez précise; la Commission devrait étudier la situation très sérieusement avant d'autoriser l'abandon de tout embranchement, même si la méthode d'établir les coûts des chemins de fer révèle une exploitation déficitaire. J'aurai probablement autre chose à dire plus tard sur cette question. L'explication du nouvel article 314C est la suivante:

Cet amendement permettrait à toute personne qui le désire de se présenter et de faire connaître son point de vue concernant tout abandon envisagé.

Je soutiens ici que toute personne comparaîssant devant la Commission devrait pouvoir obtenir les conseils d'experts au sujet des techniques de l'établissement des prix de revient

des chemins de fer et leur demande d'abandon. Cela n'a peut-être rien à voir au sujet, monsieur le président, mais aujourd'hui même le ministre du Commerce a fait une annonce concernant le versement final pour le blé.

Ce versement final, atteignant 270 millions de dollars, met en valeur l'importance du blé dans l'économie du Canada tout entier. J'estime que la Commission devrait étudier de façon très attentive ces traits noirs qu'on voit sur la carte avant de se prononcer sur l'abandon de tout embranchement. Il faudra accorder une attention toute spéciale à cette question dans les régions qui ont besoin des transports pour amener leur blé sur le marché. Ce versement final de 270 millions de dollars, je le répète, c'est l'argent des cultivateurs eux-mêmes; ce n'est pas celui du gouvernement. L'argent des cultivateurs est toujours bien placé et cet argent rejaillira sur l'économie tout entière du Canada.

• (1.10 p.m.)

Cette question ne touche peut-être pas directement l'article à l'étude et, dans ce cas, je m'excuse auprès du comité. Je remercie le ministre, qui a déclaré que cette question sera étudiée très attentivement, et j'espère qu'on aboutira à une décision en s'inspirant des données actuelles sur le transport du blé. Je me souviens d'une séance de comité où l'on avait cité des chiffres montrant l'accroissement de la production de céréales en Saskatchewan et l'augmentation du mouvement des grains. Le ministre a déclaré, et nous le croyons sur parole, qu'il veillerait à ce qu'on fournisse à la Commission les derniers chiffres sur le transport du blé et les recettes que les compagnies ferroviaires en retirent. C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant. Je tenais à faire ces observations préliminaires dès maintenant, mais je ne dis pas que je ne prendrai pas de nouveau la parole un peu plus tard.

M. Douglas: Monsieur le président, le nœud de toute la question de l'abandon est à l'article 314C proposé. Il doit être clair, dans l'esprit des membres du comité, qu'il doit incomber nettement aux chemins de fer de démontrer le bien-fondé des abandons. J'estime que tout le projet de loi doit s'inspirer de cette prémisse. Les compagnies ferroviaires ont aménagé ces chemins de fer grâce à l'aide qu'elles ont reçue du public sous forme de subventions, de concessions de terrains, de droits miniers et d'exemptions d'impôt accordées par les gouvernements fédéral et provinciaux. Ces voies ferrées ont été aménagées pour desservir les provinces des Prairies. Les compagnies ferroviaires ont fait de bonnes affaires. Les gens ont fondé leurs collectivités, bâti leurs maisons et établi leur vie mondaine autour de ces centres ferroviaires.

L'abandon de ces lignes entraînerait un effondrement économique et social effroyable. Je ne prétends pas qu'aucune ligne ne saurait jamais être abandonnée. A mon avis, le comité se doit de resserrer la loi le plus possible, afin d'obliger les chemins de fer à prouver, à la satisfaction de la Commission, que l'abandon d'une ligne n'aura pas de conséquences économiques et sociales défavorables pour les localités en cause. Il n'est pas suffisant qu'une compagnie de chemin de fer puisse alléguer que telle ou telle ligne est improductive. D'autres de ses lignes peuvent se révéler payantes et, souvent, les embranchements contribuent à la rentabilité de la ligne principale.

J'estime que nous ne pouvons pas supposer que la simple preuve qu'une compagnie subit des pertes dans l'exploitation d'un embranchement soit une raison suffisante pour lui permettre de l'abandonner. A mon sens, il importe de nous assurer que l'article 314C établit clairement qu'un chemin de fer doit prouver que l'abandon d'une voie ne sera pas défavorable aux collectivités qu'elle dessert. Puisque nous sommes sur le point d'interrompre la séance pour le dîner, je demande au ministre s'il consentirait, lors de la reprise, à nous exposer son point de vue au sujet du paragraphe 1, lignes 6, 7 et 8 de la page 28. Ces lignes portent ce qui suit:

...décider si l'embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être et si la ligne doit ou non être abandonnée;...

Est-ce que ce seront là les principaux critères? Je n'ignore pas que le paragraphe 2 pose d'autres conditions. Cependant, je crains fort que les critères restrictifs que comporte le paragraphe 1 ne soient interprétés comme signifiant que tout ce qui compte est de savoir si l'embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être.

L'hon. M. Pickersgill: Si je puis intervertir les rôles, je me permettrai de poser une question au député. N'est-il pas d'avis qu'il s'agit là d'une condition indispensable, vu que le bill, dans son libellé actuel, interdit expressément aux chemins de fer d'abandonner une ligne rentable? Pour pouvoir obtenir audience, un chemin de fer devra d'abord prouver que la ligne qu'il désire abandonner n'est pas rentable et qu'elle continuera vraisemblablement de ne pas l'être. Il est peu probable qu'une entreprise de chemin de fer présenterait une demande d'abandon dans d'autres circonstances.

Nous épargnerions sans doute beaucoup de temps si je rappelais un simple fait à tous les membres du comité. Si une ligne occasionne des pertes ou n'est pas rentable, il ne s'ensuit pas qu'elle sera abandonnée. La loi prévoit que le ministre des Finances pourra payer les

sommes voulues pour maintenir l'exploitation des lignes non rentables si elles sont nécessaires à l'économie de la région ou assurent à la région un service essentiel. Nous n'imposons pas le fardeau aux autres lignes du chemin de fer. C'est le Trésor qui assumera le fardeau des dépenses. Tel est le moyen préconisé dans le bill, et aucune disposition semblable n'existe dans la loi actuelle. A mon avis, c'est par là que se recommande cette partie cette mesure législative.

M. le président: A l'ordre. Conformément à un ordre adopté par la Chambre au début de la journée, la séance est suspendue jusqu'à 1 h. 45 de l'après-midi.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à 1 h. 45 de l'après-midi.

M. le président suppléant: A l'ordre. La Chambre formée, en comité plénier, reprend l'examen du bill n° C-231. Lorsque la séance a été suspendue à 1 h. 15, le comité en était à l'examen du nouvel article 314C (1) de l'article 42.

M. Watson (Assiniboïa): Monsieur le président, comme nous venons tout juste de célébrer l'anniversaire de naissance de sir John A. Macdonald qui a puissamment contribué à réaliser la Confédération, que les chemins de fer ont ensuite consolidée en reliant ses parties diverses, il nous semble étrange maintenant d'étudier le bill qui cherche à supprimer les lignes projetées et construites au début de la Confédération.

Comme d'autres députés de l'Ouest, je m'inquiète beaucoup de cet article, qui traite de l'abandon de lignes de chemin de fer, car j'ai dans ma circonscription électorale environ 250 milles de lignes non protégées. Jusqu'ici, j'ai reçu également des exemplaires de trois demandes—deux du National-Canadien et une du Pacifique-Canadien—pour l'abandon d'une partie de ces lignes. Cette question se répartit en trois catégories, traitées dans l'article proposé 314 C. Je voudrais faire commenter brièvement les propos que le ministre a tenus hier soir, au sujet de l'article 89, je pense, en réponse à une question du député d'Acadia. Le ministre a déclaré comme en fait foi la page 11739 du hansard:

• (1.50 p.m.)

...mais tout le monde reconnaît que certains devraient être abandonnés, et le plus rapidement possible, car les contribuables payant beaucoup trop cher pour les bénéfices qu'ils en retirent.

Je produirai plus tard des chiffres pour éclairer cette situation. Le ministre a ajouté:

Si le bill est adopté, le gouverneur en conseil, aux termes de la mesure, aura le pouvoir d'exiger

[L'hon. M. Pickersgill.]

que toutes les audiences se déroulent selon les nouveaux critères, les nouvelles normes. Mais il serait injuste à mon avis, comme la plupart des demandes remontent à plusieurs années, d'exiger des chemins de fer qu'ils les présentent à nouveau...

Quant aux demandes faites au début de notre décennie, la plupart des chiffres remontent à 1959. Cependant, entre 1959 et 1965, la situation agricole a changé et j'ai des chiffres pour le prouver. Nous pouvons voir que 1966 a été l'une des meilleures années dans le domaine du transport des marchandises. C'est pourquoi il doit y avoir, dans la plupart des cas, de nouvelles demandes, car les chiffres sont maintenant différents de ceux de 1959.

L'hon. M. Pickersgill: Je puis rassurer l'honorable député sur ce point. Le cas des gens qui n'ont pas besoin de renouveler leurs demandes signifie simplement que celles-ci existent déjà, mais ils devront mettre leurs chiffres à jour avant les audiences, autrement celles-ci n'auront pas lieu. Cette disposition figure clairement dans le projet de loi.

M. Watson (Assiniboïa): Merci. Les demandes auraient été reçues et les chemins de fer n'auraient pas à présenter de nouvelles demandes, mais ils doivent mettre leurs chiffres à jour.

L'hon. M. Pickersgill: C'est juste.

M. Watson (Assiniboïa): Pour faire valoir mon point, je voudrais parler d'une certaine ligne qui va de Redville à Goodwater sur une distance de 26.8 milles dans la subdivision de Goodwater. Je mentionne cette ligne, car elle ne tombe pas dans la même catégorie que celles dont, à ma connaissance on avait sollicité l'abandon. Cette ligne est exploitée en fonction de ce qu'on appelle les services requis depuis quelques années. Les chiffres sont intéressants. D'après les chiffres de 1959, 187 chargements ont été expédiés sur cette ligne. En 1965, 463 wagons ont transporté des chargements d'aller. Entre Goodwater et Colgate sur cette ligne, le pourcentage du trafic a augmenté de 222 p. 100 en provenance de Colgate; de Goodwater, le pourcentage s'est accru de 70 p. 100 depuis 1959. Ces chiffres sont importants et doivent être mis à jour. Nous devons examiner la situation. Je ne prétends pas qu'il faille modifier ces services répondant aux besoins.

Le mémoire soumis par le National-Canadien à la Commission des Transports révèle qu'en 1965 les revenus bruts de la compagnie s'élevaient à $110,349. Le montant global des frais d'exploitation et autres dépenses se chiffre à $177,426 avec une amélioration financière à long terme, due à l'abandon de voies, établie à $67,077 pour l'année—ce qui pourrait être porté au titre d'«autres dépenses». Les dépenses effectives pour la ligne princi-

pale et les embranchements sur ce parcours de 26 milles s'élèvent à $110,670. L'exploitation de la ligne n'a entraîné qu'une perte nette de $321 pour l'année 1965.

Je veux attirer votre attention sur une autre page de ce mémoire, où se trouve le détail des dépenses variables de 1965. Sur cette ligne de 26.84 milles de long, connue sous le nom de section Goodwater, les 25 voyages effectués en 1965 ont occasionné des frais de $5,800 portés au titre de la ligne principale, alors que les dépenses au titre de l'embranchement se sont chiffrées à $104,870, soit un total de $110,670 pour toute la ligne. Tant qu'elle obtiendra des chiffres de cet ordre, je soutiens que la compagnie peut prouver la non-rentabilité de tout embranchement au Canada.

Sur une autre ligne, reliant Radville à Willow Bunch et Avonlea, il est particulièrement intéressant de noter ces chiffres au titre des dépenses. Par exemple, les dépenses d'une locomotive sur la ligne principale s'établissent à $320; sur l'embranchement, elles sont de $13,680. Les salaires du personnel du train sur cette ligne constituent d'autres chiffres significatifs. Ils sont de $2,880, contre $14,960 sur une ligne d'embranchement. Il en est de même pour tout la comptabilité de cette ligne. Par exemple, les dépenses de combustible sont de $300; sur l'embranchement, elles s'établissent à $7,410. Je sais que cette ventilation n'intéresse pas beaucoup le comité, mais il ressort de ces chiffres qu'on ne peut dire que ces lignes ne sont pas fondamentalement non rentables.

J'aimerais signaler ce que le président du National-Canadien a dit dans un discours à Winnipeg.

• (2.00 p.m.)

Aujourd'hui, sur un embranchement à faible trafic—c'est-à-dire une voie sur laquelle ne s'effectue presque uniquement que le transport de céréales et où circulent environ 1,000 wagons par an sur une voie de 60 à 70 milles—le transport des céréales vers la voie principale peut coûter aux chemins de fer entre 10 et 15c. par tonne-mille ou même davantage, contre 4 à 8 c. par tonne-mille en camion, donc moitié prix. Aujourd'hui, presque tous les cultivateurs peuvent, grâce à la plus grande mobilité du camionnage, livrer autant de céréales à l'élévateur en un jour qu'en une semaine par charrette et ils livrent maintenant volontiers leurs céréales à de plus grandes distances.

Il dit vrai, sans doute. Mais si la Commission des transports du Canada estime que les lignes de ce genre ne sont pas rentables et doivent être abandonnées, et si le président du National-Canadien dit vrai, alors les compagnies ferroviaires ont l'obligation de sortir les céréales de ces régions. Elles devraient en avoir la responsabilité, si elles peuvent le faire aussi économiquement qu'elles le disent. D'autre part, si l'on suppose que les cultivateurs intéressés peuvent transporter les céréales à meilleur compte, ceux-là, et non l'ensemble des cultivateurs, devront en acquitter directement les frais. Si les chemins de fer abandonnent l'exploitation de lignes semblables dans le Sud de la Saskatchewan le long de la frontière du Montana, les céréales devront être transportées à Moosejaw, où se trouve la ligne principale, puis à Regina, et ensuite jusqu'à Saskatoon pour atteindre la ligne principale qui mène à la tête des Lacs ou à la côte de l'Ouest. Avant d'être acheminées vers l'est ou l'ouest, il faudra transporter les céréales en rebroussant chemin, sur une distance de 250 milles.

L'hon. M. Pickersgill: Le député a probablement consulter la carte des lignes protégées. Ne pourrait-on transporter ces céréales à partir de Regina sur la ligne de Marysville du National-Canadien sans les faire passer par Saskatoon?

M. Watson (Assiniboïa): Peut-être. C'est probablement la manière dont une partie sera transportée. Dans cette région, nous nous trouvons sur la ligne de démarcation: des céréales sont expédiées vers l'Ouest, d'autres vers l'Est. A un moment donné, la plupart de nos céréales étaient expédiées vers l'Est, probablement par la ligne que le ministre a mentionnée. Je tiens à le remercier de me l'avoir signalé.

Je veux parler d'une autre ligne sur laquelle je viens tout juste de recevoir des chiffres. Je n'entrerai pas dans trop de détails, puisque le problème est semblable à ceux que j'ai déjà évoqués. Mais je crois encore que le comité devrait connaître la formule qu'on a l'intention d'appliquer, ainsi que le trafic nécessaire à la sauvegarde de ces lignes. Je pense à la subdivision Bengough, où l'on a demandé l'abandon de la ligne sur une distance de 50.46 milles. Je ne citerai pas trop de chiffres, mais je tiens à signaler que, en ce qui touche les premiers 22 milles à partir d'Avonlea, trois élévateurs tout neufs ont été construits au cours des dix dernières années. Le plus moderne a été construit en 1966, à 22 milles du point de départ de la ligne ferroviaire, au coût de $82,000. Un autre, construit en 1964 au coût de $82,000, peut contenir 80,000 boisseaux. Un troisième, construit en 1956 à Dummer, peut contenir 70,000 boisseaux; il a coûté $70,000.

J'ajoute qu'en 1965 plus d'un million de boisseaux de blé ont été transportés de ces trois élévateurs seulement, sur ce secteur de la ligne ferroviaire. Je maintiens à tout prix que cet embranchement ne devrait en aucun cas être abandonné. Les habitants des collectivités intéressées ne verraient aucun inconvénient, je pense, à ce qu'on supprime des trains de marchandises réguliers qui passent les mardis et jeudis et font également le trajet de retour. Ils ne sont vraiment pas nécessaires. Il faut

avouer que la plupart des expéditions locales d'épicerie et d'autres produits se font par camion.

La compagnie de chemin de fer déclare, dans son mémoire, que les cultivateurs peuvent transporter leur grain à deux ou trois autres points de livraison. Mais ces points sont situés sur des lignes qui devront être abandonnées, lorsque la protection cessera, en 1975. Les élévateurs y sont en bien mauvais état, ce qui n'est pas le cas de l'embranchement à partir de Bengough Junction. Ces embranchements doivent être protégés, selon moi. Le ministre pourra se rendre compte par lui-même de leur état.

A propos des autres chiffres que j'ai cités tantôt, je signale qu'Avonlea est la jonction. De là l'embranchement, qui n'est pas protégé, va à Mossbank et continue en direction d'une autre région. La ligne ferroviaire traverse la région de l'est à l'ouest et l'abandon de ce tronçon susciterait vraiment des difficultés aux cultivateurs de la région, qui seraient obligés de transporter leur grain par camion.

La compagnie de chemins de fer signale dans son mémoire que la région compte quelques grandes routes en direction est-ouest ou nord-sud.

• (2.10 p.m.)

Dans ces régions, me semble-t-il, les routes sont insuffisantes et n'aident pas les agriculteurs à transporter leurs céréales aux élévateurs locaux. Autrefois, les cultivateurs n'étaient pas consultés quand les chemins de fer choisissaient le futur emplacement des voies ferrées. Par suite de l'abandon des embranchements, les frais globaux du transport des céréales à d'autres élévateurs désignés constituent un fardeau imposé directement aux agriculteurs. Tant qu'un programme définitif n'aura pas été établi pour l'abandon des embranchements, on devrait nous dire, me semble-t-il, si nous pouvons compter sur de meilleures routes, car cet élément est étroitement lié au coût du transport du grain. Les camions dont nous disposons à l'heure actuelle ne suffisent certainement pas à transporter les millions de boisseaux de céréales qui devraient passer par les embranchements dont nous avons décidé l'abandon.

Je crois aussi que nous devrions examiner la situation des élévateurs construits le long de ces lignes. Quel dédommagement recevront les compagnies d'élévateurs, dont un grand nombre appartiennent aux agriculteurs de la province, tandis que d'autres appartiennent à des compagnies privées qui font le commerce des céréales? Nous devrions vérifier quels seront les frais globaux que devront supporter individuellement les agriculteurs.

Je ne veux pas empiéter davantage sur le temps du comité, mais je tiens à mentionner une autre ligne de chemin de fer au sujet de laquelle je n'ai pas de chiffres. Je veux parler de la ligne allant de Rockglen à Killdeer, en Saskatchewan, qui s'étend sur quelque 20 milles en bordure des États-Unis. Il n'y a pas de lignes attenantes au nord. A mon sens, une autre ligne de ce genre aurait des services à rendre à la collectivité. La raison qui a motivé la construction de cette ligne vaut encore aujourd'hui. Lorsque ce bill sera adopté, j'espère pouvoir présenter un mémoire pour demander qu'on réévalue la situation avant d'envisager l'abandon d'autres lignes.

[*Français*]

L'hon. M. Asselin: Monsieur le président, je crois que nous sommes arrivés à une partie énormément importante du bill C-231. L'article que nous étudions présentement est celui qui inquiète le plus la population. C'est pour cela que, sans vouloir retarder les travaux du comité, je voudrais qu'on précise certaines dispositions de l'article 314 c). Je demanderais à l'honorable ministre de nous donner, si possible, les informations absolument nécessaires avant d'aller plus loin dans l'étude de ce bill.

Évidemment, les compagnies de chemins de fer n'ont jamais gâté la province de Québec au point de vue expansion de leur système ferroviaire. Je n'ai pas ici de données statistiques, mais si l'on veut faire une étude assez approfondie de la distance en milles des lignes de chemins de fer construites dans le Québec, je dois dire que l'économie et l'exploitation de nos ressources naturelles ont été retardées, dans bien des cas, parce que les compagnies des chemins de fer n'ont pas, en temps opportun, pris les dispositions nécessaires pour bâtir les embranchements qui auraient pu servir à l'exploitation de nos ressources naturelles.

Les Chambres de commerce de mon comté, comme celles de la côte Nord, ont demandé au National-Canadien d'étudier l'opportunité de prolonger le chemin de fer de La Malbaie à Sept-Îles afin de tirer profit de ce marché d'extraction de fer, à Sept-Îles, et afin d'en faire bénéficier, non pas seulement les compagnies des chemins de fer, mais aussi les compagnies privées et tous les contribuables. Mais, parce que les compagnies de chemins de fer n'ont pas pris, en temps opportun, les dispositions nécessaires pour en faire l'étude, évidemment, elles sont obligées de subir la concurrence du camionnage.

Cette concurrence est très forte, actuellement, dans le Québec, parce que le gouvernement provincial a construit des routes pour atteindre les coins les plus reculés de notre province, et l'industrie du camionnage en a tiré profit. Mais si les compagnies de chemins de fer avaient pris des décisions en temps opportun pour étendre leurs embranchements jusqu'aux endroits reculés, il est certain qu'el-

les en tireraient, aujourd'hui, des profits énormes.

Monsieur le président, l'article 314(c) stipule que la Commission, qui sera chargée d'étudier les demandes d'abandon de lignes d'embranchement des chemins de fer, devra tenir compte de tous les facteurs qui semblent être pertinents.

Je voudrais demander à l'honorable ministre quels sont les facteurs les plus pertinents qui pourraient être cités devant la Commission pour établir qu'une ligne est rentable ou non rentable. Des compagnies de chemins de fer vont se présenter devant la Commission pour demander l'abandon d'une ligne ou d'un service de passagers ou de fret. Voici un exemple: il existe une ligne qui relie une partie de mon comté, La Malbaie, à la ville de Québec.

Cette ligne de chemin de fer—évidemment, le National-Canadien—exploite des trains de voyageurs et de marchandises et l'on m'informe que la compagnie de chemin de fer a l'intention de demander l'abandon du service de passagers entre La Malbaie et Québec. Je voudrais donc que l'honorable ministre nous donne des informations concernant les facteurs pertinents qui, à mon avis, sont essentiels pour pouvoir comprendre le sens de l'article 314(c), c'est-à-dire les demandes des compagnies de chemins de fer pour l'abandon de certains embranchements.

Comme je le disais plus tôt, si une compagnie demande l'annulation de son exploitation de trains de passagers entre La Malbaie et Québec, est-ce que la Commission qui sera chargée d'étudier cette demande pourra également exiger de cette compagnie de chemins de fer qu'elle mette devant la Commission tous les chiffres, tant ceux qui ont trait à son exploitation des trains de passagers que ceux qui concernent son exploitation des trains de marchandises?

Or, je sais pertinemment—évidemment, je ne suis pas ici pour faire la cause de la compagnie des chemins de fer Nationaux, qui va faire une demande pour la cessation de l'exploitation de trains de passagers entre La Malbaie et Québec—que cette ligne n'est pas rentable, à mon avis, pour la compagnie, mais je sais, d'autre part, que la compagnie fait d'énormes profits avec son exploitation des trains de marchandises de Québec jusqu'à Clermont. Si la compagnie en question se présente devant la Commission et réclame la cessation de son exploitation des trains de passagers, je me demande s'il sera permis à la Commission d'exiger que la compagnie dépose tous les chiffres relatifs à son exploitation des trains de marchandises, parce que si je comprends bien le sens de ce bill, il a également pour objet de protéger l'intérêt public et ne vise pas seulement à renflouer les finances du National-Canadien ou des autres compagnies de chemins de fer.

Je pense bien que le législateur doit se baser sur l'intérêt public. Or, il arrive, comme c'est le cas dans ma région, que l'exploitation des trains de passagers est déficitaire mais, par contre, l'exploitation des trains de marchandises, par le National-Canadien, est, à mon avis, très profitable pour la compagnie, car elle réalise des profits dans ce domaine. Évidemment, ce serait à la Commission de décider, mais je voudrais savoir si la Commission sera en mesure d'exiger des compagnies de chemins de fer, dans un cas particulier comme celui que je soumets à la Chambre, qu'elles divulguent toutes ses opérations financières concernant cet embranchement, suivant l'exemple que j'ai donné, entre Québec et La Malbaie.

Si la Commission décidait, en dépit des déficits que peut accuser la compagnie dans l'exploitation de son train de passagers, qu'il serait dans l'intérêt public de maintenir quand même un train de passagers entre La Malbaie et Québec, je crois qu'elle aurait raison de le faire, en regard des profits réalisés dans l'exploitation des trains de marchandises.

C'est l'éclaircissement que je voudrais demander à l'honorable ministre, et je voudrais que ces informations me soint données afin de pouvoir continuer l'étude de l'article 314 (c). Je répète donc ma question: est-ce que la Commission des transports, qui sera formée, aura la responsabilité ou pourra exiger d'une compagnie comme le National-Canadien que tous ses profits relatifs à une ligne ou à un embranchement déterminé, tant dans l'exploitation des trains de marchandises que dans celle des trains de passagers, soient soumis à la Commission, afin que celle-ci puisse prendre une décision, en toute connaissance de cause?

• (2.20 p.m.)

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: Si le chemin de fer demandait à abandonner la ligne, il devrait fournir des chiffres prouvant qu'il perd de l'argent; sinon, il ne serait pas autorisé à l'abandonner de toute façon. Si toutefois la compagnie se proposait de maintenir la ligne, mais demandait à supprimer le service-voyageurs, cela relèverait des articles 314I et 314J. Je préférerais attendre que nous abordions l'examen de ces articles avant de répondre au député.

M. Herridge: Monsieur le président, j'aurais quelques mots à dire au sujet de l'alinéa c) du nouvel article 314J. On y dit que «service non rentable» désigne un service de trains de voyageurs, et le reste. A mon sens, c'est l'essentiel du bill.

L'hon. M. Pickersgill: Nous étions convenus d'étudier ces dispositions article par article. Si c'est du service-voyageurs que veut parler le député, attendrait-il que nous soyons rendus aux nouveaux articles 314I et 314J?

M. Herridge: Je guette depuis le début de la séance l'occasion de prendre la parole. Ce que j'ai à dire intéresse cet article, je pense.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable député veut-il parler de l'abandon complet des lignes ferroviaires ou simplement de l'abandon du service-voyageurs?

M. Herridge: Du service-voyageurs.

L'hon. M. Pickersgill: Nous parlons de l'article 314C qui n'a rien à voir au service-voyageurs. Nous sommes convenus dès le début d'aborder ces articles un par un. Je suis sûr que l'honorable député respectera cette entente.

M. Herridge: Très bien, si je puis retenir ma place à ce moment-là.

M. le président suppléant: Oui.

M. Muir (Lisgar): Monsieur le président, c'est peut être le bon moment de revenir à ma question au sujet de la comptabilité. Si je comprends bien, nous discutons l'article 314E, paragraphe 7. Est-ce exact?

L'hon. M. Pickersgill: Nous sommes à l'article 314C, paragraphe 1.

M. Muir (Lisgar): Excusez-moi.

L'hon. M. Pickersgill: Nous sommes aux pages 27 et 28 du bill. Je crois que l'honorable député de Springfield désire parler au sujet de cet article.

M. Schreyer: Monsieur le président, avant l'ajournement de la Chambre à 1 h. 15, le ministre a dit, je crois, qu'il profiterait de l'arrêt pour examiner certaines instances. Est-il maintenant en mesure de nous dire quels arrangements il entend prendre quant aux recommendations selon lesquelles on devrait conserver l'expression «le cas échéant» figurant au paragraphe 1 de l'article 314C, ou s'il acceptera qu'on les supprime.

L'hon. M. Pickersgill: Il semble que je puisse me fier à mon instinct. Je devrais peut-être même faire mon propre éloge en disant que mon explication à cet égard était parfaitement exacte. L'expression «le cas échéant» a été incorporée à cet article parce que dans certains cas personne ne réclamera une audience. Nous ne devrions pas alors faire perdre leur temps aux commissaires en les envoyant dans un endroit au Canada où ils devront louer des chambres d'hôtel et une salle pour rien, parce que personne ne viendra participer à l'audience. Ainsi on m'a dit qu'il serait préférable de garder cette expression.

M. Schreyer: J'aurais cru qu'on pourrait apporter ici une correction qui permettrait de préciser la pensée des auteurs de ce paragraphe. Mais il est suffisant, je suppose, qu'il soit bien établi dans le compte rendu qu'une audience devra être tenue si un résident d'une région, une partie ou un citoyen intéressés en manifestent le désir à la suite d'une demande d'abandon d'un embranchement.

L'hon. M. Pickersgill: Cela va sans dire. Il s'agit, à ce qu'on me dit, d'une disposition expresse du projet de loi.

M. Schreyer: En l'occurence, j'aimerais faire un commentaire sur un autre aspect du paragraphe 1. Je veux parler de l'expression «pas rentable» employée dans ce paragraphe et dans les autres de l'article 314C. A mon sens, l'expression «pas rentable» n'est pas assez précise et nous estimons tous, sans doute, qu'une mesure législative doit être rédigée de la façon la plus précise possible.

Sauf erreur, l'objet de cette disposition consiste en ce qu'une demande d'abandon ne sera pas étudiée à moins que l'embranchement en cause ne représente une perte réelle pour le chemin de fer. Existe-t-il une bonne raison à ce que les mots «perte réelle subie» n'aient pas été utilisées au lieu de l'expression «pas rentable». A mon sens, «pas rentable» ne signifie pas nécessairement exploité à perte; cela peut indiquer une marge insignifiante de profits. On pourrait dire alors que l'embranchement n'est pas rentable. Nous voulons, je crois, que le projet de loi incarne l'idée selon laquelle les demandes d'abandon ne seront examinées que si les chemins de fer peuvent prouver qu'ils subissent réellement une perte.

L'hon. M. Pickersgill: Nous économiserions peut-être du temps si je signalais que les compagnies de chemins de fer sont tenues de prouver une perte réelle. On peut le voir dans la partie antérieure de la disposition. Je pense que nous avions d'abord utilisé les termes «perte réelle», mais nous les avons remplacés par l'expression «pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être», sur une proposition de la *Manitoba Branch Lines Association*. Nous l'avons fait pour accorder plus de poids à la Commission quand elle dira que les embranchements ne doivent pas être abandonnés. L'expression aura une plus grande portée que les termes «perte réelle», car il est concevable qu'un chemin de fer puisse subir une perte réelle d'exploitation tout en étant rentable pour l'intérêt général

de la collectivité. En pareil cas, la Commission a beaucoup plus de latitude pour décider que la ligne ne doit pas être abandonnée.

• (2.30 p.m.)

J'ai été très impressionné par les arguments de la *Manitoba Branch Lines Association*. Elle a prétendu que cette expression donnerait plus de latitude à la Commission qui serait plus justifiée de rejeter une demande d'abandon. L'expression a été insérée à cette fin. On pourra constater que nulle part cette expression n'est utilisée à l'avantage des chemins de fer. Elle est employée dans tous les cas pour permettre à la Commission de conclure qu'en dépit d'une perte, il est encore dans l'intérêt de la collectivité en général de conserver cette ligne.

M. Schreyer: L'argument qu'invoque le ministre au sujet de cet alinéa est très convaincant et on serait presque immédiatement porté à s'incliner. Toutefois, lorsqu'on examine les paragraphes subséquents, on constate que les mots «non rentable» sont utilisés sans mention d'une preuve de perte réelle. Je ne voudrais pas m'écarter du sujet de discussion, mais à titre d'exemple, laissez-moi vous signaler le paragraphe 3 du nouvel article 314C qui est ainsi conçu:

> Lorsqu'elle décide si un embranchement non rentable ou tout segment de celui-ci doit ou non être abandonné...

Il n'y est pas question de perte réelle.

L'hon. M. Pickersgill: Le député pourrait peut-être lire les alinéas *a* et *o*. Nous devrions peut-être nous reporter chaque fois à cette expression, lorsqu'il s'agit d'établir le sens. Je suis certain que le député est satisfait du paragraphe 1.

M. Schreyer: Je crois que la proposition du ministre est bonne.

M. Kindt: Monsieur le président, je voudrais faire quelques observations au sujet de l'abandon ou de la rationalisation d'un embranchement déterminé. Selon certaines rumeurs une ligne qui va de Cardston par Hill Springs jusqu'à Glenwoodville serait abandonnée. Il n'y a rien de certain à ce sujet mais elle figure sur une carte émanant du bureau du ministre publiée dans presque tous les journaux de l'Ouest. Cette carte a causé des inquiétudes parmi les habitants de la région qui ont organisé une association de citoyens protestataires.

L'organisation a écrit aux commissaires de la Commission des transports, au ministre et à moi-même, pour m'inviter à assister à une assemblée à Glenwoodville, il y a un an environ. Les participants étaient nombreux et la salle comble. Même les Hutterites qui s'adonnent à l'agriculture dans la région ont assisté à l'assemblée, et ils ont pris part au débat. Je signale le fait pour montrer combien les habitants de la région s'intéressent aux rumeurs d'abandon.

La ligne qui relie Cardston à Glenwoodville a 21.5 milles de long. Les chemins de fer du Pacifique-Canadien sont les seuls à desservir cette région; les cultivateurs seront donc forcés de transporter leurs céréales à Fort Macleod, Cardston ou Pincer Creek, à quelque vingt milles de là. D'après l'entente visant le Pas du Nid-de-Corbeau, le Pacifique-Canadien reçoit présentement 23c. par boisseau de céréales transportées de ces différentes régions à la tête des Lacs ou à Vancouver. Bien que cela n'ait pas été proclamé officiellement, il est généralement entendu qu'après l'abandon de cette ligne, le Pacifique-Canadien continuera à percevoir 23c. par boisseau pour transporter les céréales expédiées, quel que soit le lieu où elles se trouvent.

• (2.40 p.m.)

De toute évidence, les hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien ne s'intéressent pas aux frais de transport des cultivateurs. C'est une région où la productivité de blé, d'avoine, d'orge et de bestiaux est très élevée. L'abandon est évidemment rentable pour le Pacifique-Canadien, car son revenu sera le même sans qu'il ait à envoyer ses wagons-marchandise à Hill Spring et Glenwoodville. La compagnie s'efforce d'obliger le cultivateur à expédier ses produits à Fort Macleod ce qui rejetterait sur lui les frais de transport. Le Pacifique-Canadien peut le faire sans craindre de concurrence. Il peut se permettre de jouer le jeu sans perdre au change. La compagnie veut abandonner la ligne et forcer le cultivateur à transporter ses céréales à Fort Macleod, Cardston ou Pincher Creek, c'est parce qu'elle évitera des dépenses sans réduction de son taux de 23 cents par boisseau en vertu de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau. Laissez-moi vous signaler un point dont on n'a sans doute pas encore parlé au ministre. Je songe aux critères de rationalisation et d'abandon. La nouvelle Commission devra étudier une situation sans précédent. Je fais appel au ministre pour qu'il comprenne combien il est important d'avoir un critère des coûts avant d'abandonner les lignes. Je traiterai la question des dépenses. Quand on abordera le coût d'exploitation de l'embranchement qui relie Cardson à Glenwoodville, quels seront les frais considérés? J'ose déclarer que cette grande image, cette commission que prévoit ce projet de loi—que la providence la protège—ne parviendra jamais à une évaluation

correcte du coût. Quand à l'impôt sur le revenu, il va sans dire que le Pacifique Canadien à défalqué, au cours des années, la dépréciation d'un grand nombre de fourgons qui sillonnent cette région. Sera-ce la valeur dépréciée qu'on emploiera pour calculer les frais et établir les coûts dans le domaine du matériel roulant? L'établissement des coûts suppose la fixation d'un taux d'intérêt. Quel sera-t-il? Le projet de loi ne dit pas quels critères seront utilisés pour décider de l'abandon d'une ligne, sauf la comparaison des frais et des recettes, et je conteste les formules appliquées à la détermination des frais et des recettes du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, puis-je interrompre le député pour faire ressortir le point que j'ai déjà établi deux fois? Nous avons décidé de traiter séparément chacun de ces paragraphes. Il y a deux ou trois paragraphes qui traitent précisément de l'établissement des coûts. Le député voudrait-il attendre, pour rester dans la note de ce débat, que nous abordions le paragraphe sur l'établissement des coûts afin d'y rattacher ses observations, car le paragraphe à l'étude ne traite pas de ce sujet.

M. Kindt: Volontiers. Je dirai, cependant, à ma décharge, qu'il ne me paraît pas possible de considérer un problème particulier, de le morceler et de traiter séparément chacune de ses parties quand le ministre ou quelqu'un d'autre décide de l'aborder, parce qu'on perd alors complètement le fil de ses idées.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le ministre pourrait-il être un peu plus explicite et nous dire quel article traite de l'établissement des coûts, si ce n'est l'article 314C qu'accompagne la note marginale suivante: suite donnée à la demande après vérification des frais et revenus par la Commission»?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le député était absent je pense, lorsque nous sommes convenus d'examiner le nouvel article 314C, alinéa par alinéa. Cet article ne traite pas des coûts. C'est tout ce que je voulais dire. J'ai suggéré d'attendre que nous ayons atteint l'article traitant des frais, parce que nous en avions convenu ainsi.

M. Kindt: Monsieur le président, je ne veux pas avoir l'air de passer outre à une décision déjà prise. Tout ce qui m'intéresse dans l'article 42, c'est l'abandon et la rationalisation de lignes ou d'exploitations. Je cherche à présenter le problème au ministre de la même manière qu'on me l'a présenté à moi. Sauf erreur l'abandon possible de la ligne située entre Cardston et Glenwoodville tranche dans le plus vif des intérêts des habitants de cette région.

Un problème se pose au sujet de l'endroit où se tiendront les audiences de la Commission. Il y a à Lethbridge des hôtels, de bons restaurants et toutes les commodités dont a besoin une commission, mais tous les agriculteurs n'iront pas. Il y en aura peut-être quelques-uns sans plus. D'autre part, si les audiences visant l'abandon de cette ligne sont tenues soit à Glenwoodville, soit à Hill Spring, la Commission y trouvera d'excellentes salles, mais les commissaires et le personnel seraient bien avisés d'apporter leur goûter. Il y a un modeste restaurant dans la ville. Si la réunion avait lieu à l'un de ces endroits, les gens y assisteraient par centaines. Je soulève ces questions qui rendront les audiences malaisées. On ne peut convaincre ces bureaucrates qu'il devraient faciliter les réunions aux agriculteurs et aux autres intéressés; en les fixant, les bureaucrates tiennent compte de leurs propres désirs. Ils annoncent dans le journal local où la réunion aura lieu, mais l'endroit est celui qui fait leur affaire.

Ce matin, j'ai signalé ce point au ministre et il a dit qu'il l'examinerait. J'ai de fortes convictions à ce sujet. J'espère n'avoir pas à expédier un télégramme à la Commission quand elle annoncera la tenue d'une réunion, soit à Lethbridge, soit dans une autre ville, où, pour se rendre les agriculteurs devront parcourir une cinquantaine de milles. A mon avis, il serait de beaucoup préférable de tenir la réunion là où les gens se trouvent déjà plutôt que de convoquer dans un endroit central, dans une grande ville, commode pour la Commission.

L'hon. M. Pickersgill: Je dois dire que je partage l'avis du député sur ce point.

M. Kindt: J'en remercie le ministre. J'espère que le moment venu, l'audience aura lieu dans un endroit à proximité des habitations des cultivateurs pour qu'ils puissent s'y rendre en aussi grand nombre que possible. Ainsi, tous les intéressés sauront mieux à quoi s'en tenir. Si les cultivateurs ont la possibilité d'assister à l'audience et d'entendre les mémoires

et les arguments présentés, ils comprendront mieux la situation, ils la défendront peut-être même ou, du moins, ils accepteront avec plus d'indulgence la décision de la Commission. Ce sera le cas s'ils ont la possibilité de participer à l'audience et de comprendre les différents points de vues exposés par les intéressés. Ce serait simplement, à mon avis, de la bonne administration. La mesure devrait préciser que les audiences auront lieu aux endroits les plus faciles d'accès pour les intéressés, afin de leur permettre de s'y rendre facilement.

Je m'abstiendrai, comme l'a demandé le ministre, de parler de l'établissement du prix de revient. Mais j'y reviendrai plus tard. De l'avis des gens de cette région, le Pacifique-Canadien veut abandonner cet embranchement, surtout parce qu'il touche seulement 23c. par boisseau de céréales qu'elles soient ramassées à Glenwoodville, Cardston, Pincher Creek ou Fort Macleod. La compagnie de chemin de fer estime donc préférable d'arracher les rails de cet embranchement et d'obliger les cultivateurs à transporter leurs céréales jusqu'aux centres situés sur la ligne principale à 20 milles de distance au moins.

• (2.50 p.m.)

On réfléchit beaucoup à cette question là-bas. L'idée semble si répandue qu'il est d'ores et déjà entendu que le Pacifique-Canadien va abandonner la ligne. Je rappelle les paroles du ministre: aucun abandon ne surviendra avant l'adoption du bill et la tenue d'une audience publique.

Vous n'avez qu'à examiner une carte géographique pour voir qu'il n'y a aucune concurrence pour le Pacifique-Canadien. Il n'a pas de concurrence au sud de Calgary; il a donc un monopole complet. J'ai fait dans cette région des études de rentabilité et des coûts au sujet de l'établissement d'une importante aciérie. Nous n'avons pu obtenir des fonds de New York parce qu'il n'y avait pas de ligne ferroviaire concurrente. Telle est la situation là-bas. J'essaie de démontrer au ministre qu'il s'agit là d'un autre exemple prouvant que cette compagnie essaie de mettre les citoyens de diverses régions dans une position difficile, car elle détient un monopole en matière de chemin de fer dans cette région donnée.

L'hon. M. Hamilton: Après les remarques du député de Macleod, j'aimerais discuter de ce projet d'article d'une façon positive. J'espère pouvoir aider le député de Macleod, plusieurs autres députés et le ministre à éviter beaucoup de difficultés. Une des pensées maîtresses de cet article proposé 314C c'est que la Commission devra, après avoir tenu les audiences, le cas échéant, faire telle et telle chose. A mon avis, on pourrait éviter une bonne part des difficultés auxquelles pourraient donner lieu ces diverses demandes d'abandon s'il était entendu qu'il y aurait des audiences dans chaque cas. En outre, des critères ou des principes directeurs devraient être établis quant aux raisons pour l'abandon de lignes de chemin de fer.

Dans un discours précédent, j'ai exprimé l'opinion qu'on ne devrait pas examiner la rentabilité d'une ligne de A à B pour décider si elle devrait être abandonnée ou non. Comme l'ont signalé plusieurs députés, nous avons été trop souvent témoins de la majoration des coûts d'une ligne qu'on veut abandonner. Cela nous a laissé un arrière-goût. Lorsque le bill de 1964 était à l'étude, j'ai proposé un autre critère. A mon avis, nous aurions dû diviser les Prairies en une série de régions. Si, dans une région, les chemins de fer accusaient des pertes, ces dernières devraient être comblées au moyen de subventions ou autrement. J'ai même songé à un certain moment à la possibilité de réunir toute la région des Prairies productrice de céréales. Si tout y était rationalisé en vue de l'efficacité, et qu'il y avait des pertes dans cette région, cela servirait de critère pour le versement des subventions.

Je crois que le ministre reconnaît avec moi que ces principes sont désuets par suite de nos nouvelles connaissances qui découlent principalement du travail effectué par les trois compagnies de céréales de l'Ouest, soit les trois syndicats. Elles ont recueilli des statistiques sur la quantité de blé transportée sur chaque mille de voie ferrée dans l'Ouest canadien. Je suis certain que le ministre a les mêmes tableaux que moi. Lorsque le gouvernement a annoncé, par exemple, à notre demande, que certaines lignes ne seraient pas abandonnées, je suis certain qu'il appliquait cette nouvelle théorie concernant l'utilisation. Si les cultivateurs n'utilisent pas une ligne pour livrer leurs céréales, le chemin de fer ne touche pas de revenu. Si une quantité importante de céréales est transportée sur une ligne, cette dernière ne devrait pas être abandonnée. Si tel était le critère, cela éviterait bien des ennuis aux députés de l'Ouest. Je crois que le ministre a consigné un chiffre au moins une fois au compte rendu. Si nous connaissions le chiffre rond utilisé pour déterminer les embranchements qui ne seront pas abandonnés et ceux qui feront l'objet d'un examen, cela faciliterait notre tâche auprès de nos commettants.

Voilà ma première question et elle se rattache en fait à la proposition générale que je voudrais soumettre au ministre au sujet de

l'ensemble de l'article proposé. Pour ma part, j'aurais inséré l'article 314G là où figure l'article 314A, car c'est justement cette disposition qui donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'émettre des directives précises. C'est en conformité de cette disposition que le gouvernement prévoit, dans le projet de loi, que certaines lignes ne seront pas abandonnées avant 1975. Celles-ci devraient figurer en annexe au bill. Les six ou sept articles suivants pourraient établir la procédure à suivre pour désaffecter les lignes et intéresseraient seulement une faible portion du réseau ferroviaire de l'Ouest canadien. Cependant, ce n'est qu'un détail qui ne change rien en fin de compte, à l'application du programme.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que l'honorable représentant a parfaitement raison, mais il sait qu'il y a là une question de chronologie. Le projet de loi a été présenté avant que la carte soit terminée et un facteur chronologique nous a empêchés d'agir ainsi.

L'hon. M. Hamilton: Je ne préconise pas qu'on le fasse à cette heure tardive.

L'hon. M. Pickersgill: Non, c'est maintenant impossible.

L'hon. M. Hamilton: Je dis tout simplement que c'est ce que j'aurais fait. J'aurais aimé qu'une disposition du bill établisse le principe de l'utilisation comme critère principal d'abandon. Dans la décision à prendre, il faudra tenir compte des autres considérations dont il est question dans ces articles. Si, dans les Prairies, les intéressés étaient saisis de ce principe lorsqu'il est question d'abandonner une ligne et si l'on pouvait leur indiquer en même temps la quantité de céréales transportées sur cette ligne de 1943 à 1953, de 1953 à 1963 ainsi que durant les deux ou trois dernières années, ils sauraient à quel point on utilise la ligne. Si les cultivateurs ne l'utilisaient pas mais y tenaient quand même, il faudrait s'inspirer d'autres motifs—par exemple, des considérations d'ordre social, l'absence de moyen de rechange ou quoi encore—pour justifier l'octroi d'une subvention en vue de la garder en service. Dans l'étude d'une demande d'abandon, le principe de l'utilisation devrait prévaloir.

Il s'agit d'un progrès remarquable. Inutile de citer le cas de ma propre circonscription pour faire comprendre au ministre le ridicule de la situation. Le National-Canadien a demandé la permission d'abandonner la ligne, longue de 488 milles, reliant Maryfield, en Saskatchewan à Lloydminster, sur la frontière de l'Alberta. Il prétendait pouvoir prouver par des chiffres que la ligne fonctionnait à perte. Ces chiffres, une fois rendus publics, ont révélé que le transport effectué sur cette ligne en 1962-1963, qui ne fut pas notre meilleure année, correspondait à 49,900 boisseaux par mille. La société a alors retiré sa demande d'abandon. C'est le dilemne dans lequel se trouvent les députés qui représentent les régions des Prairies où l'on abandonnera des lignes. S'ils savaient que le principal critère serait le principe de l'utilisation, et s'ils pouvaient obtenir ces chiffres, ils pourraient dire à leurs commettants: «Voici le point de démarcation.» J'ignore si le ministre est prêt à dire où se situe ce point, mais si nous pouvions dire à nos commettants que nous avons décidé qu'aucune ligne ne sera abandonnée si elle est utilisée, cela nous rendrait grandement service. Si elle ne l'était pas, il faudra d'autres raisons pour la maintenir en service.

Les gens sont assez raisonnables lorsqu'ils savent à quoi s'en tenir. Ce qui ennuie les députés, c'est que malgré leur connaissance de la région et de sa géographie, ils apprennent l'abandon de ces lignes. On ne saurait s'attendre à ce qu'une compagnie commerciale de chemins de fer se préoccupe des problèmes sociaux de la région. On ne saurait la blâmer, à ce titre, de juger de la question du point de vue financier.

• (3.00 p.m.)

Bien des frictions pourraient disparaître si le ministre déclarait qu'on tiendrait audience pour chacune des demandes transmises actuellement—et elles sont relativement peu nombreuses en comparaison des demandes antérieures. Les requérants seront avertis du seuil de rentabilité, pour que la question puisse être étudiée, mais la promesse d'une audience faciliterait beaucoup les choses.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, comme le député cherche évidemment à rendre service, j'aimerais traiter des points qu'il a mentionnés.

Comme je l'ai déjà dit à deux reprises—ce n'est pas la faute du député si la question est soulevée à nouveau, mais il n'était pas à la Chambre à ce moment-là—il devra y avoir des audiences dans chaque cas, à moins que personne n'en veuille, ce qui est peu probable. Si j'en juge d'après tous les cas portés à ma connaissance, il y a des intervenants qui désirent des audiences, et il y en aura.

J'ai déjà expliqué la chose deux ou trois fois, mais j'y reviens volontiers. Le bill à

l'étude prévoit des audiences, et ce sont les critères énoncés dans ce bill qui s'appliqueront à toutes les audiences, comme je l'ai dit hier soir. Dès que le projet de loi sera adopté, nous émettrons un décret ministériel ordonnant à la Commission des transports—la nouvelle commission ne sera vraisemblablement pas instituée séance tenante—de se fonder, dans l'étude de ces demandes, sur les critères énoncés dans le bill et non sur les critères antérieurs.

Je me proposais aussi de demander à mes collègues, dès que le projet de loi aurait reçu la sanction royale, d'émettre un décret du conseil auquel le programme en question serait annexé. Le nouvel article 314G nous y autorise, de sorte qu'il ne s'agit pas simplement d'une déclaration d'intention de la part du gouvernement mais d'un règlement qui sera adopté conformément à la loi et qui aura le même effet que s'il s'agissait d'une annexe au projet de loi. Nous l'y aurions annexé s'il avait été prêt en même temps, mais il aura exactement la même force de loi.

La seule chose que je ne puis faire, c'est de fournir le chiffre de démarcation dont le député a parlé, car il n'existe pas. En déterminant les voies à sauvegarder, le gouvernement a tenu compte, parmi une demi-douzaine de considérations, du degré approximatif d'utilisation des lignes en question. La géographie a été un autre facteur. Certaines lignes sauvegardées sont assez peu utilisées, mais ces voies se trouvent en des régions dépourvues de routes suffisantes. Les embranchements y sont donc essentiels pour assurer un transport approprié, même si l'on n'y a peu recours. L'abandon de ces voies ferrées causerait des ennuis intolérables aux collectivités en cause.

Il y un certain nombre d'autres considérations. Le député d'Assiniboïa a fait observer, je crois, que certains embranchements étaient en bon état et disposaient d'un matériel moderne, tandis que d'autres tombaient en ruine, même si l'intensité de la circulation était à peu près identique dans les deux cas. Bien qu'il n'y ait pas de critère purement qualitatif, en général, tous autres facteurs étant égaux dans le cas de voies contiguës, on a choisi l'embranchement le plus utilisé de préférence à l'autre, indépendamment de leur rentabilité.

Autre considération qu'il pourrait être utile de répéter. Plusieurs députés ont laissé entendre que si un embranchement n'était pas protégé, cela voulait dire que le gouvernement avait décidé de l'abandonner et que nous demandions à la Chambre d'en approuver l'abandon. Nous disons simplement ceci. Les chemins de fer ne sont autorisés à abandonner aucun des embranchements indiqués en couleur, mais ils peuvent, selon le cas, faire une demande d'abandon ou poursuivre la demande d'abandon déjà faite pour les embranchements indiqués en noir. C'est tout.

Cependant, ils doivent encore prouver à la Commission, d'abord que la ligne est vraiment exploitée à perte et ensuite qu'il est peu probable qu'elle devienne rentable à l'avenir. La Commission doit alors décider si l'abandon engendrera des bouleversements économiques, une dislocation ou des pertes tel qu'on ne saurait permettre aux chemins de fer d'abandonner la ligne. Nous disons que, si la compagnie peut prouver qu'il y a vraiment une perte et qu'il est peu probable que la ligne leur devienne jamais profitable, le Parlement demandera au Trésor, de rembourser cette perte réelle et contrôlée, pour maintenir la ligne.

Cela s'applique également aux lignes protégés. Nous sommes en train de changer la loi pour éviter l'abandon de celles-ci. Si les chemins de fer peuvent prouver que ces lignes essuient une perte réelle, cette perte sera remboursée.

L'hon. M. Asselin: Qui en décidera?

L'hon. M. Pickersgill: La Commission. Je sais que je viole les règles que nous nous sommes imposées, monsieur le président, mais le député de Lisgar, qui ne parle pas souvent à la Chambre mais qui, je l'ai remarqué, écoute attentivement, est venu me trouver et m'a dit: «Je crois que vous suivez une voie trop étroite, trop restrictive dans cette affaire». J'ai suivi son conseil, monsieur le président. Le député de Qu'Appelle, qui écoute bien lui aussi mais qui prend peut-être la parole un peu plus souvent que le député de Lisgar, m'a donné le même conseil et j'en profite également.

Je sais que les députés craignent beaucoup que les chemins de fer contrôlent la Commission en ce qui concerne leurs pertes, mais je ne crois pas qu'on puisse insister trop sur le fait que mon honorable collègue le ministre des Finances devra combler la majeure partie de ces pertes et que, pour cela, il devra imposer la population du Canada. La Commission ne dépendra donc pas seulement des producteurs, des municipalités, des gouvernements provinciaux et des sociétés de céréales; le ministre des Finances aura toujours son mot à dire lui aussi pour s'assurer que les chemins de fer n'abusent pas de la situation. Il s'assurera qu'aucun paiement ne leur sera versé à moins qu'ils aient éprouvé une perte réelle et démontrable. Je suis convaincu que cette mesure en elle-même constituera une garantie

très puissante une fois qu'on aura donné suite à cette idée assez originale émanant de la Commission MacPherson.

Elle constitue, naturellement, le fondement sur lequel repose la garantie tout entière. Sans cette garantie, pareille disposition n'aurait pas été possible. Par conséquent, monsieur le président, pour toutes ces raisons, il me semble que bon nombre des craintes des députés ne se réaliseront pas.

Je partage aussi l'opinion du député de Qu'Appelle qui affirme que la plupart des gens sont raisonnables. Mais, comme je l'ai déjà dit, il faudra démontrer qu'il y a très peu de circulation sur un embranchement et que son exploitation coûte très cher. Le bill stipule aussi que la possibilité d'autres moyens de transport est un des critères dont il faudra tenir compte avant d'abandonner un embranchement. Il entrera dans les pouvoirs de la Commission de recommander au gouvernement qu'une aide soit accordée dans certaines circonstances pour les améliorer.

• (3.10 p.m.)

La Commission pourra aussi recommander l'établissement de correspondances entre les compagnies de chemin de fer. Elle aura le pouvoir de recommander qu'une autre ligne, moins importante, soit abandonnée à la place de celle dont on a demandé l'abandon. Lorsqu'il y a un certain nombre de lignes dans une région et qu'il y a une demande d'abandon, la Commission doit examiner non seulement les pertes sur les lignes qu'on veut abandonner mais examiner aussi, comme le député de Qu'Appelle l'a proposé, les conséquences d'ensemble dans la région.

Dans le cas d'une demande d'abandon, le chemin de fer doit produire et publier tous ses chiffres concernant la ligne qu'il veut abandonner afin qu'ils puissent être examinés. Le chemin de fer, lorsque la Commission le lui demande, doit produire les chiffres d'autres lignes, et non seulement ceux des lignes qu'il veut abandonner, afin qu'ils puissent être examinés dans ce processus de rationalisation. Les chiffres pour la région n'ont pas besoin d'être divulgués, bien entendu, s'il n'y a pas de demande d'abandon, quoique la Commission ait le pouvoir d'ordonner qu'ils le soient. Lorsque nous nous rendrons compte que ces pouvoirs existent, on verra que ce bill comporte une protection plus grande que ne le prévoyait le bill que j'avais d'abord présenté.

Je sais que nous ne sommes pas allés aussi loin que le voudrait le député de Qu'Appelle. Aux termes de la mesure, nous ne permettons pas à la Commission d'obliger un chemin de fer à utiliser les installations de l'autre et autre chose du genre. Nous permettons toutefois à la Commission d'indiquer qu'il serait logique d'agir ainsi. Elle peut faire des recommandations en ce sens et elle peut recommander que les paiements soient retenus si les recommandations ne sont pas suivies. Il semble que ce sont là des armes puissantes.

On peut faire valoir des arguments dans les deux sens et le député de Qu'Appelle et moi-même ne sommes pas tout à fait du même avis, mais sur la plupart des points, nous sommes presque entièrement d'accord.

L'hon. M. Hamilton: Je vais enchaîner. Le ministre a dit que les chemins de fer devraient fournir leurs chiffres lors des audiences. Sauf erreur, ces chiffres se rapportent uniquement au prix de revient de l'exploitation d'un tronçon de ligne...les recettes, et ainsi de suite.

L'hon. M. Pickersgill: Et le trafic. Ils doivent publier tous leurs chiffres concernant le trafic.

L'hon. M. Hamilton: Voilà le hic. Si les compagnies de chemin de fer doivent publier le nombre de boisseaux transportés par mille, par exemple, sur une ligne particulière...

L'hon. M. Pickersgill: Précisément.

L'hon. M. Hamilton: Voilà qui nous serait utile, à titre de députés. On pourrait expliquer à nos commettants que s'ils n'utilisent pas une ligne elle court le risque d'être abandonnée. Si, comme le dit le ministre, on n'autorise pas les chemins de fer à publier simplement des chiffres comptables, mais qu'on les oblige à indiquer le trafic, c'est-à-dire le nombre de boisseaux ou autres marchandises, la quantité de céréales transportées par mille en comparaison des autres lignes, les gens pourront ainsi se rendre compte de l'équité des autorisations d'abandon.

L'hon. M. Pickersgill: Si le député veut bien jeter un coup d'œil au milieu de la page 32, il y verra en marge «Publication des chiffres pertinents relatifs au trafic». Cela signifie que la Commission peut obliger les chemins de fer à publier les chiffres relatifs aux embranchements dont on n'a pas décidé l'abandon. L'initiative ne doit pas être prise à la légère, quand il s'agit de lignes dont on n'abandonne pas l'exploitation, mais on sera peut-être obligé d'y recourir pour une raison valable. Mais chaque fois que les chemins de fer voudront abandonner une ligne, il leur faudra publier les chiffres relatifs au trafic.

L'hon. M. Hamilton: Je sais gré au ministre de ces renseignements utiles. Pour montrer à quel point la question est sérieuse, je voudrais

citer une partie seulement d'une lettre du secrétaire-trésorier d'une municipalité, soit le village de Golden-Prairie. Voici ce qu'il dit:

Nous n'arrivons pas à comprendre la façon de voir de la Commission et comment il se fait qu'on n'ait pas assuré l'exploitation de cet embranchement jusqu'au 1er janvier 1975. Sauf erreur, le gouvernement a établi une politique selon laquelle, dans le cas où le transport de 25,000 boisseaux par mille s'est effectué sur un embranchement quelconque, au cours des dix dernières années, ledit embranchement doit être inscrit sur la liste de protection avec la garantie qu'il ne sera pas abandonné d'ici au 1er janvier 1975.

En ce qui concerne l'embranchement allant de Hatton à Golden-Prairie, nous constatons, en nous fondant sur les chiffres des dix dernières années se terminant en 1964-1965, qu'on y a transporté 38,519 boisseaux par mille.

On voit l'importance qu'attachent ces gens au nombre de boisseaux transportés. Si les chemins de fer et la Commission voulaient renseigner les gens en indiquant, sous une formule empirique quelconque, le nombre de boisseaux par mille qu'ils jugent suffisant pour un embranchement, cela rendrait grand service à nos gens. Bien des frictions disparaîtraient de ce fait. Le ministre a dit qu'une disposition figurait à la page 32, selon laquelle les chemins de fer doivent publier les chiffres les concernant. C'est excellent.

L'hon. M. Pickersgill: La compagnie de chemin de fer qui demande un abandon doit publier toutes les données pertinentes. Si, d'après la Commission, il y aurait peut-être lieu de comparer l'embranchement en cause avec un autre de la même région, afin de déterminer rationnellement les pertes, il ne sera pas nécessaire de publier ces derniers chiffres, à moins d'une bonne raison, car ils ne sont pas requis aux fins de l'abandon. En d'autres termes, la Commission peut s'en servir en certaines circonstances et les faire publier si elle le juge à propos. Toutefois, lors d'une demande d'abandon, tous ceux qui assistent à l'audience connaîtront le trafic de l'embranchement ferroviaire en cause. Le public le saura. Je suis d'accord avec le représentant. Du point de vue économico-social, le trafic est beaucoup plus important que le montant de la perte. En réalité, le cultivateur moyen ne se soucie pas de l'argent qu'un chemin de fer peut perdre, mais il sera raisonnable s'il n'y a plus de trafic ferroviaire.

M. Muir (Lisgar): Je remercie le ministre de bien vouloir élargir la portée de la discussion, afin que nous puissions étudier le nouvel article 314D, intégralement. J'accepte l'assurance qu'il nous donne que la Commission disposera d'un critère pour déterminer si un embranchement sera abandonné. Autrement dit, la Commission n'acceptera pas les chiffres des chemins de fer. C'est très bien et je suis heureux que le ministre nous l'ait dit.

Un examen minutieux de ce projet de loi me révèle que nous avons donné à ce groupe de 17 hommes des pouvoirs considérables, sans prévoir, comme je l'ai indiqué l'autre jour, de vérification ni de contrôle de la part des représentants élus du peuple. Je me demande si le ministre ne conviendra pas qu'il serait bon que ces hommes, dont la nomination se fera pour 10 ans, fassent rapport à un comité de la Chambre, par exemple au comité des comptes publics, afin que les représentants élus du peuple puissent juger le travail accompli par la Commission. De cette façon, nous n'allons pas instituer un groupe de dictateurs, ayant la haute main sur toutes les formes de transport et n'ayant de comptes à rendre à personne. Le ministre ne m'écoute probablement pas très souvent, comme il le dit...

L'hon. M. Pickersgill: Je porte toujours attention aux propos du député.

M. Muir (Lisgar): Que le ministre m'écoute attentivement aujourd'hui. A mon avis, nous commettons une erreur grave en n'instituant pas un comité pour surveiller les travaux de la Commission.

• (3.20 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Pourrais-je dire un mot à ce sujet? J'ai consulté ce que l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, a répondu en 1903 à ce sujet à M. Robert Borden, alors simple député d'Halifax. D'après moi, sa réponse est très pertinente à l'argument que vient de formuler l'honorable représentant. Dans toutes les décisions relatives aux abandons de lignes ferroviaires, aux tarifs, et ainsi de suite, la Commission agit à titre de tribunal. Depuis la loi de succession au trône, depuis l'époque de la reine Anne, nous maintenons que les tribunaux doivent être indépendants du pouvoir exécutif et des politiciens. Nous cherchons à assurer leur indépendance par tous les moyens afin de leur permettre de rendre des décisions objectives. Il existe néanmoins un moyen de contrôler les tribunaux. Si l'on me permet de lire ces quelques mots de feu M. Blair, le député trouvera, je crois, que cet ancien député lui répond bien mieux que je ne pourrais le faire. Je cite:

J'en arrive maintenant à un aspect important du projet de loi, dont vous aurez reconnu l'importance grâce à ce que j'ai dit il y a un instant sur l'expérience malencontreuse aux États-Unis du fait que leur régime facilite les litiges sur toute sorte de questions. Nous recommandons que la Commission soit juge absolu de la loi et des faits, à deux exceptions près. La Commission sera juge absolu des faits, sujet uniquement à l'appel au gouverneur général en conseil. Elle sera juge absolu de la loi, sauf lorsqu'il s'agit d'une question de juridiction, chose qu'il serait impossible d'empêcher, mais en cas de doute sur une question juridique, on pourra soumettre le cas à la Cour suprême.

On a maintenant élargi cela de sorte que l'appel à la Cour suprême est prévu pour toute question de droit. On prévoit aussi l'appel des décisions de la Commission auprès du gouverneur en conseil, ce qui de fait signifie le cabinet qui relève du Parlement. Si on a créé cette Commission en 1903, c'est qu'auparavant toutes ces questions devaient être réglées par un comité du cabinet et l'on estimait devoir s'éloigner du mal que constituait l'exercice de pressions politiques sur ces questions.

A mon avis, il est recommandable que les tribunaux fonctionnent au grand jour et que nous puissions critiquer leurs décisions lors qu'elles ont été rendues. Mais il serait contraire à nos habitudes de tolérer un régime où les pressions politiques s'exerceraient avant le prononcé des décisions. A mon avis, les moyens que j'ai exposés sont les plus efficaces pour contrôler l'activité de la Commission sous l'angle juridique. En ce qui concerne l'examen minutieux, par un comité, de l'activité de la Commission sous d'autres angles, j'ai déjà exprimé mon opinion et elle ne diffère pas beaucoup de celle qu'exprime l'honorable représentant.

M. Korchinski: Je désire souligner brièvement ce qu'a dit mon honorable ami de Qu'Appelle: il devrait exister un organisme indépendant, chargé de compiler la statistique des demandes. Mon honorable ami a cité, pour appuyer sa thèse, le cas de l'embranchement menant à Lloydminster. Après qu'on eut montré qu'une certaine quantité de grain se présentait à chaque endroit, les chemins de fer renoncèrent à leurs demandes. A mon avis, c'est un bon exemple de ce qui pourrait être fait s'il existait un organisme indépendant de la Commission chargé de compiler les données pertinentes. Selon moi, une surveillance supplémentaire, sous une forme quelconque, serait avantageuse.

Quand elle examine ces demandes d'abandon, la Commission doit tenir compte d'une chose: si la ligne a accusé un déficit au cours de l'année précédant la demande. Il est inconcevable qu'une compagnie de chemin de fer présente une demande à la Commission à moins d'être en mesure de prouver qu'elle a perdu de l'argent. On pourrait utiliser, comme norme, la moyenne pour un certain nombre d'années. J'imagine un cas où une compagnie de chemin de fer dépenserait beaucoup d'argent pour améliorer la ligne, construire des ponceaux, poser de nouvelles traverses, de l'acier plus fort, et le reste—dépenses qui auraient peut-être pu attendre 25 ans. Suivrait une série de récoltes déficitaires qui entraîneraient dans l'ensemble une baisse des recettes. La compagnie pourrait alors prouver à la Commission qu'elle a perdu de l'argent sur cette partie de l'exploitation. Mais si on établissait une moyenne pour l'ensemble de l'exploitation, la situation serait probablement meilleure qu'on l'aurait d'abord cru. Pour ma part, j'estime qu'on devrait établir la moyenne pour un certain nombre d'années afin que la Commission puisse établir si la compagnie a vraiment subi une perte.

L'hon. M. Pickersgill: Si le député veut bien examiner les conditions énoncées aux pages 28 et 29 du bill, il y retrouvera l'idée qu'il vient d'exprimer, même si les termes diffèrent. Toute demande doit prouver qu'une perte financière a été subie. La Commission n'examinera même pas une demande si aucune perte n'a été subie. Comme le signale le député, à moins qu'il y ait eu perte, la demande n'aurait probablement pas été faite.

Même quand une perte a été prouvée, les compagnies ne sont pas libres d'abandonner une ligne pour cette seule raison; la Commission a le droit d'examiner l'activité de la compagnie pendant une certaine période, de tenir compte des conséquences de cet abandon pour la région environnante, les autres moyens de transport disponibles, et tous les autres facteurs. Il va sans dire qu'on y trouve ce que le député a proposé; la Commission examinerait l'exploitation pour les deux ou trois années précédentes et les deux ou trois prochaines années. A noter qu'on lit dans le bill «les ressources actuelles ou futures ressources éventuelles de la région». Les ressources existent toujours même s'il survient deux récoltes déficitaires.

• (3.30 p.m.)

Quiconque a vécu au Canada ces 30 dernières années se souvient de la période des années 30 où les récoltes déficitaires furent nombreuses dans des régions dont la production de blé depuis lors a été très forte. Ayant vu cela, personne n'ira dire qu'à cause d'une récolte déficitaire les ressources ne sont pas assez grandes pour la production de blé.

M. le président: Cela termine-t-il discussion du paragraphe 1?

M. Howe (Wellington-Huron): Monsieur le président, je manquerais à mon devoir envers mes électeurs en omettant de commenter brièvement la question de l'abandon et de la rationalisation des chemins de fer. C'est un problème qui a préoccupé notre région pendant nombre d'années et qui existe encore parce que certaines municipalités ont progressé et se sont développées plus rapidement que d'autres. Quand les municipalités se rendent compte que leurs chemins de fer sont menacés, ou qu'il y a possibilité d'abandon ou de réduction du service, elles s'inquiètent vivement des possibilités de développement futur de leur région.

Lorsqu'on a présenté ce projet de loi pour la première fois, les habitants de cette région au nord de Guelph jusqu'à Kincardine, Southampton et Owen Sound étaient très inquiets parce que les chemins de fer dans la région n'ont pas connu une trop grande expansion ces deux dernières années. Comme je l'ai signalé, la plupart de ces régions ont été mises en valeur à l'origine par suite de la construction de lignes ferroviaires, l'établissement de centres et l'aménagement de gares d'installations qui permettaient aux gens d'expédier leurs produits et de recevoir des marchandises. Quand, il y a quelques années, le chemin de fer a retranché ses services en supplimant les expéditions par wagonnées partielles et le service de messageries, et lorsqu'il s'est mis à parler de fermer les gares, les gens ont commencé à se demander dans combien de temps les chemins de fers retireraient tous leurs services. Une déclaration récente du président du National-Canadien, faite au cours de sa revue de fin d'année, n'a pas amélioré la situation. Voici ce qu'il a dit:

> Bien que les chemins de fer ne retireront probablement aucun avantage financier immédiat de la mesure législative, cette dernière, lorsqu'elle entrera en vigueur, abolira toutes les restrictions et tous les règlements démodés qui ont gêné les chemins de fer par le passé et les obligera à soutenir à eux seuls la vive concurrence actuelle dans ce domaine.

Cette déclaration ne dissipe pas les craintes que la réduction des services ferroviares et l'abaondon de certains embranchements ont suscitées chez beaucoup de gens. Évidemment, nous savons que depuis de nombreuses années, le National-Canadien réclame une plus grande liberté pour l'exploitation de ses services, la gestion de ses dépenses et la modification de ses propres tarifs-marchandises. Mais la compagnie oublie, je pense, que cette liberté n'est pas facile à obtenir de nos jours. Nous devons vivre ensemble dans le monde actuel et, si une région progresse plus rapidement qu'une autre, il doit y avoir une raison, et il faut venir en aide aux régions sous-développées afin d'assurer une expansion uniforme. Les chemins de fer ont pris l'initiative. S'ils réduisent un grand nombre de leurs services, ils restreindront automatiquement le progrès de nombreuses régions. La situation, je le répète, a suscité des craintes dans beaucoup de régions, car les chemins de fer n'ont pas toujours considéré que la région desservie était aussi importante que les gens qui l'habitaient ne le croyaient.

Nous avons été très heureux d'entendre le ministre dire aujourd'hui que tous les efforts nécessaires seraient déployés afin de nous assurer que les décisions ne se fonderont pas uniquement sur le bilan des frais et revenus des compagnies de chemin de fer, mais que la Commission aura à sa disposition l'avis d'experts indépendants. Bon nombre de municipalités seront fort aise d'apprendre cette nouvelle. Certains d'entre nous ont assisté aux audiences où nous avons entendu les compagnies de chemins de fer exposer le bilan de leurs frais, mais nous n'avons jamais pu l'examiner. Nous ne pouvions savoir comment elles arrivaient à de tels chiffres ni quelle partie du chiffre global était attribuable aux petites municipalités. Sans l'assistance d'experts, il nous était fort difficile d'arriver à une conclusion satisfaisante et de bien exposer notre cause devant la Commission des transports du Canada afin d'obtenir le maintien de nombre de ces services. Maintes fois, les municipalités étaient incapables d'exposer leur cause de façon satisfaisante. Néanmoins, l'assurance que nous a donnée le ministre, que tous les efforts voulus seront déployés pour que les municipalités obtiennent satisfaction lorsque seront faites des demandes visant la réduction des services ou l'abandon d'embranchements, est une bonne nouvelle que chacun accueillera avec joie.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, avant de nous engager plus avant dans le débat sur l'abandon des embranchements, j'aimerais dire un ou deux mots. Sauf erreur, nous examinons présentement l'article 314E?

L'hon. M. Pickersgill: Nous en sommes actuellement à l'article 314C.

M. Horner (Acadia): Je suppose que nous étudions encore la vérification des prix de revient? Est-ce exact?

L'hon. M. Pickersgill: A mon avis, le paragraphe 2, dans une certaine mesure, traite de ce sujet. Et je ne vois pas pourquoi l'honorable représentant n'en parlerait pas.

M. Horner (Acadia): Je pense que la comptabilité du prix de revient est très importante, car, sauf erreur, dans ma façon d'interpréter l'ensemble de l'article 42, le chemin de fer doit tenter de prouver que le coût d'exploitation de l'embranchement est supérieur aux recettes. Je l'ai déjà signalé, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, en présentant les chiffres du coût de revient de leurs embranchements, s'efforcent de prouver que la situation empire et que les recettes globales du transport du grain dans un embranchement ne suffisent pas à couvrir les frais d'exploitation. A mon avis, ce point est fort important, et nous devrions faire une analyse distincte de chaque embranchement.

A mon avis, il n'y a pas de raison pour que les recettes ne soient créditées qu'à l'embranchement. J'estime qu'on pourrait en créditer une partie à une certaine section de l'embranchement, et le reste à la ligne principale. Je

suis persuadé que, par suite de l'abandon de quelques-unes de ces lignes, les cultivateurs pourraient trouver qu'ils sont plus près de l'autre chemin de fer. Par exemple, si le National-Canadien abandonne une ligne dont les cultivateurs se servaient habituellement pour l'expédition de leurs céréales, ces derniers pourraient bien juger qu'ils sont plus près de la voie ferrée du Pacifique-Canadien; en l'occurence, le National-Canadien risquerait fort de perdre des recettes. Je pense donc qu'on devrait procéder à une évaluation-comptable des possibilités du point d'expédition des céréales et de la ligne qui sert à leur acheminement. Il ne faut pas perdre de vue que les chemins de fer peuvent estimer avantageux de ne pas avoir à s'occuper du transport des céréales.

En examinant leurs statistiques, je constate qu'en 1960, leurs recettes et leurs dépenses s'équilibraient. Aujourd'hui il n'en va plus de même. Depuis que notre commerce céréalier s'est accru, ces trois ou quatre dernières années, il est intéressant de noter que les recettes des chemins de fer ont aussi beaucoup monté. Dans les mémoires qu'ils ont présentés à l'appui de leurs demandes d'abandon de lignes, les sociétés ferroviaires ont essayé de prouver que l'exploitation de tel ou tel embranchement leur faisait perdre de l'argent. Si c'est le cas, on peut donc supposer logiquement qu'ils en perdent aussi du fait de l'exploitation de leur ligne principale. S'il en est ainsi, et que le volume de céréales transportées par rail se soit accru, pourquoi les recettes des chemins de fer ont-elles diminué?

• (3.40 p.m.)

Si on remontait sept ou huit ans en arrière, à l'année 1957, par exemple, on constaterait que l'exportation totale de blé était de l'ordre de 256 millions de boisseaux, alors que l'an dernier on en a exporté 500 millions de boisseaux. Il est logique de conclure, si le commerce des céréales fait subir des pertes aux chemins de fer, que leurs recettes totales seraient à la baisse plutôt qu'à la hausse. Il n'en est pas ainsi. J'ai vu les chiffres qu'ils ont publiés à propos d'un embranchement pour prouver que le prix de revient du transport des céréales, à partir du point d'origine jusqu'au parcours principal, était plus élevé que celui du transport de ces mêmes céréales le long de la voie principale jusqu'à Vancouver ou à la tête des Lacs. Je n'accepte pas cette façon de procéder. A mon avis, les chemins de fer exploitant à profit le transport des céréales sur les voies principales. Je ne pense pas que les chemins de fer voudraient nier, s'il n'y avait pas d'embranchements du tout et simplement une voie principale à travers l'Ouest, qu'ils pourraient réaliser des gains appréciables en vertu des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. Si la voie principale à elle seule leur permet une exploitation rentable, alors on serait porté à croire que, même en exploitant un certain nombre d'embranchements, ils peuvent encore réaliser des bénéfices. Les chiffres que donnent les chemins de fer visent en quelque sorte à montrer que leur exploitation de la voie principale est déficitaire.

J'aimerais ajouter autre chose au sujet du transport des céréales et de l'abandon des lignes en ce qui concerne le contingentement. Dans bien des cas, les contingents nuisent au transport efficace des céréales. Je sais fort bien, par contre, que les contingents ont pour but d'offrir aux cultivateurs des possibilités égales de livrer leur production sur le marché contre dédommagement en espèces. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'en établissant un régime de contingentement, on influe sur le coût du transport des céréales vers la tête des Lacs. Si, en étudiant le problème des embranchements, la Commission des transports juge nécessaire, au point de vue économique et dans l'intérêt commun, de maintenir la ligne, à mon avis, elle devrait tâcher, de concert avec la Commission canadienne du blé, de fixer un contingent plus avantageux pour la région. Je sais que ce serait s'écarter de la norme, mais je crois la chose possible. Si de l'avis de la Commission canadienne du blé, une région desservie par un embranchement produit la qualité et la quantité de blé nécessaire à la tête des Lacs ou à Vancouver, j'estime qu'au lieu de relever le contingent à un point de l'embranchement, alors que d'autres resteraient assujettis au contingent ordinaire, elle devrait relever le contingent à peu près également sur toute la ligne en même temps.

Si seulement sept endroits dotés d'élévateurs sont situés le long d'un embranchement et les compagnies de chemin de fer ont peine à transporter les céréales hors de la région par cet embranchement du fait qu'elles n'utilisent que six wagons-marchandises à la fois, ce qui est peu rentable, elles pourraient peut-être envoyer 26 ou 36 wagons vides dans la région et les ramener remplis la semaine suivante. Ce serait possible si le contingent était augmenté pour tous les endroits situés le long de la ligne. Ce n'est là qu'une solution possible. Si l'on constatait que le chemin de fer fonctionne à perte—et je rejette absolument les chiffres de la compagnie sur ce point—et si celle-ci demandait à la Commission une subvention ou l'abandon de la ligne, d'après moi, la Commission devrait essayer de fixer avec la Commission canadienne du blé des contingents permettant aux chemins de fer de transporter plus de céréales sur cette ligne. Voilà qui améliorerait sensiblement tout le transport des céréales.

Naturellement, j'aimerais aussi que la Commission examine ma proposition d'hier

soir sur le transport par camion. Avec les moyens modernes que nous avons aujourd'hui, si les chemins de fer peuvent transporter le grain plus économiquement par camion, pourquoi le leur interdire. Un autre point que j'aimerais que la Commission examine soigneusement à propos de l'abandon des embranchements, c'est la question d'entreposage. Si on ne permet pas que les élévateurs situés le long des embranchements qui seront abandonnés deviennent des élévateurs de réseau pour la Commission canadienne du blé, les provinces des Prairies perdront alors des moyens d'entreposer plusieurs des millions de boisseaux. Les compagnies d'élévateurs touchent un revenu pour l'entreposage du grain et le grain est enlevé des champs beaucoup plus rapidement qu'il pourrait l'être si ces moyens d'entreposage disparaissaient. Je suis convaincu que dans plusieurs régions des provinces des Prairies à l'heure actuelle, bon nombre de cultivateurs ont du grain entreposé dans des compartiments temporaires, ou même à l'extérieur, où il est exposé aux intempéries et à l'humidité, ce qui abaisse la qualité du grain et n'aide pas le cultivateur.

Il suffit de se reporter au rapport Bracken sur l'allocation des wagons couverts pour se rappeler ce que les compagnies d'élévateurs ont dit à l'époque. Dans ce temps-là, dans les trois provinces des Prairies, une seule compagnie d'élévateur croyait qu'il y avait suffisamment de moyens d'entreposage dans les provinces. Toutes les autres, affirmant qu'il y avait de vastes entrepôts, ne voulaient pas, néanmoins, les voir réduits.

Il faudrait examiner soigneusement toute la question. J'espère qu'au lieu de décider de l'abandon d'un embranchement pour des raisons strictement financières, la Commission étudiera l'ensemble du tableau pour déterminer s'il y a moyen d'améliorer l'efficacité dans la manutention des céréales.

• (3.50 p.m.)

Les trois provinces des Prairies ont certainement profité des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, mais des tarifs permanents ne s'ajustent pas toujours facilement à des conditions changeantes. Peut-être que, dans une certaine mesure, les exploitants d'élévateurs ou de chemins de fer ne se préoccupent pas d'adopter des méthodes modernes pour la manutention des céréales.

Voici un exemple. Au comité, des témoins ont déclaré que le National-Canadien avait voulu utiliser des wagons géants à trémie. Dans l'Ouest canadien, seulement deux compagnies ont des élévateurs d'une capacité assez grande pour remplir des wagons à trémie, et, sur la côte de l'Ouest, seul un ou deux terminus sont en mesure de manutentionner les céréales livrées par les compagnies de chemin de fer qui utilisent ou ont utilisé ces nouveaux wagons pour le transport des céréales.

Les provinces des Prairies ont profité des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, mais je m'empresse d'ajouter qu'il faut les maintenir à tout prix, car on craint de plus en plus que les compagnies ferroviaires et les exploitants d'élévateurs, ne tiennent pas à perfectionner leurs méthodes de manutention des céréales.

J'espère que la nouvelle Commission ne s'en tiendra pas uniquement au calcul des coûts proprement dits, pour l'exploitation des embranchements, mais qu'elle s'efforcera de persuader les sociétés d'élévateurs et les sociétés de chemin de fer de réaliser des économies ailleurs afin de pouvoir continuer l'exploitation de ces embranchements pour le bénéfice social de la collectivité, et que le maintien des embranchements grâce à des subventions de l'État ne retombe pas sur les contribuables.

L'hon. M. Pickersgill: Si le député lisait les critères énoncés aux pages 29 et 30 du projet de loi, et notamment au paragraphe e) de la page 29, il verrait que les sociétés de chemin de fer et les lignes terminales sont tenues de faire tout ce qu'il vient de suggérer.

M. le président: Avons-nous terminé l'étude de l'article 314C?

M. Schreyer: Monsieur le président, j'avais cru comprendre que nous procéderions paragraphe par paragraphe pour l'étude du nouvel article 314C. Or, jusqu'à présent nous n'avons discuté que des paragraphes 1 et 2.

L'hon. M. Pickersgill: Je pensais que nous avions délaissé cette méthode après l'arrivée du député de Qu'Appelle au comité. S'il est entendu que nous sommes en train de discuter des points de détail concernant des paragraphes individuels, nous pouvons le faire.

M. Schreyer: C'est précisément ce que je songeais à faire. J'aimerais parler d'un détail relatif à l'utilisation de l'expression «pas rentable» au paragraphe 3. Il y est question des embranchements qu'il faudrait abandonner ou non suivant leur rentabilité. Lorsque j'ai soulevé cette question plus tôt au sujet du paragraphe 1, le ministre a dit que, même si la Commission pouvait tenir des audiences quant aux demandes d'abandon visant les embranchements qu'on prétend ne pas être rentables, elle ne saurait les accorder à moins d'une preuve de perte réelle. Cependant, dans le

paragraphe 3 il est question d'embranchements non rentables sans mention de la preuve d'une perte réelle. Il s'agit peut-être d'une mauvaise rédaction et je ne voudrais pas être injuste envers les rédacteurs du projet de loi, car ils ont eu à faire face à une foule de détails et de modifications. Il n'est pas étonnant qu'un ou deux points de ce genre aient été oubliés.

Pourquoi a-t-on rédigé ce paragraphe de façon à faire croire que la Commission peut accepter ou rejeter des demandes d'abandon d'embranchements non rentables, alors qu'on voulait justement tenir des audiences afin de déterminer si certains embranchements devaient être abandonnés par suite de pertes réelles? Je compte proposer un amendement, mais je voudrais auparavant demander au ministre s'il acceptera officieusement la proposition tendant à remplacer l'expression «n'est pas rentable», qui figure dans ce paragraphe et les autres qui suivent, par les mots: «entraîne une perte réelle». Il n'y aurait plus de malentendu et la Commission aurait à régler moins de problèmes.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne suis pas avocat, mais j'ai passé beaucoup de temps à lire et à critiquer des dissertations d'étudiants à Winnipeg. J'ai fait cela pendant environ huit ans. Le projet de loi stipule qu'une perte réelle doit être établie avant que la question puisse être examinée. Nous acceptons aussi l'idée que la Commission devrait déterminer si, oui ou non, un embranchement est rentable. Il n'y a pas beaucoup de différence, je pense, mais si nous modifions cette expression, nous devrions aussi tenir compte du paragraphe 1.

La Compagnie de chemins de fer doit prouver qu'un embranchement n'est pas rentable et qu'il n'y a pas d'espoir qu'il le devienne, avant de pouvoir abandonner l'exploitation de la ligne. Voilà ce que la Commission doit tranfer, il serait peut-être préférable d'employer un certain processus pour y parvenir? Du point de vue de la compagnie des chemins de fer, il serait peut-être préférable d'employer les mots «perte réelle» dans tous les cas, mais du point de vue du public, la Commission jouit d'un peu plus de latitude pour décider même dans un cas de perte réelle, qu'il ne faut pas abandonner la ligne. Je crois que c'est l'opinion de la *Manitoba branch lines Association.* Toute cet affaire peut n'être qu'une question d'éclairage ou de mobile, mais du point de vue du citoyen moyen, l'emploi des termes «non rentable» donne à la Commission plus de latitude pour interdire l'abandon d'une ligne même en cas de perte réelle. J'en conclus qu'on devrait employer cette expression au lieu de l'autre.

M. Baldwin: Monsieur le président, j'avais l'intention de prendre la parole sur ce sujet et je suis ravi que le député de Springfield l'ait soulevé. Avant le déjeuner, le député de Burnaby-Coquitlam l'a effleuré indirectement. Je ne puis l'admettre non plus, mais je veux souligner qu'en vertu du nouvel article 314C de la loi, paragraphe 3 on confie à cette Commission d'énormes pouvoirs en matière de décision. C'est très normal. On lui enjoint de considérer un certain nombre de facteurs, énumérés au paragraphe 3.

• (4.00 p.m.)

Le nouvel article 314B de la loi semble stipuler que la commission doit, avant de faire une enquête, prouver qu'il y a eu une perte pendant la période prescrite. Ensuite, elle est habilitée à faire enquête et à établir s'il y a eu perte réelle. S'il y a eu perte réelle aux termes du paragraphe 1 de l'article 314C, elle détermine si l'embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement à ne pas l'être, et si la ligne doit ou non être abandonnée. Ce sont là deux choses distinctes. D'abord elle détermine si l'embranchement n'est pas rentable et, à cet égard, d'après le libelle fort vague de l'article, elle doit se fonder sur la perte subie. Une fois cela établi, elle examine les autres aspects, ce qui est normal. Il aurait été préférable de préciser que la compagnie ferroviaire doit d'abord démontrer qu'elle a subi une perte réelle. Voilà le premier obstacle que la compagnie doit surmonter. Après l'avoir surmonté et avoir établi la perte au cours de l'une des années prescrites, la Commission étudierait alors les autres aspects.

Bien entendu, la preuve que des pertes sont subies ne peut et ne doit pas constituer l'unique critère. Certes, le bill en tient-il compte en enjoignant à la Commission de se reporter aux alinéas *a*, *b*, *c*, *d* et ainsi de suite. Je me réjouis particulièrement de la présence, dans cet article, de l'alinéa *h*, qui traite des répercussions économiques des abandons de ligne. J'aurais aimé que le même article comporte une disposition visant les effets économiques et sociaux de ces abandons, car, parfois, les répercussions sociales en sont tout aussi importantes que les effets économiques.

Malgré certains doutes, je pense que la Commission dispose de tous les pouvoirs vou-

lus. J'aurais préféré qu'on formule ces pouvoirs d'une manière plus précise encore, afin de permettre à la Commission de se prononcer après avoir déterminé, en premier lieu, si des pertes ont réellement été subies pendant un an ou un nombre prescrit d'années et avoir tenu compte, ensuite, des autres aspects de la question. A ce sujet, je partage l'avis que le député de Springfield a exprimé. J'aurais aimé que le bill soit plus précis sur ce point. A mon sens, la présente disposition donne à la Commission suffisamment d'autorité et prévoit qu'il lui faut tenir compte des divers aspects mentionnés.

Lorsque la Commission sera nommée, le ministre lui signalera j'espère, le fait que la Chambre est d'avis, comme elle l'a exprimé aujourd'hui, qu'une fois établies les pertes réelles, comme il le faut, la Commission devra examiner fort attentivement tous les autres facteurs. Bien que le bill ne le lui ordonne pas, la Commission doit constater qu'ils existent.

J'espère que la Commission n'ordonnera pas l'abandon d'un embranchement si elle constate, à un moment donné, qu'en vertu de l'article 314 C (3) et des divers alinéas y afférents, que les ressources actuelles ou éventuelles de la région desservie par l'embranchement sont de nature à en justifier le maintien. Je souhaite que la Commission entre dans cet état d'esprit et que le ministre ne manquera pas de porter cette question à son attention.

M. Orlikow: Monsieur le président, je voudrais m'associer au député de Springfield et au député de Peace-River pour exprimer l'inquiétude que j'éprouve au sujet du libellé de cet article. Je ne doute pas des bonnes intentions du ministre. Il semble régner un accord plus grand que nous avons l'habitude de voir à la Chambre quant à l'importance que revêt cet article du bill. C'est là, je pense, le nœud du problème qui se pose dans le bill. Les intéressés qui doutent de son efficacité y accordent beaucoup d'importance.

Nous avons acquis beaucoup d'expérience sur la façon dont les commissions et les comités traduisent, après un certain temps, les lois qui ont été décrétés, en dépit de tout ce qui a été dit au cours des discussions tenues à la Chambre. L'article 182 de la vieille loi sur les chemins de fer a fait croire aux cheminots, je pense, qu'ils étaient largement protégés dans le cas d'abandon des embranchements, ou de cessation des services, et ainsi de suite. Ils s'aperçurent plus tard, par suite de l'interprétation qu'en donnaient les tribunaux, que cet article ne leur assurait tout simplement aucune protection. En conséquence, il me semble fort important que la Commission sache quelles sont les intentions du Parlement canadien. Je suis étonné et déconcerté de voir le ministre suivre à cet égard le conseil de la *Manitoba Branch Lines Association.*

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je dirais, à l'intention du député, que le gouvernement de la Saskatchewan et l'avocat du gouvernement du Manitoba ont fait exactement la même proposition, précisément parce qu'ils voulaient s'assurer que la Commission ne se bornerait pas à examiner les pertes réelles. On a pensé que les termes «non rentables et susceptibles de rester non rentables» donnaient a la Commission plus de latitude pour refuser la demande des chemins de fer.

Le gouvernement a d'abord recouru à l'ancienne législation concernant les pertes réelles. Pour nous ranger à l'opinion des représentants de groupes très importants de l'Ouest du Canada, nous avons décidé d'employer des termes plus généraux pour faire comprendre à la Commission que les pertes des chemins de fer ne devaient pas être le seul objet de ses travaux, mais qu'elle devait également examiner le problème dans son véritable contexte économique. C'est pourquoi je ne puis m'empêcher d'exprimer un certain étonnement à l'idée de revenir à l'ancienne disposition et, s'il faut choisir entre les deux textes, d'employer celui qui est le plus favorable aux chemins de fer.

M. Orlikow: Monsieur le président, j'hésite à discuter avec le ministre de faits avérés car, malgré nos nombreuses divergences, je sais qu'il connaît à fond son domaine. Il existe peut-être une déclaration du gouvernement du Manitoba plus récente que celle que je vais citer, mais c'est précisément ce que je veux établir. Le ministre a déclaré qu'en remplaçant l'expression «pertes réelles» par «non rentable», il adoptait les termes de la *Manitoba Branch Lines Association.* J'ai sous les yeux le mémoire de la province de Manitoba daté du 17 novembre 1966. Je cite les *Procès-verbaux et témoignages* du comité permanent des transports et communications, pages 2648 et 2649. Je vais lire le paragraphe en entier, car c'est le texte même du mémoire spécifique du gouvernement du Manitoba relatif à cet article:

> Dans le paragraphe 1 de l'article 314C, page 23, nous supprimerions le mot «non-rentable» à la ligne 49, puisqu'il n'est pas définie dans l'article et nous insérerions les mots «perte réelle», afin que les lignes 47 et 48 se lisent ainsi qu'il suit: «déterminer si l'embranchement continue à essuyer une perte réelle...» etc. De même dans le cas du paragraphe 3 de l'article 314C à la page 25, supprimer le mot «non-rentable» à la ligne 2, afin

que la ligne de chemin de fer qui subit une perte réelle, l'alinéa *i*...etc. A la page 27 du projet de loi, il faudrait abandonner...etc.» Dans le paragraphe 4 de l'article 314C...

• (4.10 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je crois que le député m'a tout à fait convaincu. Il a apparemment réussi à me ridiculiser; mais d'après l'avis que j'ai obtenu, il y a deux ans, au sujet du bill nº C-120, les représentants du gouvernement du Manitoba et de la Saskatchewan nous avaient demandé de remplacer «perte réelle» par «non rentable». Je crois que cela revient à dire que quoiqu'on fasse, il y a toujours quelqu'un, parfois la même personne pour proposer exactement le contraire.

Il ne me soucierait guère d'adopter une expression plutôt qu'une autre, car je ne crois pas que leur signification fondamentale soit différente. Bien entendu, si le chemin de fer ne subit pas une perte réelle, il ne peut abandonner la ligne; la chose a été établie au début. Si l'expression «non rentable» a une signification quelconque, elle doit donc vouloir dire qu'il faut tenir compte des autres conditions économmiques. Nous avions cru comprendre que c'était la raison initiale qui motivait le désir exprimé il y a quelques années en vue de nous faire utiliser cette expression. Comme nous avons cru que cela n'apportait aucune modification fondamentale à la mesure et afin d'être plus agréables envers ceux qui seraient touchés, nous avons tenté d'agir ainsi.

J'avais oublié le mémoire du gouvernement du Manitoba et le député m'a repris à juste titre. Je le reconnais d'emblée, mais je ne crois pas qu'il serait souhaitable de modifier à nouveau le texte.

M. Orlikow: Le ministre me croira peut-être si je lui dis que je n'avais pas l'intention de le remettre à sa place.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne lui en voudrais pas s'il le faisait.

M. Orlikow: J'ai essayé de le faire bien des fois pas le passé, et je sais que les occasions ne me manqueront pas à l'avenir. J'avoue que je n'y ai pas réussi bien souvent.

Toutefois, monsieur le président, je voudrais vous entretenir d'un autre sujet pendant quelques instants. Je suis inquiet de l'emploi répété du mot «économique» pour une autre raison. Il me semble qu'en disant «économique» nous limitons automatiquement le pouvoir de discernement de l'organisme chargé de la revision. Les abandons de voies ferrées entraîneront des conséquences qui ne seront pas d'ordre purement économique, mais bien social. Elles ont été mentionnées dans une résolution adoptée en 1963 à la conférence des comités de rétention locale de la Saskatchewan. Les participants ont dressé la liste des facteurs qui leur semblaient déterminants advenant un abandon possible des embranchements. J'aimerais citer les facteurs fondamantaux énoncés dans cette résolution:

1. Les cultivateurs vont subir des frais supplémentaires pour transporter leurs céréales à un nouveau point d'expédition.

2. Il faudra engager des fonds pour réorganiser le réseau routier de commercialisation et les grandes routes provinciales.

3. Le montant des impôts municipaux sera réduit, ce qui affectera la position financière des municipalités.

4. Les entreprises commerciales subiront des pertes importantes dans les villes, villages et hameaux par suite de l'abandon d'un embranchement.

5. La valeur foncière se dépréciera.

6. Il faudra prévoir une indemnisation pour des services municipaux tels que le déplacement des routes rendu indispensable par la désaffectation.

7. L'abandon aura des répercussions sur l'accès aux écoles, aux hôpitaux, aux maisons de retraite pour les vieillards, et autres services et institutions.

8. Il faudra déterminer si les droits que détiennent les compagnies de chemin de fer sur les gisements de minerai et les autres avantages qu'elles possèdent aux termes des concessions de terres accordées pour aménager des voies ferrées seront repris ou non par la Couronne en cas d'abandon des embranchements et serviront ou non d'indemnité

Plus tôt aujourd'hui, le député de Burnaby-Coquitlam et d'autres députés ont parlé des conséquences énormes de l'abandon d'une ligne pour les villages. On a construit des villages à cause de la présence de la voie ferrée ou d'élévateurs. On a construit des écoles, des hôpitaux, des magasins. Tous se ressentent de l'abandon du service. Le ministre se rappele sûrement ce qui est arrivé à Nakina lorsque le Canadien-National a annoncé son programme de longs parcours. Une grande école y avait été construite avec la collaboration du gouvernement provincial pour s'occuper des enfant qui s'y trouvaient du fait que leurs pères travaillaient pour le chemin de fer. Du moment que le village cessait d'être l'endroit où les trains font demi-tour que les gens le quittaient, l'école devenait vraiment superflue. Un investissement important de la province d'Ontario perdait sa valeur. Et il en était de même pour les hôpitaux et les commerces privés. Il me semble...

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si nous pourrions peut-être écourter la discussion en demandant à l'honorable représentant de lire la phrase qui figure au sommet de la page 27? Je pourrais peut-être la lire moi-même:

...le laps de temps raisonnablement nécessaire à l'adaptation des moyens de transport qui dépendent en tout ou en partie de services assurés par l'embranchement, de sorte que l'économie de la région desservie par la ligne en souffre le moins possible;

A mon sens, à part la question de la dévolution des droits minéraux qui est tout autre chose, il s'agit ici d'une définition bien précise du critère dont traitait l'honorable représentant dans l'excellent mémoire dont il a cité un passage. On aurait pu, je suppose, ajouter le mot «social» mais que veut-il dire exactement? Il est très difficile pour la cour de se prononcer définitivement là-dessus. A mon sens, ce langage est bien plus précis et a plus directement trait à ce dont parlait l'honorable représentant.

M. Orlikow: J'hésite à me disputer avec le ministre à ce sujet. Nous savons tous que le Parlement peut proposer, mais que souvent, par la suite, les avocats et les tribunaux disposent et ils le font de diverses façons que les Parlements et les gouvernements n'avaient pas prévues. C'est pour cette raison, d'après moi, que les députés des deux côtés de la Chambre se préoccupent tellement de ces questions.

J'ai regardé la phrase dont parlait le ministre, et je l'ai examinée de nouveau quand il en a donné la lecture. Toutefois, à mon sens, comme l'a signalé la résolution dont j'ai cité un passage et comme l'a signalé le député de Peace-River, nous devrions examiner toutes les possibilités dans un esprit de collaboration, afin que le projet de loi, tel qu'il sera adopté sous sa forme définitive, favorise autant que possible la réalisation des objectifs que nous nous proposons.

Le ministre m'assure que l'article proposé accomplira tout ce que j'ai signalé comme étant nécessaire. D'après moi, l'insertion d'un mot ici ou là en fait ne changera pas grand-chose. Je prie le ministre d'étudier encore une fois les mérites relatifs de l'expression «pertes réelles» par comparaison avec «non rentable». Je n'insiste pas, et je ne propose même pas au ministre de réserver les articles en question, car je sais que nous en avons réservé un grand nombre.

L'hon. M. Pickersgill: A tout prendre, j'aime assez l'expression «non rentable» ou «qui seront vraisemblablement non rentables». Pour ma part, je n'en démordrai pas. Comme nous avons décidé d'examiner ces paragraphes, je me demande si nous pourrions aborder le prochain maintenant?

M. Schreyer: Dans ce cas particulier, je devrai sans doute proposer un amendement pour que nous puissions connaître l'opinion des membres du comité. Le ministre a tort de vouloir donner l'impression qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre l'expression «non rentable» et l'expression «perte réelle encourue». «Non rentable» pouvait s'appliquer à un embranchement pouvant apporter au chemin de fer un bénéfice net réel mais d'un montant si minime qu'il pourrait être réputé non rentable.

• (4.20 p.m.)

Les économistes ou quiconque ayant quelque connaissance dans ce domaine estimeront vraisemblablement que le terme «non rentable» pourrait s'appliquer à un taux de revenu de l'ordre d'un demi, de 1, de 2 ou même de 2½ ou de 3 p. 100. Si je comprends bien, telle n'est pas vraiment l'intention de cet article.

Si le ministre voulait comparer le texte du paragraphe 1 de l'article 314C à celui des paragraphes 3 et 4 du même article, il constaterait, bien que je reconnaisse que cela n'est peut-être pas volontaire, un changement transitoire subtil d'un paragraphe à l'autre. Alors que le paragraphe 1 dit que la Commission tiendra des audiences pour déterminer si l'embranchement n'est pas rentable et qu'elle n'agréera pas une demande à moins qu'il y ait perte réelle, le paragraphe 3 ne fait aucune mention de perte réelle, alors qu'au paragraphe 4, on peut lire ces mots—et je demanderais aux députés d'écouter très attentivement:

Si la Commission décide que l'exploitation d'un embranchement non rentable ou de tronçons de celui-ci doivent être abandonnés...

Il semble donc bien évident, à la lecture du paragraphe 4, que la Commission aura le pouvoir discrétionnaire de permettre l'abandon d'un embranchement non rentable, ce qui ne signifie pas nécessairement qu'il doit subir une perte réelle. Voilà toute la question. Pareille rédaction d'un texte législatif ne peut faire autrement que de susciter des doutes, des incertitudes et de la confusion qu'on peut facilement dissiper par la substitution de deux ou trois mots. Est-ce vraiment trop demander au ministre? Si quelque obsession le fait s'opposer aux mots «subissant une perte réelle», il ferait mieux de retrancher les mots «non rentable» sans rien y substituer. Cela rendra l'article plus clair qu'il est présentement.

Je propose donc:

Que l'article 314C (3) soit modifié par la suppression des mots «non rentable» à la ligne 2 et par la substitution des mots «subissant une perte réelle».

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots sur cet amendement avant qu'il soit mis aux voix. Je n'en aurais pas le cœur brisé s'il était adopté, car, selon moi, il n'aurait aucun effet réel sur

le projet de loi. Cela blesserait peut-être un peu mon orgueil, mais ce n'est pas terriblement important.

Qu'on ne pense pas que l'argument du député est logique, car en jetant un coup d'œil sur l'article 314E à la page 33 du bill il verra qu'on y définit bien ce qu'est une ligne non rentable. C'est le même point que j'ai fait ressortir plus tôt. On lit à l'alinéa c:

«...ligne de chemin de fer non rentable» désigne un embranchement que la Commission a jugé non rentable en vertu de l'article 314C.

Je présume que cette définition s'applique à tout le bill, mais en tout cas, elle s'applique certainement à l'article 314C. L'article 314C (1) dit que la Commission doit, après avoir tenu des auditions, décider si un embranchement est non rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être et s'il doit ou non être abandonné. Le reste du texte ajoute:

...mais si la Commission conclut qu'à son avis la compagnie n'a pas subi de perte réelle dans l'exploitation de cet embranchement...elle doit rejeter la demande...

L'embranchement ne peut être abandonné de toute façon s'il n'y a pas eu de perte réelle. Voilà pourquoi il me semble qu'il ne servirait pas à grand-chose d'obliger l'Imprimeur de la Reine à apporter au bill cette nouvelle correction qui n'y ajouterait rien. Si nous décidions d'inclure cette disposition, il vaudrait mieux modifier le bill d'un bout à l'autre, mais je ne crois pas que cela serait très utile. J'espère que, dans les circonstances, le député laissera tomber son amendement.

M. Schreyer: J'aimerais poser une question au ministre. J'estime que le paragraphe 1 est satisfaisant tel quel quant à l'emploi des mots «non rentable» par rapport à ceux-ci «subissant une perte réelle», mais il n'en va pas de même pour les paragraphes 3 et 4. Rien n'indique que le paragraphe 1 l'emporte sur les paragraphes 3 et 4. Je ne connais pas très bien la façon d'interpréter les lois, mais rien dans le paragraphe 1 ne dit que «nonobstant toute autre disposition, le paragraphe 1 s'appliquera» et le reste. Le ministre nous dirait-il si on doit comprendre que le paragraphe 1 annule les paragraphes 3 et 4?

L'hon. M. Pickersgill: Je ne dirais pas qu'il les annule mais qu'il les régit. Il me semble que c'est le mot juste. Le paragraphe 1 dit que la Commission doit décider si l'embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être et que, pour cela, la ligne doit avoir accusé une perte réelle.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Toutes les références qui suivent en découlent et sont régies par lui. Le paragraphe 1 donne à la Commission le pouvoir de décider si un embranchement n'est pas rentable et doit être abandonné; mais, en le faisant, elle doit examiner tous ces autres facteurs.

Le paragraphe 3 ne donne pas à la Commission le pouvoir de décider si un embranchement n'est pas rentable, ce que fait le paragraphe 1. En prenant la décision exigée au paragraphe 1, la Commission doit tenir compte de tous les facteurs énoncés au paragraphe 3. C'est la même chose pour le paragraphe 4. Si la Commission décide qu'un embranchement doit être abandonné aux termes du paragraphe 1, il se produira certaines choses. Le pouvoir de décider si un embranchement n'est pas rentable et continuera vraisemblablement de ne pas l'être c'est le paragraphe 1 qui le donne. Les autres paragraphes découlent du paragraphe 1 et en dépendent.

J'ignore si le député de Peace-River appuie ou non cet amendement, mais je crois qu'il admettra mon interprétation.

M. Schreyer: Monsieur le président, le ministre m'a prié de retirer l'amendement, mais j'aimerais connaître l'opinion des députés qui siègent à ma droite. Si, de l'avis des députés de Peace-River et d'Acadia, mon amendement sera inutile, je le retirerai volontiers.

M. Baldwin: Monsieur le président, prié de formuler une opinion à titre gracieux, je vais insister sur ce que j'ai dit auparavant. Je conçois parfaitement les difficultés auxquelles se sont heurtés les rédacteurs de la mesure pendant la longue gestation qui a précédé sa présentation.

L'hon. M. Pickersgill: Elle a été vraiment laborieuse.

• (4.30 p.m.)

M. Baldwin: Ou aurait dû bien préciser, selon moi, qu'une fois une perte subie et la difficulté surmontée par les chemins de fer, la Commission devra s'occuper de voir si tous les autres facteurs dont j'ai parlé entrent en cause. Je suis convaincu, en lisant l'article 314C, que l'on enjoint la Commission de le faire. Cette directive sert de fondement à l'article 314 de la loi. Je reconnais avec le ministre qu'il s'agit d'un article décisif. Dès que l'on a établi l'absence de perte pour l'année précédente, la Commission doit rejeter la demande; la compagnie de chemins de fer est déboutée de sa demande, comme il se doit. C'est seulement lorsqu'on a prouvé qu'une perte avait

été encourue pendant l'année précédente que la Commission est tenue d'envisager les autres aspects de la question.

Nous ne pouvons pas, selon moi, aborder le paragraphe 3 de l'article 314C sans avoir surmonté le premier obstacle, qu'on doit affronter au paragraphe 1. On aurait pu définir cet obstacle plus clairement pour qu'il puisse sauter aux yeux. L'amendement, à mon avis, ne modifiera pas les effets de la mesure, mais cette question me préoccupe depuis quelque temps et ce n'est qu'après l'avoir étudiée à fond pendant le long déjeuner d'aujourd'hui que je suis arrivé à cette conclusion.

M. Schreyer: Monsieur le président, je demande à retirer l'amendement.

(L'amendement de M. Schreyer est retiré.)

L'hon. M. Pickersgill: Je remercie vivement le député.

M. le président suppléant (M. Richard): L'article 314C est-il adopté?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant (M. Richard): Le comité passe maintenant à l'étude de l'article 314D, rationalisation d'une ligne entre systèmes.

L'hon. M. Hamilton: Je désire commenter un peu l'article 314D. Le ministre aurait-il l'obligeance de me dire pourquoi y dit-on: «La Commission peut recommander aux compagnies de chemins de fer», alors que le projet de loi stipule à d'autres endroits que le gouverneur général en conseil a le pouvoir d'émettre des ordonnances. On prévoit ailleurs l'autorité d'ordonner. Tel est le cas pour les pipe-lines de denrées. Pourtant, dans cet article extrêmement important à propos de la rationalisation, la Commission peut recommander. Le ministre peut-il nous dire pourquoi on dit «peut recommander» plutôt qu'«ordonner»?

L'hon. M. Pickersgill: La plupart d'entre nous de ce côté-ci de la Chambre n'hésiteraient pas, je pense, à ordonner au National-Canadien, qui appartient aux gens que nous représentons, de faire telle ou telle chose. Mais étant donné l'idée que nous nous faisons de l'entreprise privée au pays, nous devons hésiter à octroyer à une commission ou à un autre organisme le pouvoir d'ordonner à cet organisme de modifier l'utilisation d'une chose appartenant à l'entreprise privée, à moins que nous ne voulions effectivement intervenir au sujet du droit de propriété d'une exploitation à titre privé. C'est probablement un scrupule de ce genre qui a surtout inspiré la présente ligne de conduite.

L'hon. M. Hamilton: Passons maintenant au paragraphe 3; si les chemins de fer n'acceptent pas la recommandation de la Commission, cette dernière doit faire rapport de sa recommandation au gouverneur en conseil pour que celui-ci prenne les mesures qu'il peut estimer nécessaires dans l'intérêt public. En vertu de l'article 314G, le gouverneur en conseil peut ordonner. Voici la question que je me pose. Quel est l'article du bill qui donne à la Commission le pouvoir de réduire les subventions si le chemin de fer n'accepte pas sa recommandation? Le ministre a dit cet après-midi que la Commission détenait ce pouvoir.

L'hon. M. Pickersgill: Le député veut parler des cas où l'on refuse d'accepter la recommandation de la Commission. Il me semble alors qu'il n'y aurait pas de subvention à réduire. Ne serait-ce pas le cas?

L'hon. M. Hamilton: En me répondant plus tôt cet après-midi, le ministre a déclaré que la Commission, si l'on ne suivait pas son point de vue, réagirait en n'accordant pas une pleine subvention au chemin de fer.

L'hon. M. Pickersgill: Je me souviens avoir dit quelque chose d'assez semblable. Je me devançais probablement moi-même. En pareilles circonstances, la Commission, j'imagine, recommanderait probablement au gouverneur en conseil qu'advenant le respect de certaines conditions, les versements soient faits, mais c'est le gouvernement lui-même qui ferait les versements. Je pense donc que j'aurais dû parler de «retenir» plutôt que «réduire», car il n'y aurait pas de subventions à réduire. Si le chemin de fer ne se conformait pas à la recommandation, en ce cas, rien ne serait fait. Certaines des recommandations ne comporteraient peut-êtres pas des paiements.

L'hon. M. Hamilton: Je suis certain que la Commission agira de manière que la grande majorité de ses recommandations épargnent de l'argent aux chemins de fer et leur permettent d'en faire davantage. Je sais des cas où cela serait possible.

Je fonde mes remarques sur l'expérience du passé. Il y a environ trente ans, en cette enceinte, un groupe de députés, tentant aussi sincèrement que nous, de présenter une bonne mesure législative, en présentèrent une accordant le pouvoir de recommandation. Depuis trente ans, l'histoire montre que les chemins de fer, le Canadien-National ou le Pacifique-Canadien, ont rarement accepté les recommandations des gouverneurs de la Commission des transports du Canada visant une exploitation rationnelle et efficace des lignes. Au Canada, nous avons dû tolérer des tarifs-marchandises élevés et de continuelles de-

mandes pour que le Parlement accorde plus d'argent aux chemins de fer, et tout cela parce que les chemins de fer ne fonctionnent pas avec efficacité. Cette expérience devrait nous rendre plus sages.

Cet article aurait plus de force si nous accordions à la Commission le droit de faire des recommandations et indiquions nettement que si le chemin de fer refuse d'obtempérer à une recommandation n'entraînant pas de pertes, il perdra une certaine partie de la subvention statutaire. Quand les chemins de fer verront qu'hésiter à agir entraîne une perte financière, ils s'empresseront de remédier à tout ce qui est inefficace.

Je ne veux pas proposer un amendement parce qu'il est difficile de relier tous ces articles. Nous devrions prendre garde à tout amendement. La solution la plus facile consisterait à remplacer «peut recommander» par «peut enjoindre». On pourrait peut-être ajouter un article stipulant que l'autorisation de donner suite à des recommandations pourrait entraîner l'une des deux répercussions: la perte de la subvention ou le renvoi de la question au gouverneur en conseil.

De ce côté-ci de la Chambre, nous aimerions que cet article soit rédigé en des termes plus forts. J'aimerais entendre l'opinion du ministre. S'il préfère réfléchir à la question et y répondre plus tard, je veux bien, car le problème est grave.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant n'ignore pas que je connais son opinion là-dessus depuis qu'il a pris la parole en septembre, je crois, à l'étape de la deuxième lecture.

• (4.40 p.m.)

J'ai eu amplement de temps pour réfléchir. J'ai discuté le point qu'il a soulevé non seulement avec de hauts fonctionnaires mais aussi avec mes collègues, et c'est notre opinion motivée de ne pas conférer à la Commission le pouvoir de diriger la disposition des biens des personnes qui, dans notre système actuel, détiennent une propriété privée. S'il faut le faire, c'est au Parlement que cela incombera ou au gouverneur en conseil selon le pouvoir que le Parlement lui aura conféré, mais nul autre organisme ne pourra le faire.

Cependant, on m'informe que selon l'article 314E (4), à la page 33 du bill, le ministre des Finances n'est pas tenu de payer le plein montant de la subvention réclamée. Il existe donc dans le projet de loi un certain élément de pénalité du genre que le député semble croire utile. Ainsi, nous pouvons dire que nous avons fait là un pas dans la voie qu'il aimerait suivre. C'est une occasion où j'estime ne pouvoir faire preuve de souplesse et d'indécision mais devoir me montrer inflexible et arrogant.

M. Schreyer: Je voudrais appuyer l'argument du député de Qu'Appelle. L'assurance donnée par le ministre au député et au comité ne va pas assez loin, je le dis en toute déférence. La Commission n'est pas habilitée à imposer une réorganisation, quelle qu'elle soit, des chemins de fer. Elle ne peut faire que des recommandations. Pourquoi ce bill ne donnerait-il pas à la Commission le pouvoir d'imposer cette réorganisation? Et s'il doit en résulter des frais pour les chemins de fer, ce qui, en général, est assez improbable, qu'il soit prévu que le Trésor les défraiera.

Je serais tenté de proposer ici un amendement, mais je me rends compte que celui-ci entraînerait un certain nombre d'autres amendements importants à d'autres clauses, et c'est pour cela que j'hésite à le faire. En revanche, nous pourrions libeller cet article de manière à ce que la Commission puisse recommander au gouverneur en conseil de se servir des arrangements prévus avec les chemins de fer au sujet des subventions, pour inciter ces derniers à procéder à une certaine rationalisation. Il est difficile de comprendre que le ministre refuse de se rallier à cette proposition.

L'expérience démontre nettement qu'à moins d'adopter semblables mesures, les compagnies de chemins de fer se feront tirer l'oreille lorsqu'il s'agira d'exécuter un projet rationnel de réorganisation. A moins de leur fournir un stimulant en modifiant l'octroi des subventions, leur logique ne changera guère. Le ministre devrait le savoir, et il ne l'ignore plus maintenant.

L'hon. M. Hamilton: Je n'entends pas retenir le comité davantage à cet égard. J'ai déjà exprimé mon avis. Mais je voudrais rappeler au ministre et signaler au comité qu'à l'audience du 18 octobre, la *Canadian Co-operative Wheat Producers Limited,* réunissant les trois grands syndicats du blé, a recommandé...

L'établissement d'un moyen de persuasion pour inciter les compagnies ferroviaires à donner suite aux recommandations que fait la Commission en vue d'améliorer l'exploitation des chemins de fer autrement que sur le plan de la gestion.

De nouveau, les plus gros clients du rail, ceux qui lui font réaliser des bénéfices, réclament pour la Commission certains pouvoirs de persuasion. Sauf erreur, l'unique pouvoir de persuation dont le ministre a reconnu l'existence réside dans la possibilité qu'une peine

soit imposée par le ministre des Finances, qui surveillera ces questions de près. Je ne saurais insister davantage sur ce que j'ai dit. Il m'est impossible d'admettre l'argument du ministre, selon lequel on peut donner des ordres du National-Canadien mais non au Pacifique-Canadien—dicter la conduite aux sociétés d'aviation et aux exploitants de pipe-line, mais non au Pacifique-Canadien. En affirmant que la Commission n'aura pas le pouvoir de donner des instructions dans les cas où elle aura trouvé des moyens grâce auxquels les chemins de fer pourraient fonctionner plus avantageusement, le ministre contredit, à mon sens, tout le principe sur lequel repose le transfert de pouvoirs à la nouvelle Commission. Celle-ci devra assumer toutes les attributions que lui prescrit la loi, sans disposer d'aucun pouvoir coercitif. On commet là la même erreur que celle qui fût commise en 1935 relativement à la législation visant le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Il me répugne de voir le Parlement tomber dans la même faute en un intervalle d'une dizaine d'années à peine.

Je doute que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien s'opposent à ce que la Commission leur montre comment mieux faire, surtout s'ils ont la chance de faire quelques dollars de plus en acceptant ses recommandations. On dit ici que si la recommandation n'est pas acceptée, la Commission peut à sa discrétion soumettre la question au cabinet. C'est certes là une bien faible disposition dans un projet de loi qui est censé accomplir beaucoup. Je ne veux pas être trop turbulent au comité; je suis des quelques députés qui favorisent une direction vigoureuse. J'estime ce pouvoir nécessaire si nous voulons tirer parti de l'expérience du passé. Je doute que de remplacer les mots «peut recommander» par «peut ordonner» porte vraiment à conséquence dans les autres articles, et le ministre n'a rien dit pour me convaincre le moindrement que j'ai tort. Je m'en tiens à cela, à moins que d'autres veuillent s'associer à moi pour tenter d'amener le ministre à changer d'avis.

• (4.50 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Le député ne devrait pas exagérer. J'ai dit que je ne suis pas très disposé à donner à la Commission le pouvoir de dicter aux chemins de fer l'usage qu'ils doivent faire de leurs biens. Il y a un autre aspect auquel j'attacherais un peu plus d'importance. Le représentant parle des directives données aux exploitants de pipe-lines, aux lignes aériennes et ainsi de suite. Il a parlé des directives qu'on leur a données non pas tellement pour leur dire comment se comporter les uns envers les autres que pour leur dire comment agir dans l'intérêt public. Toutefois, il tente ici de mêler une Commission à l'administration proprement dite de sociétés. Il n'est pas certain que la Commission puisse mieux administrer que les gens mieux payés et, peut-être, plus compétents que dirigent les chemins de fer. Faire le plus de publicité possible autour de ces recommandations et se substituer à la direction d'une entreprise, voilà deux choses bien différentes. Au cours des années, notre attitude à l'égard du National-Canadien, créé à la fin de la Première Guerre mondiale, a été d'y désigner des administrateurs compétents et d'éviter de décider après coup quelle ligne de conduite l'administration aurait dû suivre.

Je sais que nous parlons des rapports entre les deux chemins de fer et qu'il leur arrive peut-être parfois d'oublier l'intérêt public quand ils se font concurrence, mais quand l'arbitre dira publiquement que telle serait la meilleure façon de faire les choses, ce sera une sanction assez vigoureuse et en outre il leur incombera encore de prendre leurs propres décisions administratives. La question ne me tient pas particulièrement à cœur mais, comme on dit en Oklahoma, nous ne pourrions pas aller plus loin pour le moment.

L'hon. M. Hamilton: Le ministre ne cesse de me fournir des armes car les chemins de fer plus que toute autre entreprise ont fait preuve d'incompétence dans l'administration de leurs propres affaires. Telle a été l'histoire de notre pays et combien de fois il nous a fallu les renflouer. Si les chemins de fer ne devaient pas au public des dizaines de millions de dollars chaque année, nous n'aurions pas grand-chose à dire mais ce bill projette de leur verser une subvention de 110 millions de dollars qui disparaîtra graduellement au cours d'une période de huit ans.

Si un groupe de profanes, faisant preuve de bon sens, peut faire épargner de l'argent aux compagnies de chemin de fer, j'estime alors que celles-ci devraient accepter cette recommandation pour avoir droit à une subvention. Par exemple, en 1934, la Commission royale d'enquête Duff a recommandé le fusionnement de deux lignes, à un mille l'une de l'autre sur une distance de 111 milles, et la prise en charge de la même ligne par les deux compagnies. Les gens de la région n'en auraient pas été incommodés car cela ne nuisait pas à leurs affaires, mais d'après les témoignages présentés à la Commission, ces lignes coûtaient chaque année $1,000 par mille aux chemins de fer et les personnes qui payaient ces

taux de transport comblaient les pertes d'une année à l'autre parce que la Commission des transports, en vertu de la loi de 1935, avait seulement le pouvoir de formuler des recommandations, rien de plus. La même erreur se répète aujourd'hui. Nous plaçons tous les modes de transport sous l'autorité d'une supercommission et nous lui permettons de régir les lignes aériennes et les compagnies de pipelines, mais pas les chemins de fer.

J'exagère peut-être, mais c'est une illustration du fait que celui qui avance tout cet argent devrait avoir le droit de donner la note. Je ne demande ni la lune ni les étoiles quand je propose d'insérer les mots «peut enjoindre»; s'il en résultait des pertes, c'est nous qui paierions. C'est prévu dans le bill et les chemins de fer sont protégés en cas de pertes, mais le citoyen moyen, le contribuable et l'usager du chemin de fer n'est pas protégé en vertu de cet article, contre les tarifs-marchandises élevés. Si la Commission peut trouver des moyens d'économiser, de diminuer les frais des chemins de fer et de donner un meilleur service à la population sans frais pour les chemins de fer, je crois que ces derniers devraient alors accepter cette recommandation, même si nous devons utiliser les mots «peut enjoindre». Autrement, s'ils ne l'acceptaient pas, il leur faudrait s'attendre à perdre une partie de la subvention. Nous avons le droit, je pense, d'exiger du service en retour de l'argent que nous leur fournissons.

Le ministre, je le sais, ne veut pas que j'examine toute la carte de l'Ouest et que je nomme les lieux où les lignes ferroviaires devraient être remaniées. C'est une région qui s'est développée au petit bonheur parce qu'il y a 70 ans, les gens croyaient que le Canada compterait un jour 100 millions d'habitants et qu'il y aurait des lignes partout. Ne blâmons pas trop les gens de l'époque. Nous avons l'occasion de corriger certaines de ces anomalies et d'après moi, si l'on autorisait la Commission canadienne des transports à les corriger, elle ne maltraiterait sûrement pas les chemins de fer, qui recevraient une compensation en espèces pour toutes pertes subies. Le ministre ne perdrait rien à faire un peu plus confiance à la Commission et à lui donner un peu plus de pouvoirs. Si nous avions l'occasion de contrôler la Commission de temps en temps, le projet de loi serait excellent.

Les arguments du ministre ne semblent pas aussi convaincants qu'ils devraient l'être. J'ai l'impression que le ministre se laisse influencer par une mentalité de fonctionnaire. Il ne devrait pas se préoccuper du passé. Il est un représentant élu et il parle au nom des Canadiens. Il peut se montrer audacieux et exercer un certain contrôle sur l'oligarchie qui gouverne le pays. On verra avec le temps s'il est capable de la contrôler. La Commission doit être efficace et bien informée. Sachons, à l'occasion, nous montrer fermes et lui donner des directives. J'aimerais donc qu'on insère les mots «peut enjoindre». Aucun argument ne m'a encore fait changer d'idée.

[L'hon. M. Hamilton.]

M. Douglas: La séance sera levée bientôt, mais je voudrais d'abord demander au ministre de réfléchir à la question d'ici à ce que nous reprenions l'étude du projet de loi. Il a dit que la chose ne lui tenait pas trop à cœur, mais beaucoup de députés, j'en suis sûr, ont des opinions très fermes à ce sujet. J'espère donc qu'il songera à apporter un amendement à cet article afin que la Commission soit autorisée à ordonner une rationalisation lorsque, après avoir examiné les faits, elle sera convaincue que cette solution servira le mieux les intérêts de tous les intéressés, et à recommander l'octroi d'une d'indemnisation financière lorsqu'elle la jugera justifiée. Le ministre prétend que la Commission ne devrait pas intervenir dans les questions administratives mais, à mon avis, son argument ne résiste pas à l'analyse, car nous n'avons pas affaire à une seule direction mais à deux, dont l'une pourra vouloir rationaliser son entreprise, tandis que l'autre s'y opposera.

Somme toute, la direction actuelle des chemins de fer n'a rien d'infaillible. On n'a qu'à regarder une carte pour se rendre compte des nombreux cas de double emploi coûteux qu'on aurait dû faire disparaître depuis des années. Les chemins de fer ne l'ont pas fait pour diverses raisons dont l'une est peut-être qu'ils n'ont pu en venir à une entente. Le plus récent exemple, je pense, s'est produit lorsque les deux chemins de fer ont construit une ligne ferroviaire à destination d'Esterhazy, en Saskatchewan, afin de transporter la potasse. Les deux sociétés auraient pu tout aussi bien utiliser la même ligne. Sauf erreur, les deux chemins de fer n'accepteront pas toujours une simple recommandation de construire une seule ligne ou d'en abandonner une et d'utiliser la même. La recommandation pourra convenir à une société, mais pas à l'autre. Certes, si la Commission doit tenter de mettre de l'ordre dans la situation actuelle, elle devrait détenir certains pouvoirs et le projet de loi devrait prévoir des mesures de coercition.

• (5.00 p.m.)

A moins que le ministre ne nous donne les moyens de faire appliquer la loi avec toute la

rigueur voulue, les instances de la Commission resteront lettre morte. J'espère que d'ici la reprise, de la discussion sur ce sujet, le ministre songera à adopter un amendement—très simple sans doute—permettant à la Commission de prendre une ordonnance pour amener les chemins de fer à adopter certaines mesures de rationalisation et recommandant bien entendu, au gouvernement l'octroi d'encouragements financiers jugés nécessaires par la Commission pour inciter les compagnies à accepter cette rationalisation.

L'hon. M. Pickersgill: Je dirais, sans malice, et j'espère qu'on ne se méprendra sur mes paroles, que je suis en train de me demander s'il y aura jamais une Commission dotée de pouvoirs quelconques. J'espère que nous n'allons pas refaire tout le travail après avoir passé tant de semaines à étudier cette mesure législative dans le comité spécial. Nous avons déjà passé quatre jours, cette semaine, sur la moitié des articles de ce projet de loi. J'espère qu'en y revenant lundi, on me saure grè d'avoir étudié certaines des propositions formulées dès septembre dernier, et que nous pourrons nous prononcer assez rapidement sur certaines d'entre elles.

Je croyais qu'il était convenu que je ne pourrais plus être ici à cinq heures. Je le regrette énormément, mais il en est ainsi. Je remercie tous les députés de leur collaboration.

M. Douglas: Je voudrais assurer le ministre que nous n'essayons pas de retarder l'adoption de cette mesure législative.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne le crois pas.

M. Douglas: Cependant, depuis la parution du rapport MacPherson, nous avons attendu deux ou trois années l'introduction d'une mesure législative. Je suis sûr que le ministre désire, comme nous tous, que celle-ci soit efficace.

L'hon. M. Pickersgill: C'est exact.

M. Douglas: A mon avis, voilà une occasion de la rendre telle. Je crois que nous désirons tous agir dans ce sens.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

L'hon. M. Pennell: Monsieur l'Orateur, je me demande si, avec le consentement unanime, nous pourrions traiter de trois questions inscrites au nom du gouvernement et prêtant relativement peu à la controverse. Je veux parler, d'abord, de l'article nº 117. Il s'agit d'un projet de résolution tendant à modifier la loi sur les juges, et prévoyant des traitements pour un nouveau juge de la cour de comté d'Ontario et d'un nouveau juge de la cour de comté de la Colombie-Britannique. Ensuite, une fois qu'on aura disposé de ce projet, je voudrais demander à la Chambre d'étudier l'article nº 110, soit la deuxième lecture du bill nº S-51, modifiant la loi sur les corporations canadiennes. Si, par un heureux hasard, nous disposions de cet article, je demanderais alors à la Chambre de passer à l'étude de l'article 79. En ce moment, je voudrais demander le consentement unanime de la Chambre.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Le solliciteur général reconnaît, bien entendu, que pour passer à l'étude des travaux qu'il vient d'énumérer, il faut que la Chambre décide ce qu'elle doit faire de l'heure réservée aux mesures d'initiative parlementaire.

L'hon. M. Pennell: Oui, monsieur l'Orateur. J'admets que je compte beaucoup sur la générosité de la Chambre. Je ne lui en voudrais pas si elle répond négativement. Néanmoins, voilà ce que je propose.

M. Howard: Monsieur l'Orateur, on nous a fait savoir que le gouvernement souhaitait aussi l'étude de l'article nº 104, c'est-à-dire du projet de résolution visant à déférer au comité des privilèges et élections la loi électorale du Canada, mais qu'il voulait remettre *sine die* l'importante question des dépenses d'élection. Je me demande ce qui est devenu de cette proposition. Le secrétaire d'État (Mlle LaMarch) fait non de la tête. Veut-elle dire que j'ai tort?

L'hon. Mlle LaMarsh (secrétaire d'État): Les deux ensemble.

M. Howard: Le secrétaire d'État dit que les deux questions seront déférées ensemble au comité. Le solliciteur général voudrait-il formuler sa demande de sorte que les articles nºs 104 et 105 soient traités en deuxième place dans la proposition originale?

L'hon. M. Pennell: Je ne veux pas compliquer les choses. Bien entendu, je me trouve dans une situation assez embarrassante, ayant demandé à la Chambre de collaborer avec moi, puis me trouvant en face de cette proposition. A regret, je dois dire qu'en ce moment, je ne suis pas disposé à accéder à la proposition de l'honorable député de Skeena (M. Howard).

M. Howard: Il y a un malentendu. La proposition ne vient pas de moi. La proposition a

été faite par le gouvernement, et maintenant, elle est exclue de la requête du solliciteur général. Je veux simplement rétablir les faits, afin de pouvoir demander ce qui s'est passé depuis que le gouvernement a demandé, tout d'abord, que nous examinions l'article nº 104. Le secrétaire d'État a indiqué que les articles portant les numéros 104 et 105 sont complémentaires et seraient déférés. J'ai donc pris l'honorable représentante au mot et ai demandé que les choses se fassent ainsi.

L'hon. M. Pennell: J'accepte la parole de l'honorable député de Skeena, alors qu'il déclare qu'il ne s'agit pas d'une proposition émanant de lui-même, mais plutôt de ce côté-ci de la Chambre, mais j'ai participé au débat assez tard, et après avoir parlé à mes collègues, j'avais l'impression que nous devrions adopter l'ordre que j'ai proposé. Je m'en remets à la Chambre.

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Tout d'abord, la Chambre aimerait peut-être décider quelle conduite nous allons adopter relativement à l'heure consacrée aux affaires inscrites au nom des députés. La Chambre désire-t-elle que cette heure soit suspendue?

M. Howard: Monsieur l'Orateur, il n'est pas très utile que nous suspendions l'heure consacrée aux affaires inscrites au nom des députés si nous ne pouvons décider à quoi nous l'emploierons. Je crois que j'accéderais à la proposition initiale du solliciteur général, savoir, que nous examinions dans l'ordre les articles nº 117, 110 et 79, puis que je demanderais que la Chambre s'engage à examiner à la première occasion favorable, peut-être à l'occasion de l'heure consacrée aux affaires inscrites au nom des députés, jeudi prochain, la loi électorale du Canada et les dépenses d'élection. Le ministre peut-être certain que les membres de notre groupe n'entraveront pas l'adoption rapide de cette mesure législative

L'hon. M. Pennell: La générosité du député m'embarrasse, car je ne puis répondre oui, mais j'examinerai la question très soigneusement et l'aborderai plus tard avec le leader du gouvernement à la Chambre.

M. l'Orateur suppléant: La Chambre consent-elle à suspendre l'heure réservée aux mesures d'initiative parlementaire?

Des voix: D'accord.

[M. Howard.]

• (5.10 p.m.)

MODIFICATION À LA LOI SUR LES JUGES

DISPOSITION PRÉVOYANT DES TRAITEMENTS POUR DE NOUVEAUX JUGES DE COUR DE COMTÉ

L'hon. L. T. Pennell (pour le ministre de la Justice) propose que la Chambre se forme en comité pour étudier le projet de résolution suivant:

Qu'il est opportun de présenter une mesure modifiant la loi sur les juges de façon à prévoir des traitements pour un nouveau juge de cour de comté d'Ontario et un nouveau juge de cour de comté de la Colombie-Britannique.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sous la présidence de M. Batten.)

L'hon. M. Pennell: Monsieur le président, je ne retiendrai la Chambre que très brièvement. Il s'agit d'un projet de résolution bref mais assez important, qui vise à autoriser le paiement de traitements à un nouveau juge de cour de comté d'Ontario et à un nouveau juge de cour de comté de la Colombie-Britannique.

La nomination d'un nouveau juge de cour de comté d'Ontario est prévue par une mesure législative de cette province adoptée en juillet dernier grâce à une modification apportée à la loi sur les juges de comté.

Quant à la nomination d'un autre juge de cour de comté pour la Colombie-Britannique, on propose que le nouveau juge soit affecté au comté de Westminster. Présentement, il y en a deux pour ce comté. Cette nomination supplémentaire a été demandée par le procureur général de la province intéressée et par les deux juges actuels de la cour du comté de Westminster.

L'hon. M. Bell: Monsieur le président, le solliciteur général dirait-il à quel comté sera affecté le prochain juge de la cour de comté d'Ontario? Le sera-t-il à un comté particulier, ou s'agira-t-il d'un juge itinérant?

L'hon. M. Pennell: Si le projet de loi qui fera suite à ce projet de résolution est adopté, ce sera un juge itinérant. Je sais que ce terme est familier au député de Carleton. Le juge ne sera affecté à aucun comté en particulier.

L'hon. M. Bell: A-t-on demandé des juges additionnels pour l'Ontario? Il se peut qu'on en ait besoin dans le comté d'York du fait qu'on a proposé que l'application de la *Mechanics' Lien Act* passe de la cour suprême de l'Ontario à la cour de comté.

L'hon. M. Pennell: Nous n'avons reçu aucune demande officielle à cet égard. Je dois ajouter toutefois que la demande a pu être

retardée, car il existe un manque d'installations. Je ne voudrais pas critiquer le gouvernement de l'Ontario, qui vient d'inaugurer l'un des plus beaux palais de justice au pays. Cependant, je crois savoir qu'à l'heure actuelle, si d'autres juges étaient nommés, ils n'auraient pas de locaux.

M. Herridge: Monsieur le président, avant que le projet de résolution soit adopté, j'aimerais dire que j'ai très bien connu certains juges de cour de comté depuis le temps que j'habite dans les Kootenays. Je parle surtout des juges Dawson, J. O. Wilson, maintenant juge de la cour suprême de la Colombie-Britannique, du juge Nathan Nemetz et du juge Gansner, titulaire actuel de notre cour de comté. Je pourrais ajouter que tous ces messieurs sont hautement réputés en raison de l'intérêt qu'ils portent aux droits civils.

Je ne pouvais omettre de mentionner les services insignes de ces messieurs. Vu leur expérience et leur intégrité, ils sont tenus en haute estime par les habitants de la Colombie-Britannique, ceux des Kootenays en particulier. Je suis certain que le député de Kootenay-Est l'admettra avec moi. Pour une fois, nous sommes d'accord.

Tout le monde en Colombie-Britannique éprouve un grand respect pour ces hommes qui y ont joué un rôle si important dans l'administration de la justice. Ils y ont aussi contribué dans une grande mesure à la bonne marche de la démocratie. J'en ai connu deux personnellement au sein de commissions d'arbitrage et lors de conflits syndicaux; je connais leur sens de la justice.

J'ajouterai qu'aucun d'eux n'est riche. La profession légale ne les a pas enrichis. Ils ont souvent agi comme conseillers juridiques sans demander d'honoraires. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai tant d'estime pour eux. Ils ont tous rendu beaucoup de services à la province de Colombie-Britannique et très souvent aux habitants de la vallée des Kootenays.

M. Howard: Monsieur le président, j'aimerais commenter en deux mots ce projet de résolution, notamment quant à la méthode de nomination des juges. Je ne connais pas de cas particulier mais il est notoire, je crois, que très souvent les intéressés ont eu une affiliation politique. En effet, lorsque les libéraux étaient au pouvoir, les nouveaux magistrats avaient été des fidèles du parti libéral tandis que sous les conservateurs les nouveaux juges étaient connu pour leur sympathie envers le parti conservateur. Cela ne les empêchait pas d'être de bons juges. Je crois que, dans la majorité des cas, les juges ont une conduite exemplaire, au Canada, bien que leur nomination ait reflété leur affiliation politique plutôt que leur compétence légale. Ces deux facteurs peuvent coexister et entrer en ligne de compte pour les nominations, mais j'estime toutefois qu'il faudrait abolir cette pratique. L'affiliation politique d'un homme de loi ne devrait absolument pas entrer en ligne de compte pour la nomination.

D'après nous, lorsqu'on nomme un juge au Canada, on devrait envisager l'aptitude de la personne et sa façon de concevoir la justice et l'équité au lieu de chercher à connaître son affiliation politique. On devrait consulter les associations ou fraternités juridiques de chaque province avant de faire une nomination. Les associations du barreau ou d'autres groupes juridiques devraient être priés de recommander des personnes pour être nommées juges en cas de vacances. Ainsi, lorsque les juges sont nommés, on se soucierait moins de leur affiliation politique qu'on l'a fait jusqu'à maintenant. Je saurais gré au solliciteur général de me répondre à ce sujet.

L'hon. Mlle LaMarsh: Que répondrait le leader adjoint du parti de l'honorable député?

M. Howard: Si l'honorable représentante veut poser une question, qu'elle le fasse de manière à être entendue.

• (5.20 p.m.)

L'hon. Mlle LaMarsh: Le député nous dirait peut-être ce que répondrait le leader suppléant de son parti.

M. Howard: Le leader suppléant de mon parti est un monsieur tellement compétent, capable et direct, que je me sens incapable de dire ce qu'il en pense. Comme le sait l'honorable représentante, il est parfaitement capable d'exposer ses opinions lui-même.

M. Lewis: Monsieur le président, je suis d'accord avec l'honorable député de Skeena.

M. Howard: Je m'étonnerais fort que l'honorable représentant disconvienne de ce que j'ai dit. D'ailleurs, monsieur le président, nous apprécierions en ce moment quelques commentaires du solliciteur général, qui demande

qu'on augmente le nombre de nominations à la magistrature, soit qu'un nouveau juge soit nommé en Colombie-Britannique et un en Ontario. A mon avis, il lui appartient, à titre de membre du gouvernement, de nous donner une idée de ses intentions.

Je sais que le solliciteur général est bon et délicat. En toute sincérité et conviction, il serait probablement capable de dire que rien n'est plus éloigné de ses pensées que les convictions politiques de la personne qui pourrait être désignée à un de ces postes ou à toute autre vacance dans la magistrature de notre pays, à quelque titre que ce soit. Or, le solliciteur général, tout aimable et agréable qu'il est, ne restera sûrement pas en fonctions indéfiniment. Nous sommes en train de légiférer en prévision de l'avenir au sujet de la nomination future de gens qui seront appelés à siéger plus tard. Toutefois, il me semble que le moment serait bien choisi pour étudier d'autres moyens de faire de telles nominations.

Mon collègue, l'honorable représentant d'York-Sud, m'a chuchoté—ce que j'ignorais—que l'Association du barreau canadien a fait la même proposition que moi. Je suis fort heureux d'apprendre que l'Association du barreau canadien et moi-même partageons la même opinion à cet égard. Je suis persuadé que l'association aimerait savoir ce que le solliciteur général pense de sa proposition.

L'hon. M. Bell: Leurs propositions étaient équivalentes, mais non identiques.

L'hon. M. Pennell: Monsieur le président, je conviens avec le député que si les services politiques de la personne désignée entraient seuls en ligne de compte, le système devrait être modifié. Je soutiens au comité, et je ne peux me fonder que sur mon expérience restreinte des deux dernières années,—que l'élément primordial qui entre en considération—le comité notera, que je ne dis pas le seul—est la compétence du particulier à s'acquitter des fonctions de juge.

Je peux également signaler au comité qu'il est d'usage de tenir des consultations officieuses avec les sociétés professionnelles des avocats dans les provinces avant de faire des nominations. Je dois dire également qu'il incombe au Parlement de faire cette nomination et non à une association ou à une société professionnelle d'avocats. Si celui qui a été désigné néglige de s'acquitter de ses fonctions de façon appropriée, le gouvernement alors au pouvoir peut être blâmé. Je conviens avec le député que le service politique ne doit pas être l'élément primordial dans la désignation des hommes à la magistrature, mais je prétends que cette responsabilité doit incomber uniquement au Parlement.

M. Lewis: A ce sujet, monsieur le président, je signale au solliciteur général que sa réponse n'est pas vraiment satisfaisante. Je suis au courant, certes, comme la plupart des membres du barreau de l'Ontario et d'ailleurs, de ces discussions officieuses. Mais il serait de beaucoup préférable pour l'administration de la justice et le respect que le Canadien lui témoigne, si ces discussions n'étaient pas simplement officieuses? Ne serait-il pas préférable si tous les Canadiens savaient que des rouages ont été établis pour faire des nominations à la magistrature qui seraient vraisemblablement moins liées à l'association ou à l'activité politique du titulaire.

Some toute, ce qu'on propose ici—comme l'ont proposé l'Association du barreau canadien et si je me souviens bien la *Law Society of Upper Canada* et la *Law Society of Ontario*—est déjà reconnu en Grande-Bretagne. Je ne peux pas dire que ce principe est consacré par une mesure législative; j'ignore actuellement s'il en est ainsi.

L'hon. M. Turner: Monsieur le président, le député me permettrait-il ici une quesion? N'y aurait-il pas danger—je lui soumets la chose car il est membre de l'Association du barreau canadien et de la *Law Society of Ontario* et exerce la profession depuis beaucoup plus longtemps que moi—

L'hon. Mlle LaMarsh: La *Law Society of Upper Canada.*

M. Lewis: C'est le titre officiel.

L'hon. M. Turner: J'imaginerais que dans bien des cas ses membres n'ont pas l'impression de vivre en Haut Canada...

M. Lewis: En effet.

L'hon. M. Turner: ...mais de toute façon, n'y aurait-il pas danger en confiant la nomination de juges entièrement aux sociétés et associations du barreau...

M. Lewis: Ce n'est pas là ce qu'on propose monsieur l'Orateur, si vous me permettez d'intervenir avant que le ministre dÉtat continue. Ce n'est pas ce que propose le député de Skeena, pas plus que moi-même, ni, autant que je me souvienne, l'Association du barreau canadien. Je suis d'accord avec le solliciteur général. J'imagine que ce à quoi voulait en venir le ministre d'État c'est que la responsabilité de nommer des juges doit demeurer celle du gouverneur général en conseil et donc relever du Parlement. Personne ne discute la chose, personne ne s'y oppose.

On affirme—et j'exhorte le gouvernement à adopter ce point de vue—que l'administration de la justice bénéficierait beaucoup de la création d'un organisme officiellement reconnu et établi à des fins de consultation dans ce domaine. En ma qualité d'avocat, je ne suis pas sûr que cet organisme consultatif doive se limiter aux membres du barreau. Il est peut-être naturel que la majorité des membres soient hommes de loi; même s'ils ne formaient pas la majorité, ils pourraient, au sein de cet organisme, exprimer leur opinion sur les connaissances juridiques de ceux qu'on songe à nommer. A mon avis, on devrait établir—je ne parle pas au nom d'un groupement officiel d'avocats; je n'en ai ni l'autorisation, ni le pouvoir, ni la compétence, car je ne suis pas membre du conseil du barreau et ne détiens aucun poste de ce genre—un organisme consultatif comptant parmi ses membres des citoyens en vue, des gens en mesure de juger du caractère et des aptitudes d'un groupe de personnes dont le gouverneur général en conseil songe à faire des magistrats.

J'affirme au solliciteur général qu'un tel organisme dissiperait l'impression trop répandue que des hommes et des femmes sont nommés à la magistrature à cause de leur affiliation politique. Loin de moi de prétendre que c'était le facteur essentiel qui motive la plupart des nominations, mais tout les avocats qui ont plaidé devant les tribunaux ont eu des raisons de se demander parfois si ce n'était pas de ce facteur que dépendaient certaines nominations.

Je m'en voudrais de dire qu'il en est ainsi dans la majorité ou même dans un grand nombre de ces cas. Je suis disposé à admettre, de par mon expérience au sein du barreau, que les juges ne manquent pas de compétence et que c'est de cela que se sont tout d'abord inspirés ceux qui étaient chargés de les nommer. Toutefois, monsieur le président, le député de Skeena a proposé au solliciteur général une formule logique quant à cette question. Si les consultations au lieu d'être discrètes étaient plus officielles et qu'il y avait un organisme auquel le ministre de la Justice, le solliciteur général ou les responsables puissent demander des conseils, des recommandations et des commentaires qui ne devraient pas forcément être rendus publics, les Canadiens réagiraient mieux à ces nominations.

• (5.30 p.m.)

Je ne vois, pour ma part, aucune raison pour ne pas avoir un tel organisme dans le pays. Sauf erreur, il existe quelque chose de tel au Royaume-Uni; il en est ainsi là-bas, à moins que ma mémoire me trompe ou que j'aie été mal renseigné. Le Royaume-Uni est pourvu d'un organisme auquel le gouvernement demande des conseils et des commentaires avant de nommer les juges.

Tout le monde sait qu'il existe et qui le compose. Voilà pourquoi les Britanniques semblent beaucoup plus prêts que les Canadiens, du moins c'est ce que j'ai constaté dans mes rapports quotidiens avec ces derniers, à admettre que les nominations sont faites au mérite. Il vaudrait vraiment la peine d'agir de façon à persuader les Canadiens que les nominations à la magistrature ne dépendent pas d'abord de l'allégeance politique.

M. Howard: Le solliciteur général a dit que le Parlement renoncerait à sa responsabilité en permettant à quelqu'un d'autre de faire la nomination. J'aimerais dire quelques mots là-dessus. Ce n'est pas ce que j'ai proposé. Comme l'a rappelé le député d'York-Sud, j'ai parlé de consultations. S'il y a consultations d'une manière officielle, et j'ignore comment on y arrive, pourquoi pas alors des consultations officielles? Elles seraient alors une partie intégrante de notre façon de procéder.

Je n'ai pas proposé une formules nouvelle. On songe immédiatement au comité consultatif d'assurance-chômage en tant que groupe désigné par le gouvernement, mais nommé officiellement seulement après consultation avec les représentants du mouvement ouvrier et du patronat. Dans ma province, en Colombie-Britannique, c'est ainsi que sont nommés les membres du Conseil des relations ouvrières. A maintes reprises, on a officiellement demandé au mouvement syndical de la Colombie-Britannique de formuler des recommandations lorsqu'il y avait des nominations à faire. Les règlements stipulaient, sauf erreur, que trois personnes soient recommandées et que le gouvernement en choisisse une, afin

que l'organisme ouvrier ne prenne pas la décision lui-même en recommandant une seule personne.

Le bill que nous étudions depuis quelques jours renferme certaines dispositions restrictives au sujet des nominations. Dans un cas notamment la personne désignée comme membre de la Commission, qui sera instituée en vertu du bill, devra être un avocat. Cela constitue une restriction en ce qui concerne le privilège des nominations. Ce que je suggère n'est pas nouveau et n'a pas été proposé dans le sens interprété par le solliciteur général.

Puis-je lui demander s'il serait disposé à déférer le bill à un comité, afin que les organismes représentatifs, comme l'Association du barreau canadien, puissent y comparaître et présenter leur thèse et que le solliciteur puisse de son côté présenter la sienne pour voir s'il n'y aurait pas moyen d'en venir à une entente? Le comité plénier de la Chambre est un organisme plutôt étrange pour y étudier une question comme celle-là. Si le ministre était disposé à prendre une telle initiative à la suite de la deuxième lecture, l'étude du projet de loi progresserait peut-être davantage.

L'hon. M. Bell: Toutes les résolutions de ce genre donnent lieu à des discussions comme celles que nous venons d'entendre. Malheureusement, on crée souvent l'impression que quelque chose fait défaut dans la magistrature du Canada à l'heure présente. Je m'élève énergiquement contre cette idée car, à mon avis, le Canada peut s'enorgueillir de la qualité de sa magistrature à tous les niveaux. D'après moi, aucun pays du monde, en général, ne compte de juges plus érudits et plus intègres que le Canada. On ne saurait trop le répéter.

Je n'ai jamais pensé qu'un homme mêlé aux affaires publiques ou à la politique d'un parti en particulier doive, par le fait même, être écarté de toute autre charge publique. A mon sens, les magistrats comptent parmi les plus grands serviteurs de l'État, mais le service public, au sein d'un parti politique, quel qu'il soit, est une des formes les plus valables du service public et prépare à du service public subséquent. Il importe d'insister là-dessus car le problème, c'est que trop peu d'avocats participent aux affaires publiques de la collectivité.

M. Peters: Vous ne pouvez faire campagne pour la magistrature ici.

L'hon. M. Bell: Le temps où je faisais la lutte pour la magistrature est depuis longtemps révolu. La seule fois où je l'ai fait, j'ai réussi, mais je ne crois pas jamais me présenter de nouveau.

[M. Howard.]

Il faut éviter, dans cette enceinte, toute parole qui dissuaderait des avocats de faire de la politique ou qui leur ferait croire que l'activité politique pourrait nuire plus tard à leurs chance d'accéder à la magistrature du pays. Si l'on créait cette impression, je crois que ce serait très nuisible à la magistrature du pays. J'ai eu l'avantage de connaître un grand nombre de ministres de la Justice au pays. Je crois que tous ont pris leurs responsibilités avec beaucoup de sérieux. En fait, ils ont passé des heures angoissantes à examiner des nominations à la magistrature et à étudier la responsabilité qui accompagnait leurs recommandations au cabinet. J'ai siégé au cabinet et j'ai surveillé des ministres qui participaient à ces discussions. Je puis vous assurer que ces discussions n'avaient aucun rapport avec la politique mais portaient sur les qualités de l'homme et sur la question de savoir s'il possédait les qualités qui en ferait un digne magistrat.

Il est sans doute sage de consulter les membres de l'Association du barreau. Cependant, je suis d'avis que pas un ministre de la Justice ni aucun membre du gouvernement, au pays, ne peut s'en remettre de sa responsabilité à une association provinciale ou nationale du barreau. Il existe des cliques au sein de l'Association du barreau canadien; il y en a au sein de la *Law Society of Upper Canada* et de la *Law Society of British Columbia,* tout comme il en existe au sein de toute autre association. A mon avis, aucun membre responsable de notre gouvernement ne devrait déléguer son autorité à un corps quelconque qui n'a aucune responsabilité envers la population et n'a de comptes à rendre qu'à un petit groupe. Il peut y avoir autant de consultations que l'on veut. Les ministres de la Justice l'on fait dans le passé, je crois, et leurs successeurs le feront à l'avenir. Cependant, monsieur le président, une abdication en faveur d'un autre organisme, à mon avis, n'est pas du tout acceptable. Nous ne devrions rien permettre de la sorte.

J'ai pris la parole seulement pour dire—et je le répète—qu'à mon sens, notre pays est doté d'une excellente magistrature et nous devrions souligner ce fait en toute occasion.

M. Howard: Il n'a toujours été question que d'un corps consultatif. L'éloquence du député de Carleton me porte à dire qu'il vient de prononcer un des meilleurs discours non pertinents que j'aie entendu depuis quelque temps.

(Rapport est fait de la résolution qui est adoptée.)

L'hon. M. Pennell demande à présenter le bill n° C-262, modifiant la loi sur les juges.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.

• (5.40 p.m.)

M. l'Orateur suppléant: Quand le bill sera-t-il lu pour la deuxième fois? Maintenant?

M. Howard: Monsieur l'Orateur, à mon avis, il devrait subir la deuxième lecture un autre jour. Un des mes collègues qui s'intéresse d'une façon particulière à la question, n'est malheureusement pas ici car il n'a pas été informé qu'elle serait mise à l'étude. Nous vous saurions gré si le projet de loi pouvait subir la deuxième lecture un autre jour.

L'hon. M. Pennell: Je comprends la demande du député et je suis disposé à m'y rendre.

M. l'Orateur suppléant: A la prochaine séance de la Chambre.

MODIFICATION À LA LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

DISPOSITION VISANT LA CONSTITUTION PAR LETTRES PATENTES

L'hon. John N. Turner (au nom du Registraire général) propose la 2e lecture du bill n° S-51 modifiant la loi sur les corporations canadiennes afin de faciliter la constitution par lettres patentes de corporations sans but lucratif.

L'hon. M. Bell: Le ministre d'État (M. Turner) fera-t-il une déclaration au sujet de ce projet de loi?

L'hon. M. Turner: Monsieur l'Orateur, je ferai une brève déclaration.

Ce projet de loi a pour objet de prévoir une autre méthode de constitution en corporation des sociétés sans but lucratif. Il s'agit, comme on peut le lire dans les notes explicatives, de sociétés qui poursuivent des fins ayant un caractère national, patriotique, religieux, philanthropique, charitable, scientifique, artistique, social, professionnel ou sportif, ou quelque objet semblable.

A l'heure actuelle, il faut soumettre ces demandes de constitution en sociétés à la Chambre des communes qui en traite pendant l'heure réservée à l'étude des mesures d'initiative parlementaire, sauf si les membres de la société proviennent de plus d'une province ou si celle-ci fait des affaires dans plus d'une province, au sens de l'article 144 actuel de la loi sur les corporations canadiennes. Au fond, le bill offre une autre méthode de constitution en corporation qui permet à des organismes de ce genre de demander au bureau du registraire général des lettres patentes pour être constitués en corporation de la façon ordinaire. Ils peuvent toujours, bien entendu, s'adresser au Parlement.

C'est impossible pour le moment à cause du libellé de l'article actuel, je le répète, d'après lequel la corporation est créée aux fins d'accomplir des objets dans plus d'une province du Canada. On remplace ces mots par les suivants: «qui ressortissent à l'autorité législative du Parlement du Canada.»

Avant la décision de la Cour suprême du Canada dans l'affaire Saumur, on pensait que le Parlement du Canada n'avait aucune compétence à l'égard des organismes religieux, sauf si leur domaine d'activité s'étendait à plus d'une province, car, on estimait que l'article relatif aux droits civils et à la propriété, soit le numéro 13 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, accorde aux provinces une compétence et une autorité exclusives à l'égard des organismes religieux. Depuis l'affaire Saumur, il est maintenant évident que le Parlement du Canada a compétence en la matière et on remplace par les mots «qui ressortissent à l'autorité législative du Parlement du Canada» les anciens mots de portée plus limitée «d'accomplir des objets dans plus d'une province du Canada».

L'hon. R. A. Bell (Carleton): Monsieur l'Orateur, le ministre d'État (M. Turner) remplit provisoirement les fonctions du registraire général et président du Conseil privé (M. Favreau). Permettez-moi une digression pour dire combien je regrette de voir que le registraire général ait dû renoncer à certaines de ses responsabilités. Nous attendons tous son retour à la Chambre avec impatience. Nous espérons qu'il recouvrera la santé et qu'il pourra assumer de nouveau ses fonctions avec toute la vigueur et l'intelligence qui le distinguent.

Le ministre d'État a énoncé l'objet de la mesure à l'étude. Elle tend à libérer la Chambre de la nécessité de traiter de bills d'initiative parlementaire qui se rattachent uniquement à des questions intéressant une seule province du Canada. A mon avis, la portée de la mesure pourrait s'étendre beaucoup plus qu'on ne l'a prévu. Je crains que lors de la préparation du bill il ne se soit produit quelque chose qui restreint à coup sûr ce qui constituait auparavant l'autorité d'émettre des lettres patentes aux sociétés à caractère national, patriotique, religieux, phi-

lanthropique et charitable—ce que nous désignons ordinairement les compagnies relevant de la Partie II de la loi.

L'autorité législative concernant la constitution de sociétés est, évidemment, partagée entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Certains genres de sociétés peuvent être constituées en vertu d'une loi fédérale mais non d'une loi provinciale, et *vice versa*. Le paragraphe (11) de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique prévoit que les provinces ont le droit de légiférer sur—

...la constitution des compagnies pour des objets provinciaux.

L'article 91 ne fait aucune mention de la constitution de sociétés, si ce n'est le paragraphe (15) qui traite de la constitution des banques. Toutefois, le Conseil privé a soutenu dans des causes célèbres sur le droit relatif aux sociétés commerciales—l'affaire *John Deere Plough c. Wharton*, l'affaire *Bonanza Creak Goldmining c. Le roi* et l'affaire *Great West Saddlery Co. c. Le roi*—que le Parlement du Canada, et par ricochet le gouvernement canadien, a le pouvoir d'émettre des lettres patentes au sujet de sociétés dont l'autorité, si j'ose dire, dépasse considérablement le cadre du pouvoir législatif de notre Parlement.

Autrement dit, j'estime qu'en vertu de son autorité résiduaire le Parlement a le pouvoir de conférer à une corporation le statut de personne civile, même si les objets de la corporation ressortissent à la compétence législative d'une province.

Qu'il me soit permis de mentionner le genre de corporations qui ont toujours été constituées par lettres patentes en vertu de la Partie II et qu'à mon sens la présente mesure risque de limiter. Prenons comme exemple le cas de la Fédération canadienne des enseignants. Tous ses buts et objets relèvent exclusivement de l'autorité provinciale; pourtant, cette Fédération a été constituée en corporation par lettres patentes émises par le secrétaire d'État du Canada.

Je pourrais également citer le cas de l'Association canadienne des universités et collèges et de la *Canadian Guild of Dispensing Opticians*. Dans aucun de ces cas, les objets des corporations relève-t-il de la compétence du Parlement fédéral; néanmoins, lesdites corporations ont été constituées par le secrétaire d'État en vertu de l'autorité législative qui lui est conférée par le Parlement.

Je puis aussi faire mention de la *Canadian Bible Society*, de l'Association canadienne des professeurs d'université, de la Société canadienne du cancer, du *Canadian Council of Christians and Jews*, de l'Association canadienne des constructeurs, de l'Association canadienne des bonnes routes, de la Fondation canadienne, de l'Association canadienne d'aide aux sourds, de l'Association canadienne des chefs de service d'incendie, de l'Assocaition canadienne d'aide aux enfants arriérés, de l'Association canadienne des auteurs, de l'Association canadienne des historiens, de l'Association canadienne d'hygiène mentale, de l'Association canadienne pour les sciences politiques, et de bien d'autres encore. Dans la plupart de ces cas, les objets des corporations créées par lettres patentes provenant du secrétaire d'État sont de portée exclusivement provinciale.

Mais que dit la présente mesure? J'invite la Chambre à comparer cette mesure aux dispositions du vieil article 144, qui autorisait le Régistraire général à créer par lettres patentes:

...un corps constitué et politique, sans capital-actions, aux fins d'accomplir dans plus d'une province du Canada, sans gain pécuniaire pour ses membres, des objets d'un caractère national, patriotique, religieux...

Et ainsi de suite. Or, l'amendement proposé, monsieur l'Orateur, stipule que cette disposition peut s'appliquer à—

...des objets qui ressortissent à l'autorité législative du Parlement du Canada.»

• (5.50 p.m.)

J'aimerais que le ministre me dise comment l'autorité législative du Parlement du Canada peut ressortir à des objets de la Fédération canadienne des enseignants, de la *Canadian Guild of Dispensing Opticians* ou de l'Institut national canadien des aveugles. On a toujours supposé qu'une autorité résiduaire, accordée au Parlement par les premiers pouvoirs prévus à l'article 91 et par les pouvoirs commerciaux, lui permettait de créer une société et de lui conférer le statut d'une personne, mais que les objets de ces sociétés étaient ceux qui ressortissent seulement à l'autorité législative des provinces.

Si j'ai raison, la mesure législative actuelle ira plus loin que nous n'en avons jamais eu l'intention. Ce qui m'inquiète, c'est que nous restreindrons peut-être à l'avenir le pouvoir de constituer en société par lettres patentes des organisations nationales qui jouent un rôle important dans la vie du pays, vu que d'aucuns pourront alléguer que les objets de ces

organismes, surtout des professionnels, ne ressortissent pas à l'autorité législative de notre Parlement.

Nous parlions tout à l'heure de l'Association du barreau canadien. Les organisations professionnelles nationales ne pourront peut-être plus être constituées en société, à cause de la mesure législative actuelle. C'est ce qui m'inquiète. J'espère que le ministre pourra dissiper mes craintes, autrement je devrai m'opposer à tout prix au bill.

M. Knowles: Puis-je poser une question au député? Ne pense-t-il pas qu'une virgule après le mot «objets» changerait quelque peu son argument? Je m'explique. Si l'autorité législative du Parlement se rapporte à des objets seulement, son argument pourrait être valable. Mais si on insère une virgule après le mot «objets», plusieurs choses différentes se trouvent reliées par le mot «ou». Cette petite virgule ne change-t-elle pas quelque peu son argument?

L'hon. M. Bell: Je ne le crois pas, monsieur l'Orateur. Le mot «objets» est tout à fait qualifié par les mots «qui ressortissent à l'autorité législative du Parlement du Canada».

M. Knowles: Et le reste de l'article?

L'hon. M. Bell: Oui, je sais gré au député de ses paroles. Le reste de l'article se lit ainsi:

...d'un caractère national, patriotique, religieux, philanthropique, charitable, scientifique, artistique, social, professionnel ou sportif ou des objets analogues...

Je ne vois pas comment l'interprétation peut être confuse. Les objets seront qualifiés par les mots, «qui ressortissent à l'autorité législative du Parlement du Canada». Ce sont les seules situations où il est possible pour le registraire général de constituer en corporation par lettres patentes.

J'espère qu'on pourra démontrer que j'ai tort. Je ne veux pas, sous prétexte de soulager cette Chambre de la responsabilité de promulguer des bills privés, restreindre ce qui est l'autorité évidente du secrétaire d'État et du registraire général comme cela s'est présenté en des occasions précédentes.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Je voudrais dire quelques mots, pour répondre au député de Carleton. A mon avis, nous faisons ce à quoi il s'oppose depuis quelque temps. Peu importe, à mon sens, qu'il s'agisse ici d'un bill privé, d'initiative parlementaire constituant l'Association nationale des scouts, ou qu'il y ait des lettres patentes donnant le même résultat. Le fait est que nous avons encombré le *Feuilleton* de choses qui ne devraient pas y être inscrites. Nous avons demandé aux catholiques d'approuver l'Église de Dieu, ou l'Église baptiste, et nous avons demandé aux baptistes d'approuver les Églises catholiques et ainsi de suite. Nous avons demandé aux députés de sanctionner, par exemple, l'organisation internationale des endocrinologistes—on a peine à prononcer le mot.

Le député de Carleton ne s'opposait pas à ces bills privés. Il s'oppose à la création d'un organisme parlementaire plus compétent que la Chambre pour s'occuper des bills d'initiative privée. Bon nombre de ces questions doivent être étudiées minutieusement.

Permettez-moi un exemple. Il n'y a pas longtemps, un organisme qui, à mon avis, aurait la main haute sur des centaines de millions de dollars a tenté de se constituer en société. Ni l'agent parlementaire qui répond à l'Orateur, ni le représentant de l'organisation, n'a réussi à présenter les résolutions de l'organisme, provincial ou national, pour prouver que les quatre ou cinq personnes qui témoignaient n'étaient pas de fait les seules à demander la constitution en société par laquelle ils auraient pleins pouvoirs sur l'actif de l'organisme.

Je me suis entretenu avec le député de Carleton. Il m'a fait comprendre que certaines associations, et je parle en dehors de toute considération juridique pourraient être traitées selon une meilleure formule. Les organisations mentionnées dans cette mesure ne sont pas celles qui ont motivé sa légitime opposition. Il nous faut faire en sorte maintenant d'adopter une meilleure formule quant à la constitution en corporation de telles associations.

Si ce projet de loi n'est pas adopté, je compte voir le député de Carleton jouer un rôle plus actif qu'auparavant dans la question des constitutions en corporation.

Cette mesure, à mon avis, va de l'avant et elle mérite l'appui des députés. Un bill privé devrait être soumis à un organisme plus compétent peut-être que nous pour l'étudier. Je parlais de la constitution en corporation des institutions sans but lucratif.

M. l'Orateur suppléant (M. Richard): La Chambre consent-elle à adopter ladite motion?

L'hon. M. Bell: Sur division.

(La motion est adoptée sur division, le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Richard, passe à l'examen des articles.)

Sur l'article 1—

L'hon. M. Bell: J'attends une réponse de la part du ministre. Je n'étais pas prêt à accepter la deuxième lecture avec les réserves que j'ai formulées sans avoir obtenu une explication de la part du ministre.

L'hon. M. Turner: J'aimerais répondre brièvement à la question d'ordre constitutionnel soulevée par le député de Carleton. J'ai pris la précaution d'obtenir une opinion des légistes de la Couronne sur la question. D'après les légistes, l'amendement proposé au paragraphe 1 de l'article 144 élargit les pouvoirs actuels du ministère du Registraire général, conformément à la décision rendue par la Cour suprême du Canada dans la cause Saumur: Ainsi, en vertu de la loi actuelle, une société à but lucratif faisant des affaires dans plus d'une province pourra recevoir des lettres patentes du ministère du Registraire général. Sinon, le Parlement serait saisi de l'affaire.

• (6.00 p.m.)

Toute organisation de ce genre formée, dans l'ensemble, de Canadiens, et dont l'activité ne se borne pas à une seule province, mais qui n'est pas nécessairement tenue de l'exercer dans plus d'une province, pourrait maintenant obtenir des lettres patentes.

La question posée par le député de Carleton est la suivante: cela signifierait-il que le Parlement autoriserait le ministère du Registraire général à usurper les droits des provinces en accordant à des associations professionnelles nationales qui relèvent normalement des provinces une charte fédérale de constitution en corporation.

L'hon. M. Bell: Au fait, c'est le contraire. Je craignais que le Registraire général n'ait pas ce pouvoir.

L'hon. M. Turner: Cela revient au même. On m'informe que les professions ou les associations en cause seraient régies par les assemblées législatives provinciales pour ce qui est des mesures disciplinaires, mais que rien n'empêche les médecins, les professeurs, les dentistes ou les membres du barreau de se former en association nationale et de relever ainsi du gouvernement fédéral, car ce n'est pas la dispensation de l'enseignement ou la pratique de la médecine que l'on envisage, mais l'association de professionnels ou d'étudiants, ce qui fait certainement partie des attributions du Parlement.

Si les buts de l'association qui demande une charte comprenaient la délivrance de permis à ses membres ou l'imposition de mesures disciplinaires, questions qui relèvent de la compétence provinciale, il faudrait les faire disparaître avant que des lettres patentes soient accordées ou que le Parlement puisse donner son assentiment.

Avant de terminer, je dois dire qu'on m'apprend que l'amendement élargit les pouvoirs prévus à l'article 144 de la loi sur les corporations canadiennes et n'empêcherait pas la constitution en corporation d'associations dont les buts, étant de la nature décrite ou d'une nature semblable, visent à réunir en une association, sans capital-actions et sans gain pécuniaire pour ses membres, des personnes ayant la même profession ou occupation ou les mêmes intérêts partout au Canada plutôt que dans une seule province.

L'hon. M. Bell: On s'apercevra que j'ai discuté de la question avec des membres du gouvernement qui partagent mes inquiétudes. Je veux tout simplement que le registraire général adjoint m'assure sans équivoque que le fait d'inclure dans cette mesure législative les mots «qui ressortissent à l'autorité législative du Parlement du Canada» n'empêcherait d'aucune façon la constitution en corporation par lettres patentes d'organismes déjà constitués en corporations, par exemple la Fédération canadienne des enseignants, l'Association canadienne des opticiens, la *Bible Society*, la Société canadienne du cancer et autres.

L'hon. M. Turner: Pour autant que j'interprète correctement les remarques du député, je puis en fournir l'assurance.

(L'article est adopté.)

Les articles 2 et 3 sont adoptés.

Le préambule est adopté.

Le titre est adopté.

Rapport est fait du bill.

M. l'Orateur suppléant: Quand le bill sera-t-il lu pour la troisième fois?

M. Knowles: Du consentement de la Chambre, dès maintenant.

L'hon. M. Turner propose la troisième lecture du bill.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Rapp: Puis-je demander au leader de la Chambre de nous dire quels travaux nous aborderons lundi prochain?

L'hon. M. Turner: A titre de remplaçant du leader suppléant, j'aimerais dire aux honorables députés que l'ordre des travaux comporte d'abord l'article 92, le bill des transports. Si nous en termirons l'étude, nous passerons à l'article 79, le bill de financement des Chemins de fer nationaux du Canada et, ensuite, à l'article 84, la loi d'interprétation.

(A 6h. 08, la séance est levée d'office en conformité du Règlement.)

APPENDICE

(*Voir page 11,749*)

DÉCLARATION DE LA COMMISSION DU BLÉ AU SUJET DU PAIEMENT FINAL

La Commission canadienne du blé a annoncé aujourd'hui le paiement final qui sera versé aux producteurs qui lui ont livré du blé durant la campagne agricole de 1965-1966.

Les producteurs ont livré une quantité globale de 559,790,073 boisseaux de blé à la Commission au cours de la campagne agricole de 1965-1966, dont 18,369 boisseaux de blé durum. Le paiement final à verser aux producteurs s'élève à $270,028,575 dont $9,948,861 seront payés aux producteurs qui ont livré du blé durum. Il ne s'agit pas d'un paiement par le gouvernement du Canada, mais des recettes nettes de la Commission canadienne du blé provenant des ventes du blé de l'Ouest canadien pendant la campagne agricole de 1965-1966.

Le versement final moyen pour le blé autre que le blé durum s'établit à 48.087c. le boisseau. Dans le cas du blé durum il est de 52.549c. le boisseau.

La Commission adressera les chèques aux producteurs à partir du 17 janvier 1967.

Le paiement final est fondé sur la qualité, conformément aux dispositions de la Loi sur la Commission canadienne du blé. Les taux du paiement final pour les principales catégories de blé s'établissent comme il suit:

Blé rouge de printemps:	Paiement final (en cents le boisseau)
N° 1 du Nord-Manitoba	49.202
N° 2 du Nord-Manitoba	50.138
N° 3 du Nord-Manitoba	45.806
N° 4 du Nord-Manitoba	47.253
Blé n° 5	53.559
Blé n° 6	56.034
Blé de provende	57.148

Blé durum ambré:	Paiement final (en cents le boisseau)
Durum ambré n° 1 de l'O.C.	53.188
Durum ambré n° 2 de l'O.C.	54.284
Durum ambré n° 3 de l'O.C.	51.952
Durum ambré n° 4 de l'O.C. extra	53.407
Durum ambré n° 4 de l'O.C.	51.723
Durum ambré n° 5 de l'O.C.	51.045
Durum ambré n° 6 de l'O.C.	53.390

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 16 janvier 1967

La séance est ouverte à deux heures et demie.

LA LOI SUR LA MISE EN TUTELLE DES SYNDICATS DES TRANSPORTS MARITIMES

PROLONGATION JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1967

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, je désire déposer des exemplaires anglais et français de la proclamation prorogeant jusqu'au 31 décembre prochain la loi sur la mise en tutelle des syndicats des transports maritimes, en vertu de laquelle a été établi un conseil d'administration concernant certains syndicats maritimes. Je demande, avec le consentement de la Chambre, que ce document soit publié en appendice au hansard de la Chambre. Je dépose cette proclamation pour me conformer à la loi, qui en exige le dépôt au Parlement dans un délai limité.

M. l'Orateur: La Chambre y consent-elle?

Des voix: Entendu.

[*Note de l'éditeur: Le texte du document précité figure en appendice, page 11875.*]

L'hon. M. Nicholson: Monsieur l'Orateur, mercredi dernier, j'ai informé la Chambre que je ferais prochainement, lors de l'appel des motions, une déclaration à ce sujet. A mon sens, il convient de faire cette déclaration dès maintenant. Lorsque mon prédécesseur, l'actuel ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, a présenté un projet de loi plaçant en tutelle les syndicats maritimes en question, une situation alarmante mettait en cause, non seulement les syndicats et leurs membres, mais l'ensemble de notre marine marchande utilisant les routes océaniques, la voie du Saint-Laurent et les Grands lacs.

A cet égard, les députés se souviendront nettement de la dislocation de la navigation qui a marqué les années 1962 et 1963, de l'enquête du juge Norris et de ses conséquences. La loi en question a été adoptée en octobre 1963. Quatre députés seulement s'étaient opposés, si mes souvenirs sont exacts, à la motion portant deuxième lecture du bill et la troisième lecture en avait été approuvée à l'unanimité. Le préambule de la loi signalait la situation critique qui régnait alors, les dangers qu'elle comportait pour l'économie du Canada et nos relations internationales; on y insistait sur la nécessité de faire régner la paix, l'ordre et une saine administration en ce qui concerne la voie maritime du Saint-Laurent, les ports et le littoral du Canada. Le préambule soulignait en outre que le mécanisme démocratique d'un certain syndicat maritime avait été faussé et recommandait l'établissement d'une tutelle afin de permettre aux marins de prendre en main la direction de leurs organisations. Dès octobre 1963, les administrateurs ont poursuivi sans relâche ces objectifs et d'autres fins dans l'intérêt des marins et de l'industrie; les rapports annuels qu'ils ont soumis au Parlement attestent les tâches et les entreprises auxquelles ils se sont livrés ainsi que le progrès accompli à cet égard. Leur objectif ultime a été, et continuera d'être l'élimination des causes profondes du malaise qui a provoqué la dislocation de la navigation et non seulement l'examen des symptômes occasionnels de ce malaise.

• (2.40 p.m.)

Dans ces rapports au Parlement, le conseil d'administration a caractérisé les causes fondamentales de la dislocation de la navigation comme étant les suivantes: (1) la rivalité entre syndicats et leur incapacité de collaborer ou de se mettre d'accord sur une méthode de règlement de leurs problèmes; (2) le manque évident de cohésion et de collaboration entre employeurs; (3) les arrangements des bureaux d'embauche dans l'industrie des transports maritimes.

Ce dernier problème est lié à des questions découlant du recrutement des équipages de navires, de l'éducation, de la formation et de la certification des marins et du mouvement de la main-d'œuvre. Bien que leurs effets soient restreints, ces questions continuent de créer de sérieuses difficultés pour l'industrie et il faudrait y apporter une solution en 1967 de préférence.

Je suis heureux de signaler que des progrès ont été réalisés en matière de collaboration entre syndicats, d'unité entre employeurs et de communication des syndicats entre eux et avec l'association des employeurs. On a constaté que les administrateurs ont une influence unificatrice. Ils m'ont cependant signalé, pendant la dernière semaine de 1966, que plusieurs de leurs objectifs n'ont pas été pleinement atteints. A mon avis, il serait infiniment regrettable que, faute de temps, les travaux

déjà bien avancés ne soient pas terminés et restent ainsi inachevés, ce qui provoquerait d'autres troubles dans l'industrie.

La question de savoir si la loi devait être prorogée a été examinée par le gouvernement, le 29 décembre. Il a été jugé désirable de maintenir les administrateurs pendant une nouvelle période limitée—j'insiste sur le terme «limitée»—pour leur permettre d'atteindre pleinement les objectifs qu'ils ont estimés avantageux pour les syndicats et pour l'industrie maritime en général. Ce nouveau délai permettra aux administrateurs de mener leurs opérations à bonne fin. Soit dit en passant, monsieur l'Orateur, les députés et le public en général seront—j'en suis sûr—intéressés et satisfaits d'apprendre que le personnel des administrateurs est passé de 32, à l'origine, à 9 à l'heure actuelle; au cours des mois écoulés, les efforts des administrateurs en vue de mettre fin à leur mandat ont donc été fructueux.

Je suis heureux de déclarer que le président du conseil d'administration, M. le juge René Lippé, ainsi que les deux autres membres, MM. Charles Millard et Joseph Mackenzie, sont convenus de continuer leur mandat durant le nouveau délai assigné. Ainsi que le soulignent les résultats, ils ont œuvré au mieux de l'intérêt national et j'aimerais à cette occasion leur transmettre les remerciements du gouvernement et sans aucun doute ceux du Parlement pour leurs travaux. En terminant, j'aimerais ajouter que ce nouveau délai de prorogation ne saurait nullement, comme l'ont craint certains, gêner les négociations collectives qui doivent intervenir dans cette industrie vers la fin de l'année.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Le ministre a répété aujourd'hui ce que les journaux ont annoncé il y a quelques semaines: la tutelle des syndicats de transport maritime sera prolongée d'une autre année.

Comment ne pas conclure à des malentendus, de la mollesse et des divergences d'opinions chez les administrateurs si, après trois ans, une autre année de tutelle s'impose. Pour ma part, et de l'avis de ceux qui ont suivi l'affaire de près, les administrateurs n'ont accompli aucune réforme d'importance au sujet des syndicats. Autrement, il n'aurait pas été nécessaire de prolonger la tutelle d'une autre année.

En fait, on a constaté des divergences d'opinions très marquées chez les administrateurs. Le Parlement a eu beaucoup de mal à obtenir d'eux des renseignements. Le comité permanent des relations industrielles avait essayé il y un an ou deux, mais en vain. Nous n'avons pu tirer de renseignements des membres du conseil de tutelle sur la tenue des élections et sur d'autres questions essentielles et importantes qu'à notre sens, les Canadiens et nous-mêmes avons le droit de connaître. S'ils avaient apporté certaines réformes au cours des trois années de leur mandat, ils se seraient empressés d'en faire part aux députés, membres du comité permanent des relations industrielles.

Une des premières choses qu'ont permises et sanctionnées les administrateurs des syndicats de transports maritimes a été la violation de la constitution concernant les élections. Le conseil d'administration du Syndicat international des marins est exactement le même en ce moment qu'avant l'établissement de la commission de tutelle, si ce n'est que M. Hal Banks n'en fait plus partie et que rien n'est fait à son sujet.

On n'a pas fourni la moindre assurance que des réformes seraient apportées au Syndicat international des marins. La preuve, c'est que même le CTC n'a pas pris d'autres mesures en vue de s'affilier au Syndicat. La mise en tutelle doit se continuer pendant encore un an, et si cette année ne donne pas de meilleurs résultats que les trois précédentes, alors cet argent aura été dépensé en pure perte, à mon avis, car nous serons alors au même point qu'en 1963.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, il y a environ deux semaines et demie que la proclamation a été émise et une semaine que le Parlement a repris la session. Je crois que le délai entre ces deux événements et la déclaration d'aujourd'hui expliquent parfaitement les motifs qui ont inspiré cette mesure au gouvernement. C'est clair qu'il a fallu tout ce temps pour rédiger cette déclaration et chercher à expliquer l'inexplicable.

Le ministre a dit, je crois, que la principale raison de la prolongation de la mise en tutelle, c'est qu'elle serait un facteur d'union et que les administrateurs l'avaient averti que plusieurs objectifs n'avaient pas été atteints. Conséquemment, je crois qu'il incombe au ministre d'expliquer à la Chambre pourquoi on n'a pas atteint ces objectifs. Il n'a pas saisi l'occasion de le faire aujourd'hui; j'espère qu'il le fera un jour.

En passant, je dirais qu'on aurait vraisemblablement pu éviter de prolonger le mandat du conseil du tutelle, ce que je n'admets certes pas, si le Congrès du travail du Canada, au lieu de lambiner, avait favorisé la demande de réintégration au Congrès d'un des syndicats en tutelle. De même, en passant, j'aimerais mentionner le mémoire soumis au ministre du Travail le 22 novembre 1966 par la *Dominion Marine Association,* qui groupe des sociétés maritimes, afin qu'on puisse voir un peu

quelle est la véritable raison pour laquelle on impose une autre année de tutelle. A la page 3 du mémoire, la *Dominion Marine Association* dit ceci:

> Les sociétés membres de la DMA estiment futile d'entreprendre des négociations collectives avec le Syndicat international des marins du Canada avant que les problèmes découlant de l'application du Code...

Il s'agit du Code canadien du travail «Normes».

> ...ne soient réglés.

Selon sa déclaration, la *Dominion Marine Association* n'était vraiment pas intéressée à entreprendre des négociations collectives, en dépit de ce que dit la loi. Voilà, d'après moi, la véritable raison du prolongement de la tutelle, soit que le gouvernement cherche à imposer une influence tranquilisante aux négociations qui auront cours plus tard cette année, espérant que les résultats de ces négociations répondront mieux aux désirs de la DMA et du gouvernement et, par voie de conséquence, moins bien à ceux des employés de l'industrie.

Fait intéressant à noter, le ministre a dit que certaines questions concernant la sécurité, l'équipage des navires et d'autres du même genre constituaient autant de raisons de plus pour prolonger la mise en tutelle. Pour ma part, je vois là une insulte dirigée contre le ministre des Transports par le ministre du Travail, car il incombe au ministre des Transports, en vertu de la loi, de régler les questions concernant les équipages et la sécurité en mer, questions qu'il écarte ou diffère depuis quelques mois. Les choses vont bien mal lorsqu'un ministre a besoin de l'aide d'un autre pour justifier l'imposition de la tutelle.

Maintenant que le mal est fait, l'affaire présente peut-être un bon aspect, et c'est que les membres du conseil d'administration garderont leur poste. D'après moi, la venue d'un nouveau groupe d'administrateurs au beau milieu de la réorganisation ne susciterait que de la confusion. C'est pourquoi l'annonce faite aujourd'hui a peut-être du bon.

• (2.50 p.m.)

J'aimerais demander au ministre s'il serait prêt à déposer la correspondance qui a été échangée entre lui-même et les membres du conseil d'administration concernant la prolongation. Je lui demanderais de déposer sa lettre ainsi que leur réponse. En guise de conclusion, je dirai que la déclaration du ministre me rappelle un peu une pellicule employée dans la cuisine et appelé *saran wrap*, parce qu'elle est certainement légère, évidemment transparente et, comme le saran wrap, recouvre une chose qui ne sent pas très bon.

M. Howard Johnston (Okanagan-Revelstoke): Monsieur l'Orateur, l'annonce que la tutelle se prolongera d'un an doit susciter un certain malaise, si l'on songe au temps qui s'est écoulé depuis qu'on l'a mise en vigueur. Je suis certain que le public canadien ne tient pas à un retour aux circonstances qui ont présidé à cette mise en tutelle. A mon avis, on doit espérer que cette prolongation ne servira pas à mettre la question au rancart pour une autre année, après quoi le problème réapparaîtra aussi complexe qu'avant. Ce délai devrait permettre de régler certains des problèmes qui persistent au sujet des relations entre ce groupe de syndicats et l'industrie des transports sur les Grands lacs et la voie maritime. Nous savons que le gouvernement n'a pas encore pris de décision au sujet de l'extradition de M. Banks des États-Unis et de l'intervention possible, cette année, de cette personne dans l'affaire qui nous occupe. C'est une affaire d'intérêt capital.

Il est à espérer que, sans l'adoption d'une mesure législative, les syndicats canadiens établiront les conditions en vue de restreindre la durée du mandat de certaines personnes qui réussissent, en vertu de la présente structure, à avoir mainmise sur les syndicats et à demeurer trop longtemps en fonction en se sous-gouvernement. J'espère que l'extension d'un an permettra de régler ce problème le plus efficacement possible.

LE CODE PÉNAL

MODIFICATION RELATIVE AUX CLAUSES IMPRIMÉES EN PETITS CARACTÈRES DANS LES CONTRATS

M. Barry Mather (New-Westminster) propose la 1re lecture du blil nº C-263 modifiant le Code criminel (Clauses en petit caractères.).

Des voix: Expliquez-vous.

M. Mather: Monsieur l'Orateur, l'objet de ce bill est d'éliminer les difficultés si souvent attribuables aux clauses imprimées en petits caractères dans les contrats. Le bill modifierait le Code criminel pour rendre illicite l'impression en petits caractères de clauses dans les polices d'assurances, les contrats ou les actes, en vue d'induire en erreur l'acheteur au sujet des restrictions. L'expression «petits caractères» signifie dans ce texte des caractères plus petits que ceux qui sont utilisés dans le corps principal des contrats. L'objet exclusif du bill est la protection du consommateur.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

QUESTIONS

[Les questions auxquelles un député requiert une réponse orale sont marquées d'un astérisque.]

L'IMPÔT SUR LE REVENU DES PARTICULIERS ET DES SOCIÉTÉS

Question nº 1675—**M. Irvine:**

1. Au cours de chacune des années allant de 1955 à 1965 inclusivement, combien le gouvernement fédéral a-t-il perçu d'impôt sur le revenu des particuliers dans chaque province du Canada?

2. Au cours de la même période chaque année, quel montant de l'impôt sur les sociétés a été perçu dans chaque province?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): 1. Les publications suivantes donnent l'impôt sur le revenu des particuliers perçu par le gouvernement du Canada dans chaque province du Canada, d'après les montants perçus aux bureaux de district situés dans ces provinces: année financière 1955 et 1956: statistique fiscale 1960, page 18; années financières 1957 à 1962 inclusivement: statistique fiscale 1962, page 18; années financières 1963 à 1965: non disponible parce que les paiements et les remboursements élaborés par le Centre des données fiscales à Ottawa se rapportent à toutes les provinces; les chiffres de perception des bureaux de district n'indiquent donc pas exactement le montant perçu dans chaque province.

2. La statistique fiscale, pour les années financières 1955 à 1962, donne l'impôt sur le revenu des corporations perçu par le gouvernement fédéral dans chaque province, d'après les montants perçus dans les bureaux de district situés dans chaque province. Les renvois sont les mêmes que pour la réponse au nº 1. On trouvera ci-dessous les montants des années financières 1963 à 1965, y compris l'impôt de sécurité de la vieillesse et l'impôt provincial sur le revenu, sauf indications contraires.

	Année financière terminée le 31 mars		
	1963	1964	1965
	(milions de dollars)		
Terre-Neuve	12.5	14.2	22.5
Î. P.-É.	2.4	2.3	2.6
Nouvelle-Écosse	16.3	16.8	18.6
Nouveau-Brunswick	12.3	13.1	15.4
*Québec	402.5	432.1	498.1
*Ontario	654.4	700.6	867.3
Manitoba	49.1	47.1	72.0
Saskatchewan	13.2	15.0	18.1
Alberta	71.5	81.1	100.5
Colombie-Britannique	128.3	149.6	189.2

*Ne comprend pas les impôts prélevés et perçus directement par la province.

[M. Mather.]

*LE SULFATE DE QUINIDINE—L'AUGMENTATION DU PRIX

Question nº 1845—**M. Haidasz:**

Pour faire suite à la réponse donnée à la partie 6 de la question nº 1647 marquée d'un astérisque, le gouvernement songe-t-il à prendre quelque mesure pour se renseigner sur l'augmentation sensible, depuis un an, du prix du sulfate de quinidine, médicament pour cardiaques, lequel est passé de $4 à $19 les cent comprimés, afin de remédier à cette augmentation?

L'hon. John N. Turner (ministre d'État): Monsieur l'Orateur, la question a été déférée au directeur des enquêtes et recherches dans le cadre de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions, afin qu'il puisse juger si une enquête officielle se justifie aux termes de cette loi.

*LES EMPLOYÉS DES POSTES À LONDON (ONTARIO)

Question nº 2086—**M. Irvine:**

1. Quel est l'effectif global des bureaux de poste de London et du bureau de district de cette localité?

2. Combien d'employés relèvent de la Commission du service civil?

3. Combien d'employés relèvent du Ministère en comparaison de la Commission du service civil?

4. Quelle est la garantie d'emploi de ces deux groupes?

5. Certains commis classés reçoivent-ils une rémunération inférieure à ce qu'ils devraient toucher et dans le cas de l'affirmative, *a*) combien y en a-t-il, *b*) quelles sont, en détail, les raisons de cet état de choses?

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): Monsieur l'Orateur, la réponse à la première partie de la question est 514. Occasionnellement, selon les besoins, un nombre indéterminé de personnes travaillent au bureau de poste de London. La réponse à la deuxième partie est 514. Quant à la troisième, tous sont employés en vertu de la loi sur le service civil. En ce qui concerne la quatrième partie, la garantie d'emploi est celle prévue aux termes de la loi sur le service civil et les modalités d'application du Règlement de la fonction publique. La réponse à la cinquième partie est aucun.

LES OBJETS D'ORIGINE INDIENNE AU MUSÉE NATIONAL

Question nº 2124—**M. Howard:**

1. Quelle est la valeur de tous les articles, ustensiles, sculptures, etc., d'origine indienne et canadienne que possède le Musée national du Canada?

2. Quel a été l'accroissement en valeur de ces possessions au cours des dix dernières années?

3. Existe-t-il une évaluation quelconque de la détérioration qu'ont subie ces possessions au cours des dix dernières années et, dans le cas de l'affirmative, quel est le détail de cette évaluation?

4. Quelles mesures prend-on, au moyen d'appareils humidificateurs ou autres, pour conserver ou protéger ces possessions?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): 1. Il est impossible d'établir la valeur monétaire des divers articles qui font partie des collections d'anthropologie du Musée national du Canada. Fondamentalement, la valeur de tout article correspond au prix qui pourrait être obtenu s'il était mis en vente sur le marché. Pour ce qui est des livres rares, des estampes, etc., les libraires et les galeries d'art considèrent communément comme prix standard le montant payé pour un livre ou une estampe identique lors du dernier encan où un article semblable a changé de main. Mais les pièces ouvrées du Musée national sont principalement des objets qui ont été réalisés individuellement. Comme tels, il n'existe pas d'exemplaires identiques et de prix à l'encan qui pourraient servir à en établir la valeur. Cette méthode d'évaluation est donc inutilisable pour ce qui est des collections du Musée national.

Un certain nombre d'objets dans nos collections ont naturellement été achetés à des dates différentes. Pour diverses raisons, cependant, la somme globale des prix d'achat ne pourrait constituer la valeur des collections, la raison principale étant que de telles compilations demeureraient très incomplètes vu qu'elles ne tiendraient pas compte des dons ni des objets collectionnés sur le terrain. Un pourcentage très élevé des objets ouvrés du Musée proviennent de donateurs, ou ont été recueillis sur le terrain; conséquemment, aucun prix ne leur a jamais été attribué. Un grand nombre d'objets ont aussi été achetés à des époques où la valeur du dollar n'était pas celle d'aujourd'hui.

2. Il est impossible de déterminer l'augmentation de valeur subie par les possessions du Musée depuis les dix dernières années.

3. Il n'existe pas d'évaluation de la détérioration qu'ont subie les spécimens au cours des 10 dernières années.

4. Des dispositifs humidificateurs ont été placés dans les endroits d'entreposage de l'ethnologie où se trouvent des pièces ouvrées et des spécimens qui autrement pourraient se dessécher. Nous nous servons présentement du meilleur équipement disponible. Cet équipement, qui fut mis en place en juillet 1961, est constitué de six réchauffeurs à immersion de 4,000 watts avec humidificateurs à air pulsé.

LES POSTES—L'EMPLOI DE LA FEUILLE D'ÉRABLE

Question n° 2161—**M. Webb:**

Quels sont les «endroits les plus importants» auxquels le ministre des Postes du Canada a fait allusion le 1er novembre (p. 9668 du hansard, où il serait «acceptable» de remplacer les armoiries du Canada par une feuille d'érable sur laquelle seraient inscrites les lettres P.C. ou C.P.?

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): Dans le contexte du passage qui figure à la page 9368 du hansard, en date du 1er novembre, les endroits les plus importants seraient les boîtes aux lettres, les camions de la poste, les sacs de courrier et la papeterie.

LES FRAIS DE RÉPARATION D'UN PONT DU NATIONAL-CANADIEN AU QUÉBEC

Question n° 2170—**M. Godin:**

1. En 1947-1948, combien ont coûté les réparations importantes effectuées sur le pont du National-Canadien au mille 93.5 de la subdivision de La Tuque (P.Q.)?

2. Quel est le nom de la compagnie qui a effectué les travaux?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La direction des chemins de fer Nationaux du Canada communique les renseignements suivants: 1. Approximativement $120,000.

2. *Intrusion-Prepakt Ltd.*

LA SOCIÉTÉ H. J. O'CONNELL—L'APPEL RELATIF À L'IMPÔT SUR LE REVENU

Question n° 2185—**M. Brewin:**

1. A-t-on chargé le procureur du ministre du Revenu national, dans l'appel présenté devant la Commission d'appel de l'impôt intitulé entre l'appelant, H. J. O'Connell Limited, et l'intimé, le ministre du Revenu national, de représenter que les dépenses s'élevant à $300,824.90 qui ont été déduites de l'état des excédents de l'appelant sous la rubrique de «Promotion» et décrites comme «ayant été subies à titre de contributions sollicitées faites aux deux partis politiques soit provinciaux, soit fédéraux, afin d'obtenir des contrats», n'étaient pas des dépenses déductibles?

2. Est-ce que la Commission d'appel de l'impôt permet ou rejette la déduction desdites dépenses du revenu imposable de l'appelant?

3. Si la réponse à la question ci-dessus est que la déduction a été permise, est-ce que le ministre du Revenu national a l'intention d'en appeler de ladite décision?

4. Quels sont les détails relatifs à ces «contributions sollicitées» dont il est question dans les motifs de jugement de la Commission d'appel de l'impôt et quels sont les détails des contrats que le gouvernement du Canada, ou un de ses organismes, a accordés à la compagnie de l'appelant et quels sont les services qui ont été assurés et les sommes qu'ils représentent?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): 1. Non.

2. Non. Le droit qu'avait l'appelant de déduire les dépenses de la nature désignée à la question 1 en calculant les revenus aux fins de l'impôt n'a pas été discuté devant la Commission d'appel de l'impôt. De fait, ces dépenses n'ont pas été déduites aux fins de l'impôt sur le revenu.

3. Voir réponse au n° 2.

4. Le ministre du Revenu national ne possède pas les détails demandés. Assuré que les dépenses n'avaient pas été déduites dans le calcul du revenu imposable et qu'elles n'avaient pas été payées à une personne passible d'impôt, le ministère du Revenu national (Impôt) n'a aucun intérêt à savoir le détail de ces dépenses.

LA COMMISSION D'APPEL DE L'IMPÔT

Question nº 2223—**M. Grégoire:**

1. Les personnes appelées à entendre les appels de la Commission d'appel de l'impôt ont-elles un statut de juge et, *a*) dans le cas de l'affirmative, quelles sont les exigences auxquelles doivent répondre ces personnes avant de faire partie de la Commission d'appel, *b*) dans la négative, quel est leur statut?

2. Combien de membres compte la Commission?

3. Pour chacun des membres de la Commission, *a*) quelle est sa fonction en tant que membre de la Commission, *b*) quelle était sa profession habituelle avant sa nomination à la Commission?

4. Combien d'autres employés ou fonctionnaires compte la Commission, pour chaque poste différent?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): 1. Non. a) Ne s'applique pas. b) Président, président-adjoint et membres.

2. Six.

3. a) Président, président-adjoint et quatre membres. b) Tous les six exerçaient la profession d'homme de loi.

4. Trois registraires, douze préposés au soutien administratif et un préposé aux opérations.

L'ISSUE D'APPELS À LA COMMISSION D'APPEL DE L'IMPÔT

Question nº 2224—**M. Grégoire:**

Au sujet du paragraphe (1) de l'article 92 de la loi de l'impôt, combien de fois au cours des cinq dernières années la Commission d'appel de l'impôt a-t-elle rendu un jugement sur un appel, *a*) en le rejetant, *b*) en l'admettant et, le cas échéant, (i) en annulant la cotisation, (ii) en modifiant la cotisation, (iii) en déférant la cotisation au ministre pour un nouvel examen et une nouvelle cotisation?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): *a*) 1,291; b) 1,301 (i) 632 (ii) 9 (iii) 660.

LA COMMISSION D'APPEL DE L'IMPÔT

Question nº 2226—**M. Grégoire:**

Au sujet de la régie interne de la Commission d'appel de l'impôt, depuis les cinq dernières années, *a*) combien de fois la Commission s'est-elle réunie, *b*) quelles personnes sont tenues d'assister à ces réunions, *c*) le ministre responsable doit-il recevoir une copie du procès-verbal de ces réunions, *d*) quelles sont les principales affaires traitées lors de ces réunions?

[L'hon. M. Benson.]

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): *a*) Quatre fois; *b*) les membres et les registraires; *c*) non; *d*) les pratiques administratives et les problèmes juridiques se rapportant aux séances, aux auditions et aux jugements.

LE FONCTIONNAIRE D'AUDITION À LA COMMISSION D'APPEL DE L'IMPÔT

Question nº 2227—**M. Grégoire:**

1. Selon le paragraphe (10) de l'article 86 de la loi de l'impôt, quel est le rôle particulier du fonctionnaire d'audition?

2. En quoi son rôle diffère-t-il de celui des autres membres de la Commission d'appel de l'impôt?

3. Pour chacune des cinq dernières années, combien de fonctionnaires d'audition furent nommés par le gouverneur en conseil?

4. Quelle est la durée des fonctions du fonctionnaire d'audition?

5. Avant d'être nommé fonctionnaire d'audition, une personne doit-elle avoir été membre ou fonctionnaire de la Commission?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): 1. Aucun fonctionnaire d'audition n'a jamais été nommé en vertu de cet article.

2, 3, 4 et 5. Ne s'appliquent pas.

LES AUDIENCES DE LA COMMISSION D'APPEL DE L'IMPÔT

Question nº 2228—**M. Grégoire:**

1. Pendant les cinq dernières années, dans quelles villes la Commission d'appel de l'impôt a-t-elle entendu des appels?

2. Les déplacements de la Commission sont-ils fondés sur un horaire fixe et, *a*) dans le cas de l'affirmative, quel est-il, *b*) dans la négative, quels facteurs déterminent dans quelles villes siège la Commission?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): 1. Belleville, Calgary, Charlottetown, Edmonton, Fort William-Port Arthur, Halifax, Hamilton, Kingston, Kitchener-Waterloo, London, Montréal, Ottawa, Penticton, Québec, Regina, Rouyn, St-Catharines, St-Jean (N.-B.), St-Jean (T.-N.), Saskatoon, Sherbrooke, Sudbury, Sydney, Toronto, Trois-Rivières, Vancouver, Victoria, Windsor, Winnipeg.

2. Non. *a*) Ne s'applique pas. b) Le nombre d'appels qui doivent être entendus dans chaque localité.

LES FRAIS DES TÉMOINS—LA COMMISSION D'APPEL DE L'IMPÔT

Question nº 2229—**M. Grégoire:**

Au sujet de l'article 91, paragraphe (3), de la loi de l'impôt, qui paie les dépenses de déplacement des témoins auxquels la Commission d'appel de l'impôt enjoint de témoigner?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): La partie qui appelle les témoins.

LES BUREAUX DE LA COMMISSION D'APPEL DE L'IMPÔT

Question nº 2230—**M. Grégoire:**

Dans quelles villes du Canada la Commission d'appel de l'impôt tient-elle des bureaux ou des locaux permanents?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Ottawa.

LES AUDIENCES DE LA COMMISSION D'APPEL DE L'IMPÔT

Question nº 2231—**M. Grégoire:**

1. Depuis la création de la Commission d'appel de l'impôt combien de causes furent entendues chaque année par la Commission?

2. Pour chacune des 10 dernières années, *a*) combien de ses jugements furent portés en appel devant la Cour de l'Échiquier, (i) par le ministre du Revenu national (ii) par l'autre partie, *b*) combien de décisions, en appel devant la Cour de l'Échiquier, ont (i) infirmé les jugements de la Commission, (ii) confirmé les jugements de la Commission?

3. De toutes les causes entendues devant la Commission au cours des 10 dernières années, *a*) combien d'entre elles furent portées en appel devant la Cour suprême du Canada, *b*) combien de décisions de la Cour suprême ont (i) infirmé les jugements de la Commission, (ii) confirmé les jugements de la Commission?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): 1. 1949, 37; 1950, 209; 1951, 289; 1952, 211; 1953, 278; 1954, 230; 1955, 239; 1956, 194; 1957, 261; 1958, 273; 1959, 295; 1960, 299; 1961, 260; 1962, 193; 1963, 240; 1964, 216; 1965, 268, 1966, 251 (jusqu'au 30 nov.).

2. *a*) (i): 1956-1957, 17; 1957-1958, 20; 1958-1959, 41; 1959-1960, 15; 1960-1961, 28; 1961-1962, 25; 1962-1963, 14; 1963-1964, 28; 1964-1965, 33; 1965-1966, 18. (ii): 1956-1957, 16; 1957-1958, 66; 1958-1959, 32; 1959-1960, 49; 1960-1961, 47; 1961-1962, 56; 1962-1963, 59; 1963-1964, 51; 1964-1965, 72; 1965-1966, 47.

2. *b*) (i): 1956-1957, 6; 1957-1958, 22; 1958-1959, 22; 1959-1960, 10; 1960-1961, 12; 1961-1962, 17; 1962-1963, 14; 1963-1964, 10; 1964-1965, 8; 1965-1966, 5. (ii): 1956-1957, 10; 1957-1958, 17; 1958-1959, 16; 1959-1960, 16; 1960-1961, 9; 1961-1962, 20; 1962-1963, 15; 1963-1964, 24; 1964-1965, 19; 1965-1966, 10.

Ces chiffres ne comprennent pas 303 causes qui ont été retirées ou réglées sans être entendues.

3. *a*) 101. *b*) (i) 27. (ii) 35.

Ces chiffres vont jusqu'au 30 novembre 1966; ils ne comprennent pas 24 causes qui ont été retirées ou réglées sans être entendues.

LA RÉMUNÉRATION RÉTROACTIVE D'EMPLOYÉS TEMPORAIRES DE SOCIÉTÉS FERROVIAIRES

Question nº 2251—**M. Fawcett:**

Du point de vue de la rémunération avec rétroactivité, quelle est la situation actuelle des employés temporaires du Pacifique-Canadien et du National-Canadien qui ont démissionné avant la grève du rail et avant l'adoption du bill C-230, qui prévoyait des augmentations avec effet pendant la période au cours de laquelle ces employés avaient été au service des chemins de fer?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La direction des chemins de fer Nationaux du Canada communique les renseignements suivants: D'après la façon de procéder suivie jusqu'ici et en vertu des dispositions des conventions collectives, les augmentations de salaire s'appliquent aux personnes qui étaient à l'emploi de la compagnie, aux termes des conventions collectives, à compter du 1er septembre 1966. En ce qui concerne le chemin de fer du Pacifique-Canadien, les renseignements demandés ne sont pas disponibles.

LES SALAIRES DES OUVRIERS NON SPÉCIALISÉS DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Question nº 2268—**M. Barnett:**

Quelle a été la moyenne du taux des salaires versés aux employés de la fonction publique du Canada de la catégorie des «ouvriers non spécialisés» pour chacune des année 1946, 1951, 1956, 1961 et 1966?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): La moyenne du taux des salaires versés aux employés de la fonction publique du Canada de la catégorie des «ouvriers non spécialisés», pour chacune des années 1946, 1951, 1956, 1961 et 1966 n'est pas connue pour les raisons suivantes:

1. La classification des emplois ne comprend aucune catégorie intitulée «ouvriers non spécialisés»;

2. Les employés qui pourraient être classés comme étant des ouvriers non spécialisés entrent dans les catégories des employés à taux courant;

3. Les employés à taux courants touchent des salaires différents selon l'endroit où ils travaillent;

4. Le nombre d'employés qui ont été rénumérés aux différents taux en vigueur dans les différentes régions pour chacune des cinq années en cause, n'est pas disponible.

L'ACHAT PAR RADIO-CANADA DE RÉCEPTEURS DE TÉLÉVISION EN COULEURS

Question nº 2279—**M. McIntosh:**

1. Combien de récepteurs de télévision en couleurs la Société Radio-Canada a-t-elle achetés ou prévoit-elle acheter en 1966 et en 1967 à l'usage

personnel des dirigeants de Radio-Canada, dans leurs bureaux ou leurs résidences?

2. Quels sont les titres et où sont les dirigeants de Radio-Canada qui ont reçu des récepteurs de télévision en couleurs achetés par Radio-Canada en 1966?

3. Quels sont les titres et où sont les dirigeants de Radio-Canada pour lesquels la Société a approuvé d'acheter des récepteurs de télévision en couleurs, mais qui ne les ont pas encore reçus?

4. Quelles dépenses a occasionnées à la Société l'achat des récepteurs de télévision en couleurs livrés à ses dirigeants en 1966?

5. Quelle est l'estimation des dépenses qu'occasionneront à Radio-Canada en 1966 et en 1967 les commandes de ces récepteurs de télévision en couleurs aux fabricants?

6. Quels sont les noms des fabricants des récepteurs de télévision en couleurs qui ont été achetés en 1966 par Radio-Canada et combien de récepteurs a-t-on reçus de chacun de ces fabricants en 1966?

7. Radio-Canada achète-t-elle ces récepteurs de télévision en couleurs des fabricants *a*) au prix du détail, *b*) au prix du gros, ou *c*) à rabais?

8. Quel est le Crédit qui autorise la Société Radio-Canada à utiliser des fonds pour l'achat de récepteurs de télévision en couleurs?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): 1, 2 et 3. La Société Radio-Canada a acheté 107 récepteurs de télévision en couleurs pour contrôler les émissions anglaises et françaises, dans 18 succursales du Canada. Les récepteurs sont confiés aux dirigeants que leurs fonctions appellent à suivre les émissions, soit à la maison, soit à leur bureau si ce dernier n'est pas muni d'un écran de contrôle. Les appareils ont été distribués aux cadres dans tout le pays et à certains chefs de service.

4. Environ $80,250.

5. Voir réponse au nº 4. Aucune commande n'a été passée pour 1967.

6. Canadian Admiral Corporation, Canadian General Electric, Philips Electronics Limited, RCA Victor Company of Canada Limited.

7. A rabais.

8. Ces achats ont été imputés sur le chapitre des immobilisations ordinaires des crédits d'immobilisations autorisés de la Société Radio-Canada pour 1966-1967.

LE DROIT DE «DUMPING» SUR LES TEXTILES IMPORTÉS

Question nº 2284—**M. Mandziuk:**

1. Impose-t-on un droit de *dumping* sur les marchandises importées au Canada si leur nombre correspond au contingent fixé par le Canada et le pays exportateur?

2. Impose-t-on un droit de *dumping* sur la laine peignée importée de la Chine continentale si la quantité importée correspond au contingent précisé par les accords?

3. Les établissements *Schacter Woolens* de Montréal (P.Q.) doivent-ils acquitter un droit de *dumping*? Dans le cas de l'affirmative, pour quelle raison?

[M. McIntosh.]

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): 1. Oui, s'il s'applique, suivant les dispositions de la loi sur les douanes.

2. Oui, s'il s'applique, d'après les dispositions de la loi sur les douanes.

3. Ce genre de renseignement est considéré comme étant de nature confidentielle, ayant trait aux affaires personnelles d'une entre prise commerciale.

LES ARTICLES RÉDIGÉS PAR LE PERSONNEL DE RADIO-CANADA

Question nº 2287—**Le très hon. M. Diefenbaker:**

1. Des fonctionnaires supérieurs, des dirigeants ou des employés subalternes de Radio-Canada ont-ils, depuis six mois, écrit des articles dans les périodiques ou revues, pour lesquels on les a rémunérés ou on doit les rémunérer?

2. Dans le cas de l'affirmative, quelles sont ces personnes et quels montant ont-elles touchés?

3. Dans chacun desdits cas, la Société Radio-Canada a-t-elle donné son autorisation avant l'acceptation de ce qui est considéré comme collaboration «extérieure»?

4. Quels fonctionnaires supérieurs ou dirigeants ont signé lesdites autorisations, et quelles dates portent-elles?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Voici les renseignements que me fournit Radio-Canada:

La Société ne tient aucun registre officiel de ses agents ou employés qui exercent une activité privée. Les membres de certains groupements négociateurs ont la faculté, lorsque leur convention le prévoit, d'exercer une activité privée sans le consentement des autorités de la Société, à condition que cette activité ne soit pas incompatible avec leurs obligations envers la Société ou encore qu'ils ne l'exercent pas pour le compte d'un organisme de radio-télévision en concurrence avec Radio-Canada. Cependant, dans les cas où l'employé doute s'il peut accepter une activité privée, il est d'usage qu'il en demande l'autorisation à son chef de service.

LE LICENCIEMENT D'EMPLOYÉS D'AIR CANADA

Question nº 2297—**M. Régimbal:**

1. Est-ce que des employés d'Air Canada qui n'étaient pas en grève ont été mis à pied lors de la récente grève à Air Canada?

2. Dans le cas de l'affirmative, quels groupes d'employés qui n'étaient pas en grève ont été mis à pied?

3. Combien de ces employés étaient *a*) syndiqués, *b*) non syndiqués?

4. Le premier ministre a-t-il reçu une protestation de l'Association des pilotes de ligne concernant la mise à pied de membres du syndicat qui n'étaient pas en grève?

5. Dans le cas de l'affirmative, quelles mesures prendra-t-on pour remédier à la situation dont se plaint l'Association?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Relativement aux

parties 1, 2 et 3 de la question, la direction d'Air Canada communique les renseignements suivants:

1. Oui. Durant la récente grève, environ 4,000 employés d'Air Canada qui n'étaient pas en grève ont dû prendre un congé non payé.

2. Certains employés membres de syndicats ou d'associations, dont les services étaient devenus superflus. (Les employés membres de syndicats ou d'associations pour lesquels il y avait du travail n'ont pas été mis à pied).

3. *a*) Environ 4,000. *b*) Aucun.

4. Oui.

5. Cette question relève de la direction de la compagnie.

LES SOMMES AFFECTÉES À LA CONSERVATION DU SAUMON SUR LA CÔTE EST ET LA CÔTE OUEST

Question nº 2301—**M. Crouse:**

1. Quelle somme affectera le ministère des Pêcheries en 1966 au programme de conservation de la population du saumon dans les rivières de la Colombie-Britannique?

2. Quel montant prévoit-on dépenser dans ce but en 1967?

3. Quelle somme dépensera-t-on pour assurer la remonte du saumon en Nouvelle-Écosse en 1966?

4. Quel est le montant que l'on prévoit dépenser pour le développement des pêcheries de ce genre en Nouvelle-Écosse en 1967?

L'hon. H.-J. Robichaud (ministre des Pêcheries): 1. $2,214,100.

2. Ce renseignement n'est pas disponible.

3. $605,700.

4. Ce renseignement n'est pas disponible.

LES SOMMES AFFECTÉES À LA PISCICULTURE DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES

Question nº 2303—**M. Crouse:**

Quel montant affectera le ministère des Pêcheries en 1966 et en 1967 aux installations piscicoles et aux stations d'ostréiculture, *a*) en Nouvelle-Écosse, *b*) à Terre-Neuve, *c*) au Nouveau-Brunswick et *d*) dans l'Île du Prince-Édouard?

L'hon. H.-J. Robichaud (ministre des Pêcheries): En 1966-1967, *a*) $287,900, *b*) $179,400, *c*) $60,400, *d*) $189,900. Les chiffres pour l'année 1967-1968 ne sont pas encore disponibles.

LES DÉDUCTIONS D'IMPÔT NON AFFECTÉES

Question nº 2333—**M. Dionne:**

Quel montant d'impôt déduit à la source, en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, n'a pas été réclamé par les contribuables canadiens au cours des années 1964 et 1965?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Ministère du Revenu national, Impôt, état au 15 octobre 1966, des déductions d'impôt non affectées pour les années d'imposition 1964 et 1965.

Année d'imposition 1964	
Recettes provenant des déductions d'impôt	$2,428,466,886.56
Déductions d'impôt affectées	2,392,571,989.45
Déductions d'impôt non affectées—1964	$ 35,894,897.11
Année d'imposition 1965	
Recettes provenant des déductions d'impôt	$2,601,056,650.95
Déductions d'impôt affectées	2,502,330,954.45
Déductions d'impôt non affectées—1965	$ 98,725,696.50

Entre le 16 octobre 1965 et le 15 octobre 1966, $36,656,095.92 ont été affectés à l'égard de l'année d'imposition 1964. L'état ci-dessus visant 1964 comprend ce rajustement.

En supposant qu'un montant comparable des déductions d'impôt de 1965 soit affecté entre le 16 octobre 1966 et le 15 octobre 1967, les déductions d'impôt non affectées de 1965 seront réduites à environ $60,000,000.00.

Dans bien des cas, l'impôt déduit à la source est pratiquement égal au montant dont le contribuable est redevable et, dans ces circonstances, un bon nombre de personnes ne produisent pas de déclarations d'impôt sur une base annuelle.

LA PARTICIPATION FÉDÉRALE AU PROGRAMME «STUDENT SAFARI»

Question nº 2342—**M. Saltsman:**

Le gouvernement, par l'entremise de la Commission du centenaire, songera-t-il à accorder quelque aide financière fédérale au programme «Student Safari» tel que l'a proposé la *Elmvale Expeditions Limited* et tel que l'a reconnu le ministère ontarien de l'Éducation en maintenant les octrois d'assiduité aux commissions scolaires qui y participent?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): La Commission du centenaire nous informe qu'aucune offre ni aucune demande d'assistance financière n'a été faite à l'égard du projet «Student Safari». A la suggestion de l'*Elmvale Expeditions Limited*, M. E. F. Genge, directeur général du programme «Student Safari» est venu à Ottawa au mois d'août 1966 dans le but d'exposer son projet à la Commission du centenaire. Au cours de cette visite, il a appuyé sur le fait que son

projet n'était subordonné à aucune assistance financière du gouvernement fédéral ou d'ailleurs mais qu'il dépendait entièrement de l'enthousiasme des étudiants et des professeurs des diverses écoles secondaires.

L'ACHALANDAGE DE CERTAINS AÉROPORTS

Question nº 2346—**M. LeBlanc (Rimouski):**

Combien de passagers sont descendus d'avion ou ont pris l'avion chaque année, de 1965 à 1966 inclusivement, aux aéroports suivants: Inuvik, Fort Smith, Trois-Rivières, Drummondville, Rimouski, Baie-Comeau et Sept-Îles?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Le nombre de passagers qui ont pris les avions de transport commerciaux en 1965 et de janvier à juin 1966 aux aéroports susmentionnés est donné dans le tableau ci-après. Nous n'avons aucune statistique sur le nombre de passagers qui en sont descendus. Toutefois, pour obtenir le volume estimatif de tout le traffic commercial, il est habituel de doubler les chiffres donnés. Les statistiques sur le nombre de passagers des aéronefs privés ne sont pas établies.

	Nombre de passagers ayant pris l'avion	
	1965	de janvier à juin 1966
	(en milliers)	
Inuvik	10.2	7.0
Fort-Smith	13.5	4.0
Trois-Rivières	1.6	0.9
Drummondville	--	--
Rimouski	19.0	9.8
Baie-Comeau	40.6	19.5
Sept-Îles	53.0	20.7

*TORONTO—LA SAISIE D'UN ALAMBIC DE LABORATOIRE SCOLAIRE

Question nº 2352—**L'hon. M. Fulton:**

1. Vu que la Gendarmerie royale du Canada a récemment saisi chez un instituteur de Toronto un petit appareil de distillation semblable à celui qu'on emploie dans les cours de sciences de la 7e année, le gouvernement a-t-il maintenant décidé d'exiger que toutes les écoles du Canada obtiennent des permis les autorisant à utiliser des appareils semblables pour l'enseignement des sciences dans les laboratoires et les salles de classe?

2. Dans le cas de l'affirmative, sur quoi s'appuie cette décision?

3. Dans le cas de la négative, l'appareil saisi sera-t-il rendu sans délai à son propriétaire?

M. J. E. Walker (secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national): Monsieur l'Orateur, cette question comporte trois parties. La réponse à la première est non. Quant à la deuxième, elle ne s'applique pas et la réponse à la troisième partie est oui.

LES TAUX DU SERVICE DE TÉLÉPHONE AU CANADA

Question nº 2356—**M. Harley:**

1. Quelles sont, au su du gouvernement, les sociétés qui fournissent un service de téléphone, et quelles sont les régions qui leur sont attribuées?

2. Quels sont les taux que lesdites sociétés imposent dans les différentes régions du Canada, soit pour le service local soit pour le service interurbain?

3. Quels sont les facteurs qui influent lesdits taux?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La Commission des transports du Canada communique les renseignements suivants:

1. Il y a au Canada environ 2,000 compagnies de téléphone; la plus importante est la Compagnie de téléphone Bell du Canada qui desservait 4.6 millions de postes au 31 décembre 1965. Certains petits réseaux comptent moins de 25 postes. La plupart de ces compagnies sont relativement petites et ne relèvent pas de la compétence législative du Parlement du Canada, mais de celle des gouvernements provinciaux.

Les compagnies qui relèvent de la compétence de la Commission des transports du Canada desservent plus de 70 p. 100 de tous les postes canadiens. En voici la liste:

Compagnie	Zone de desserte
a) La Compagnie de téléphone Bell du Canada	Ontario, Quebec, Terre-Neuve, Labrador et Territoires du Nord-Ouest
b) British Columbia Telephone Co.	Colombie-Britannique
c) La Compagnie de téléphone de Bonaventure et de Gaspé Ltée.	Gaspésie (Québec)
d) Bureau des télécommunications du National-Canadien.	Terre-Neuve, Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest
e) Quebec, North Shore and Labrador Railway Co. (service téléphonique).	Québec et Labrador

[L'hon. Mlle LaMarsh.]

Le principal réseau téléphonique de chaque province ou territoire et la juridiction dont il relève sont donnés ci-après:

Province	Principal réseau	Compétence
Terre-Neuve	Avalon Telephone Co. Ltd.	Provinciale
Île du Prince-Édouard	The Island Telephone Co. Ltd.	Provinciale
Nouvelle-Écosse	Maritime Telegraph and Telephone Company	Provinciale
Nouveau-Brunswick	N.B. Telephone Company	Provinciale
Québec et Ontario	La Compagnie de Téléphone Bell du Canada	Fédérale
Manitoba	Manitoba Telephone System	Provinciale
Saskatchewan	Saskatchewan Telephone System	Provinciale
Alberta	Alberta Telephone System	Provinciale
Colombie-Britannique	B.C. Telephone Company	Fédérale
Yukon et Territoires du Nord-Ouest	Bureau des télécommunications du National-Canadien	Fédérale

2. Pour répondre à cette question, il faudrait prendre connaissance de plusieurs centaines de tarifs téléphoniques, ce qui représente une documentation fort considérable. Par exemple, le tarif général de la Compagnie de téléphone Bell du Canada est une publication d'environ 200 pages à feuillets mobiles; il existe également plusieurs centaines d'autres tarifs. La plupart des tarifs sont publiés par des compagnies qui relèvent de la compétence provinciale, de sorte que la Commission des transports ne les a pas dans ses archives. Les tarifs déposés auprès de la Commission peuvent être inspectés à ses bureaux.

3. Les compagnies qui relèvent de la compétence de la Commission des transports du Canada sont autorisées, en vertu des dispositions des lois qui les régissent, à établir de nouveaux taux ou à modifier les taux existants sur préavis statutaire (3 jours pour les diminutions de taux et 30 jours pour les hausses), lesdits taux devant être approuvés par la Commission. Les taux doivent être raisonnables, ne pas donner lieu à des distinctions injustes ni à une préférence indue et ne pas être contraires d'autre manière aux dispositions des lois. La Commission a le pouvoir de fixer des taux dans les cas où elle détermine que certains taux vont à l'encontre des dispositions statutaires. Les principes de tarification appliqués par la Compagnie de téléphone Bell du Canada sont exposés dans le jugement rendu par la Commission le 15 novembre 1950 (40 Jugements, Ordonnances, Règlements et Décisions de la Commission, nº 17A) aux pages 37 et suivantes.

LE SERVICE DES ÉMISSIONS RURALES DE RADIO-CANADA

Question nº 2373—**M. Schreyer:**

1. La Société Radio-Canada est-elle sur le point de remanier son service des émissions rurales?

2. Dans le cas de l'affirmative, *a*) la Société envisage-t-elle cette mesure à cause d'un très grand nombre de suggestions qui lui ont été faites dans ce sens, ou à cause de plaintes portant que les émissions actuelles ou la formule employée ne donnent pas satisfaction, et *b*) quelle est la nature des changements envisagés?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): La Société Radio-Canada m'apprend qu'elle n'envisage pour le moment aucun changement important de ligne de conduite ou de programme touchant son service des émissions rurales et qu'elle n'a reçu aucune plainte. Toutefois, la Société se propose d'examiner bientôt l'organisation de son Service des émissions rurales à Toronto, ainsi qu'elle le fait périodiquement pour ses divers services.

[*Français*]

COÛT DES RÉPARATIONS AU QUAI DU LAC-AUX-SABLES, P.Q.

Question nº 2390—**M. Godin:**

Quel fut le coût des réparations exécutées sur le quai du Lac-aux-Sables, comté de Portneuf (P.Q.), en 1965?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): $3,888.

[*Traduction*]

LA CONSTRUCTION D'UNE RÉPLIQUE DU «PÉLICAN»

Question nº 2422—**M. Keays:**

Un organisme du gouvernement a-t-il autorisé la construction d'une réplique du *Pélican*, et, dans le cas de l'affirmative, *a*) qui a entrepris la construction de ce navire et quel doit en être le coût, et *b*) à quel usage le gouvernement destine-t-il ce bateau?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Non.

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

LA PRÉSENCE FÉDÉRALE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Question nº 1968—**M. Laprise:**

1. Combien y a-t-il de fonctionnaires fédéraux, *a*) à Fort Smith, *b*) à Inuvik?

2. Combien *a*) d'Indiens, *b*) d'Esquimaux occupent un emploi du gouvernement fédéral à Fort Smith et à Inuvik?

3. Combien y a-t-il *a*) de médecins, *b*) d'infirmières dans les Territoires du Nord-Ouest et dans le Yukon?

4. Prend-on des mesures pour combattre l'alcoolisme chez les Indiens et les Esquimaux, *a*) dans les Territoires du Nord-Ouest, *b*) au Yukon?

5. Dans le cas de l'affirmative, en quoi consistent ces mesures?

(Le document est déposé.)

LA DÉSIGNATION DES PRÉSIDENTS DE SCRUTIN

Question nº 2126—**M. McCleave:**

1. Quels officiers rapporteurs a-t-on nommés pour la prochaine élection générale, avec noms et circonscriptions?

2. Quels sont ceux d'entre eux, en marquant leurs noms d'un astérisque, qui ont déjà rempli ces fonctions?

3. Quelles qualités exige-t-on pour remplir lesdits postes?

(Le document est déposé.)

LES CRÉDITS À L'EXPORTATION POUR LA CAMPAGNE AGRICOLE DE 1964-1965

Question nº 2318—**M. Schreyer:**

1. A quelles compagnies d'exportation la Société d'assurance des crédits à l'exportation a-t-elle accordé des crédits au cours de la campagne agricole 1964-1965, et quel était le montant total fourni dans chaque cas?

2. Quelle proportion des montants ci-haut mentionnés s'applique aux exportations des céréales?

(Le document est déposé.)

RADIO-CANADA

LA PARTICIPATION D'UN NÉO-NAZI À L'ÉMISSION «SUNDAY»

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, j'aimerais demander au secrétaire d'État si elle est en mesure de nous dire qu'elle a communiqué avec Radio-Canada concernant la visite éventuelle de M. von Thadden au Canada? Est-ce qu'on lui a signalé l'arrogante déclaration de M. Duke portant que, nonobstant l'opinion publique, cet homme se fera entendre et qu'une équipe de Radio-Canada se rendra à l'étranger pour l'interviewer?

[L'hon. M. Laing.]

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, je me suis engagée envers la Chambre à transmettre à M. Ouimet les opinions qui m'ont été communiquées et d'après lesquelles la liberté de parole est de suprême importance et, en deuxième lieu, que certains groupes s'opposent et qu'on s'est opposé à la Chambre à ce que M. von Thadden paraisse sur les ondes. Je l'ai fait.

Le président m'a dit qu'il avait déjà décidé d'annuler le projet de faire venir M. von Thadden au Canada, décision étayée des avertissements que je lui ai transmis concernant la violence. Par après, j'ai entendu annoncer à la radio que M. von Thadden serait probablement interviewé en Allemagne. Je n'ai pas eu d'autres conversations avec M. Ouimet depuis.

Le très honorable représentant le sait, une bonne partie de la population semble opposée à une telle entrevue. Par contre, comme l'indiquent des appels téléphoniques et des lettres que j'ai reçues, beaucoup de gens pensent que Radio-Canada se doit d'offrir aux Canadiens l'occasion de voir et d'entendre les personnes qui participent activement à la vie publique. Je n'ai pas communiqué davantage avec le président de Radio-Canada, car je considère qu'il s'agit maintenant d'une question de régie interne.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, le ministre a-t-il signalé—il l'a sûrement fait—à M. Duke et à certains autres petits césars de Radio-Canada qu'il ne s'agit pas ici de liberté de parole? C'est se moquer délibérément de l'opinion publique que de demander à un néo-nazi de dire aux Canadiens pourquoi ils devraient accepter cette philosophie.

L'hon. Mlle LaMarsh: On m'informe que M. von Thadden a paru une demi-heure entière à l'émission *The Public Eye* du 12 novembre dernier, consacrée à la remontée de la droite en Allemagne de l'Ouest. Cette émission comprenait une entrevue avec M. von Thadden, réalisée en Allemagne par M. Charles Wasserman, radiodiffuseur de carrière et autorité reconnue sur la politique allemande. Elle n'avait alors suscité aucune réaction défavorable.

Le très hon. M. Diefenbaker: Selon le ministre, certains désirent qu'on fasse la lumière sur cette philosophie et l'honorable représentante a mentionné qu'il y avait des arguments

pour et contre cette question. Combien de personnes lui ont demandé de faire venir cette personne au pays ou d'envoyer une équipe en Allemagne aux frais des contribuables?

L'hon. Mlle LaMarsh: Monsieur l'Orateur, d'ordinaire, je n'en fais pas le total. Le très honorable représentant comprendra, j'en suis certaine, que cela se fait en pesant l'opinion des individus. Il y en a un groupe qui, j'en suis sûre, intéresse le très honorable représentant. On m'informe qu'un éditorial du *Globe and Mail* de ce matin s'oppose directement à ce qu'il est en train de proposer. De vive voix, par écrit ou par téléphone, j'ai reçu des instances dans les deux sens.

Il s'agit d'une question extrêmement difficile, car je crois qu'au Canada personne n'a la moindre sympatie envers ce que pensent les nazis à l'heure actuelle, ni envers ce qu'ils ont fait dans le passé. Cependant, il existe un principe encore plus important peut-être: respecter le droit du peuple canadien de savoir ce qui se passe dans le monde et d'être prévenu des changements qui peuvent se produire.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Puisque nous sommes nombreux à estimer que Radio-Canada devrait pouvoir présenter tous les points de vue, que nous les approuvions ou non, à condition de permettre l'expression des points de vue opposés, le ministre pourrait-il demander au président de Radio-Canada de faire interviewer en même temps une personnalité publique allemande—elles sont nombreuses—opposée aux idées du nouveau parti nazi. Le peuple canadien aurait ainsi l'occasion d'entendre les deux points de vue allemands et non celui d'une faible minorité représentée par le Herr von Thadden.

L'hon. Mlle LaMarsh: Le porte-parole des représentants des rescapés des camps de prisonniers de guerre nazis, que j'ai interviewés vendredi, m'a dit avoir appproché les réalisateurs de l'émission, je crois, qui leur ont donné l'assurance que la présentation ne serait pas unilatérale mais que les deux points de vue seraient exposés. Cette association ne croit pas que l'émission serait partiale ou unilatérale.

M. Douglas: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Qu'une personne au Canada présente un point de vue canadien serait, bien entendu, une excellente chose; mais l'honorable représentante ne trouve-t-elle pas que certains hommes publics de l'Allemagne qui s'opposent au parti néo-nazi, le parti National démocratique, et qui ont des idées bien arrêtées sur la question devraient avoir l'occasion de présenter leurs points de vue afin que les Canadiens ne voient pas qu'un seul aspect de l'Allemagne et des sentiments politiques de la population allemande?

L'hon. Mlle LaMarsh: On aurait sans doute une situation analogue si mon honorable ami était interviewé à la télévision allemande. Je serais peut-être obligée de me prononcer sur ses propos.

M. Douglas: Quelques gens en bénéficieraient.

L'hon. Mlle LaMarsh: Toutefois, monsieur l'Orateur, je saisirai volontiers la Société Radio-Canada de cette idée.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, l'honorable représentante a-t-elle pu savoir si la Société Radio-Canada projetait d'interviewer des gens d'autres pays sur leurs principes politiques?

Le très hon. M. Diefenbaker: De la Rhodésie, par exemple?

[*Français*]

M. Réal Caouette (Villeneuve): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question supplémentaire à l'honorable secrétaire d'État.

L'honorable secrétaire d'État nous dit que les deux faces de la médaille seront présentées à Radio-Canada, c'est-à-dire le côté nazi et le côté antinazi, sans doute. Or, pourquoi, alors que nous avons toutes sortes de courants d'idées au Canada, la Société Radio-Canada permet-elle qu'une faction seulement, surtout dans la province de Québec, soit entendue de façon répétée sur les ondes? Je veux parler ici de certains séparatistes, comme Pierre Bourgault, par exemple, que nous voyons à la télévision chaque semaine,—des éléments révolutionnaires. Nous n'avons pas besoin de gens de l'Allemagne, et je voudrais savoir de l'honorable ministre si des dispositions sont prises pour que Radio-Canada soit plus juste, plus impartiale et invite les représentants des autres courants d'idées à se faire entendre sur ses ondes, au Canada?

[*Traduction*]

Des voix: Bravo.

L'hon. Mlle LaMarsh: J'accepterais volontiers une invitation de Radio-Canada à participer à une émission.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LE VIETNAM—LES INITIATIVES DE PAIX DE LA COMMISSION INTERNATIONALE DE CONTRÔLE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Elle a trait au Vietnam, aux efforts du Canada et de l'Inde, en qualité de membres conjoints de la Commission internationale de contrôle en vue de trouver une solution pacifique, et à la nouvelle selon laquelle la Pologne, troisième membre de la Commission, aurait mis son veto à ces démarches. Le ministre a-t-il une déclaration à faire à la Chambre à ce sujet?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, je suppose que mon ami fait allusion à la nouvelle de David Van Praagh émanant de la Nouvelle-Delhi et publiée dans le *Globe and Mail* ce matin. Cette nouvelle en provenance de la Nouvelle-Delhi est en grande partie exacte, mais le mot «veto» ne convient pas, je crois, dans les circonstances. Ces questions sont étudiées depuis quelque temps par l'Inde, la Pologne et le Canada.

Bien que certains milieux aient des réserves quant à l'opportunité d'une initiative qui serait prise par une commission mixte, le gouvernement du Canada entend continuer à explorer les possibilités d'une intervention avec les autres membres de la Commission, ce qu'il fait d'ailleurs actuellement.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures pourrait-il dire à la Chambre sur quels termes et conditions était basée sa proposition visant à des démarches en vue de la paix? Lesquels termes ont-ils été écartés par la Pologne, s'il est vrai qu'elle a rejeté la proposition du Canada?

L'hon. M. Martin: Je ne crois pas que le moment soit bien choisi pour exposer les termes et conditions que le gouvernement canadien, ou même celui de l'Inde ou celui de la Pologne, cherchent à faire accepter avant que les démarches conjointes aient été entreprises. En fait, les trois pays se consultent depuis quelques mois. Tout le monde est d'accord pour reconnaître que, dans des circonstances appropriées, la Commission devrait essayer de provoquer des négociations préliminaires. Cependant, un pays, malgré ses bonnes intentions et l'intérêt qu'il a porté à cette affaire, estime que le moment n'est pas venu de prendre une pareille initiative. Néanmoins, je le répète, nous poursuivons nos entretiens dans l'espoir d'aboutir à une entente à propos d'une question d'une importance si capitale.

M. Douglas: Une question complémentaire. Le ministre me dirait-il si la divergence de vues portait sur l'élément temps ou sur les termes et conditions?

L'hon. M. Martin: La divergence de vues portait surtout sur l'élément temps.

L'ITALIE—LES SECOURS À LA SUITE DES INONDATIONS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. D. S. Harkness (Calgary-Nord): J'ai une question à poser au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Est-il exact qu'une grande partie du montant d'un demi-million, accordé à l'Italie comme secours à la suite des inondations, lui sera envoyée sous forme de bétail vivant? S'il en est ainsi, le ministre est-il en train de choisir et d'acheter ce bétail? Sinon, à qui a-t-il délégué cette responsabilité?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Voilà le plus gracieux hommage qu'on m'ait rendu à propos d'une question agricole et je remercie l'ancien ministre de l'Agriculture de me reconnaître un don qu'il ne m'avait pas attribué à l'époque où j'occupais presque le même siège que lui en ce moment.

L'hon. M. Harkness: J'espère que le ministre répondra maintenant à la question.

L'hon. M. Martin: Mon honorable ami sait que le gouvernement a prélevé $500,000 qui seront dépensés pour le compte de la population italienne à la suite des dégâts consécutifs à des ouragans récents, surtout dans la région de Florence. Un comité interministériel a fait savoir au Bureau de l'aide extérieure qu'il avait décidé d'utiliser $400,000 de ce montant pour acheter du bétail. On n'a pas encore décidé à quelles fins on affecterait le reste du montant, soit $100,000.

L'hon. M. Harkness: Le ministre n'a pas encore dit à qui il avait délégué cette fonction car, sauf erreur, il n'a pas le temps de consacrer ses talents de spécialiste au choix de ces animaux.

L'hon. M. Martin: Je le répète, il existe un comité interministériel où le ministère de l'Agriculture est représenté, bien entendu. Le ministre a surveillé la marche de cette affaire.

LES FINANCES

LETTRE DE LA «NATIONAL CITY BANK» AU MINISTRE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Alvin Hamilton (Qu'Appelle): Ma question s'adresse au ministre des Finances. Étant donné les rumeurs qui couraient la semaine dernière à Ottawa, selon lesquelles la *First National City Bank of New York* aurait écrit une lettre au ministre des Finances, qui était alors M. Gordon, un mois avant la confrontation de M. Gordon avec M. Rockefeller et M. McFadden, le ministre des Finances dirait-il à la Chambre s'il est vrai qu'une lettre semblable a été reçue? Si oui, serait-il possible de la déposer avant que les dirigeants de la *Mercantile Bank* présentent leurs témoignages.

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, cette question me laisse un peu perplexe et j'aimerais la tenir pour préavis. J'aimerais la lire très attentivement car, autant que je sache, il n'y a pas eu de correspondance semblable, mais j'hésiterais à en nier l'existence.

Le très hon. M. Diefenbaker: Lisez le livre de M. Gordon.

L'hon. M. Hamilton: Je me demande si je pourrais aider le ministre des Finances actuel à trouver cette lettre. Sauf erreur, elle est mentionnée dans le livre publié l'an dernier par l'ex-ministre des Finances.

M. l'Orateur: Le député ne se contenterait-il pas de la réponse du ministre qui a dit qu'il tiendrait sa question pour préavis.

[*Français*]

M. Gilles Grégoire (Lapointe): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question supplémentaire à l'honorable ministre des Finances, relativement à cette question de la Banque Mercantile du Canada.

L'honorable ministre peut-il nous dire s'il a reçu d'autres représentations de la part de banques américaines, dont la *Chase & Manhattan Bank* qui est aussi «présidée» par un des membres de la famille Rockefeller?

[*Traduction*]

L'hon. M. Sharp: Non, monsieur l'Orateur. Des instances au sujet de la Banque Mercantile m'ont été faites de vive voix et par écrit par un grand nombre de gens. Je tiendrai cette question pour préavis.

LES TRANSPORTS

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT—LA MAJORATION DES PÉAGES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. George Hees (Northumberland): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au ministre des Transports. Le ministre pourrait-il dire à la Chambre si l'on étudie toujours la possibilité de majorer les tarifs sur la voie maritime du Saint-Laurent et si ces discussions ont donné, jusqu'à maintenant, un résultat concret?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Comme je l'ai dit à la Chambre l'autre jour, les entretiens avec les autorités américaines se poursuivent, mais on n'est encore arrivé à aucune décision.

L'hon. M. Hees: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre pourrait-il fournir à la Chambre l'assurance que cette question fera l'objet d'une discussion complète devant le Parlement avant que des décisions soient prises?

L'hon. M. Pickersgill: Je crois avoir indiqué, il y a un mois, qu'on suivrait la procédure constitutionnelle normale dans cette affaire.

LES SPORTS

LE SKI—MANQUE DE FONDS POUR L'ÉQUIPE NATIONALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser à la charmante secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social une question concernant la nouvelle inattendue affligeante selon laquelle, par suite de l'épuisement de ses fonds, notre équipe nationale de ski devra revenir au Canada avant la fin des épreuves internationales de ski en Europe, ce qui, à mon avis, serait tragique. Je signale également que Nancy Greene est originaire de Rossland, tout comme le ministre d'État (M. Turner). Dès la parution de cette nouvelle, j'ai reçu des télégrammes émanant de divers endroits. L'un de mes correspondants de la Nouvelle-Écosse m'a envoyé $100 pour l'équipe de ski. J'ai également reçu des appels téléphoniques de personnes offrant $500.

M. l'Orateur: A l'ordre s'il vous plaît. Que le député pose sa question.

M. Herridge: J'y arrive. J'ai reçu des appels téléphoniques de cinq personnes qui offrent chacune $100. Je demanderais au secrétaire

parlementaire si, vu que Nancy Greene est un des meilleurs ambassadeurs du Canada, les crédits nécessaires pour garder l'équipe de ski en Europe ne pourraient être fournis par la caisse de la santé et du sport amateur? Sinon, je proposerais que les députés aillent immédiatement à une banque locale contracter un emprunt, envoyer l'argent outre-mer et en faire déduire, au besoin, le montant de notre paye à la fin du mois.

M. J. E. Walker (secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national): Monsieur l'Orateur, le ministre pourrait peut-être demander au député de garantir toute l'affaire puisque l'équipe vient de sa circonscription?

M. Herridge: Je donnerai $100. J'aimerais avoir la réponse du secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social.

[Plus tard]

Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question supplémentaire à celle que j'ai posée tantôt au secrétaire parlementaire. Le gouvernement est-il désireux de garder en Europe l'équipe nationale de ski jusqu'à la fin de ces compétitions?

Mme Margaret Rideout (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Puis-je porter cette question à l'attention du ministre, monsieur l'Orateur?

L'HABITATION

RÉUNIONS ORGANISÉES POUR ÉTUDIER LA PÉNURIE DU LOGEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, ma question est fondée sur l'annonce du ministre du Travail selon laquelle des groupes d'étude sont mis sur pied dans tout le pays pour étudier la pénurie du logement. Le ministre pourrait-il nous assurer aujourd'hui que les enquêtes de ces groupes ne deviendront pas le succédané d'une action immédiate visant à améliorer la situation actuelle?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, si les réunions conjointes organisées entre les maires et autres dirigeants de municipalités, les sociétés de prêts, les constructeurs d'habitations et les représentants des gouvernements fédéral et provinciaux sont considérées comme formant des groupes d'étude, je répondrai au député que des réunions de ce genre auront lieu en effet. Elles ne visent pas seulement à présenter des rapports sur les deux dernières années, mais aussi pour obtenir conseils et suggestions de tous les intéressés en vue de stimuler l'industrie du bâtiment. Entre-temps, la question est toujours à l'étude et j'espère faire une autre annonce d'ici trois ou quatre semaines.

M. Grafftey: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Vu la crise actuelle, ces groupes d'étude se sont-ils vu fixer un délai pour la présentation de leurs conclusions de sorte qu'on puisse prendre des mesures le plus tôt possible.

L'hon. M. Nicholson: Je ne considère pas vraiment qu'il s'agit de groupes d'étude. Je croyais avoir expliqué que ce sont plutôt des conférences ou des colloques.

M. Grafftey: Que ce soient des conférences, des colloques ou des groupes d'étude...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député a reçu une réponse du ministre. Nous devrions passer à une autre question.

LA DÉFENSE NATIONALE

L'AVANCEMENT DANS LES FORCES ARMÉES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Sud-Centre): J'ai une question à poser au ministre de la Défense nationale. Afin d'aider au ministre à résoudre les problèmes qu'il a suscités à la Défense nationale, quels renseignements pouvons-nous donner aux officiers désireux d'obtenir de l'avancement pour qu'ils puissent développer ou accroître leurs «possibilités de service dans les trois armes»? C'est l'expression qu'on relève dans l'ordonnance ministérielle. L'appui de l'unification représente-t-elle la qualité par excellence?

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député avouera que, posée de cette façon, la question prête à controverse et n'est pas acceptable, à mon avis.

L'hon. M. Churchill: Monsieur l'Orateur, je voulais des renseignements que je croyais pouvoir obtenir du ministre. S'il ne peut répondre à la première question, pourrais-je lui poser celle-ci? Quelle est la force unifiée dont il fait mention dans l'ordonnance adressée aux services?

L'hon. Paul Hellyer (ministre de la Défense nationale): Monsieur l'Orateur, je crois que la question du député se fonde sur une dépêche de la *Presse canadienne*. J'ai fait vérifier la dépêche en question par le personnel de la Défense, qui m'a informé que l'allégation était inexacte. Le rédacteur a réuni des passages de deux documents distincts pour en arriver à une fausse conclusion. On ne demande jamais à un fonctionnaire préposé à l'appréciation d'un employé d'indiquer l'attitude de la personne intéressée à l'égard de l'intégration ou de l'unification.

M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud): J'aimerais poser une question supplémentaire au ministre de la Défense nationale. Est-il disposé à répondre à la question que je lui ai posée en décembre au sujet des qualités requises pour obtenir de l'avancement dans les forces armées?

L'hon. M. Hellyer: Monsieur l'Orateur, j'avoue ne pas me rappeler de la question, mais je serais heureux de fouiller dans mes dossiers afin de la retrouver.

L'hon. M. Churchill: Monsieur l'Orateur, une question complémentaire. Comme le ministre n'a pas répondu à ma question, j'aimerais la répéter. De quelle force unifiée s'agit-il dans l'ordre émanant de son ministère?

M. l'Orateur: A l'ordre. La question me semble irrecevable.

L'hon. M. Churchill: Y a-t-il au Canada une force unifiée dont nous ignorons l'existence? Voilà ce que je demande au ministre.

L'hon. M. Hellyer: Il s'agit de la force dans son ensemble, monsieur l'Orateur, et en ce moment on y trouve une façon de penser très unifiée. Cela découle logiquement des politiques élaborées depuis deux ans et demi et j'espère qu'éventuellement mon honorabble ami admettra qu'elles ont de la valeur et qu'il appuiera sans réserve cette idée.

M. MacInnis: Une autre question complémentaire, monsieur l'Orateur. J'aimerais répéter la question que j'ai posée au ministre il y a quelque temps et qui l'a embarrassé. Avant d'aller outre-mer, les militaires ont-ils été interviewés au Camp Gagetown où on leur aurait dit qu'ils pourraient obtenir des promotions s'ils répondaient à certaines conditions? Le ministre pourrait-il répondre à cela? S'il est intelligent, il devrait pouvoir le faire.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

LE NORD CANADIEN

LE COMMISSAIRE RETRAITÉ AU COMITÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. W. G. Dinsdale (Brandon-Souris): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Comme le commissaire des Territoires du Nord-Ouest, M. Sivertz, prend sa retraite aujourd'hui après une carrière éminente dans le service public, surtout au service des Canadiens du grand Nord, le ministre l'invitera-t-il à comparaître devant le comité parlementaire afin que les députés profitent de ses connaissances et de ses opinions, hautement prisées dans le Nord.

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur l'Orateur, cette initiative incombe plutôt au comité; de toute façon, ce sera à M. Sivertz ou à tout autre Canadien voulant comparaître d'en décider. Je pense que M. Sivertz y consentirait, mais je ne connais pas ses projets. Il m'a dit qu'il prenait un long congé.

LES MACHINES AGRICOLES

L'OPPORTUNITÉ DE GELER LES PRIX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Reynold Rapp (Humboldt-Melfort-Tisdale): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de l'Agriculture. Puisqu'une commission fait enquête sur les prix de l'outillage agricole, le ministre voudrait-il étudier la possibilité de geler ces prix, car ils montent sans cesse et bientôt les fermiers ne seront plus en mesure de se procurer ce matériel?

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, il ne faudrait pas, je crois induire en erreur la collectivité agricole en lui faisant croire que nous détenons une autorité constitutionnelle nous permettant de geler les prix. Du moins; je ne crois pas que nous l'ayons. Jai interrogé plusieurs représentants, des principaux fabricants d'instruments aratoires, et j'espère être en mesure de fournir, sous peu, des détails à ce sujet.

M. Rapp: Une question supplémentaire. Le gouvernement ne peut-il pas mettre un terme à l'augmentation des prix dans le domaine de l'outillage agricole jusqu'à ce que la Commission présente son rapport?

L'hon. Michael Starr (Ontario): Une question supplémentaire à l'intention du ministre des Finances. Puisque le ministre a réussi une

fois déjà, à empêcher la hausse des prix dans l'industrie de l'acier, ne pourrait-il pas, en vertu de la même autorité, intervenir de la même façon et demander aux fabricants de matériel agricole de maintenir les prix en vigueur afin de venir en aide aux cultivateurs?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je sais que le ministre de l'Agriculture s'est entretenu à ce sujet avec les fabricants d'instruments aratoires, et il a toute ma confiance.

[*Plus tard*]

M. Ed. Schreyer (Springfield): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre de l'Agriculture. Plus de six semaines passées, l'honorable ministre a dit qu'il étudierait l'opportunité de déposer des copies de la correspondance échangée avec les fabricants de matériel agricole en ce qui a trait aux dernières hausses de prix. Le ministre a-t-il eu assez de temps pour prendre une décision?

L'hon. M. Greene: Monsieur l'Orateur, je viens tout juste de rencontrer le dernier des présidents des diverses sociétés et la question est encore à l'étude.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LES BAHAMAS—POSSIBILITÉ D'ASSOCIATION ÉTROITE AVEC LE CANADA

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Comme le premier ministre désigné des îles Bahamas, M. Lyndon Pindling, a déclaré que son pays aimerait s'associer plus directement au Royaume-Uni, aux États-Unis ou au Canada, le gouvernement va-t-il témoigner du même intérêt en discutant la question avec des représentants du nouveau gouvernement des Bahamas?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, les Bahamas étaient représentées à la Conférence du Commonwealth des Antilles qui a eu lieu ici en juillet dernier. Au cours de cette conférence, on a décidé de certaines formes d'assistance que le gouvernement canadien se proposait d'accorder aux pays des Antilles. Il s'agissait d'aide extérieure, d'aide au transport et à l'enseignement et ainsi de suite. Une réunion doit avoir lieu à Sainte-Lucie, à la fin du mois, pour étudier certains aspects des décisions prises. Évidemment, cette réunion ne portera pas sur les répercussions politiques de la question posée par mon honorable ami.

[L'hon. M. Starr.]

[*Français*]

LE COMMERCE

RÉPERCUSSIONS POSSIBLES DE L'IMPORTATION DE CHAUSSURES DES PAYS ASIATIQUES ET COMMUNISTES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Roland Godin (Portneuf): Monsieur le président, je désire poser une question à l'honorable ministre du Commerce.

Le ministre est-il au courant de la mauvaise situation dans laquelle se trouvent les manufacturiers de chaussures canadiens, situation créée par de trop fortes importations de ces produits en provenance de pays asiatiques et de pays communistes?

Dans le cas de l'affirmative, l'honorable ministre peut-il nous dire ce que le ministère entend faire à ce sujet, et si nos représentants à Genève seront avisés assez tôt, afin d'éviter une catastrophe au sein de cette industrie?

[*Traduction*]

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, on m'a déjà signalé cette question qui est à l'étude. Il est exact que les importations de chaussures ont augmenté, mais la production nationale a aussi augmenté considérablement. C'est une affaire de concurrence mondiale et, compte tenu de toutes les circonstances, nous protégeons de notre mieux l'industrie canadienne.

LES CÉRÉALES

LE LIN—L'OPPORTUNITÉ DE CONTINGENTS INDÉTERMINÉS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. A. Olson (Medicine Hat): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre du Commerce. La Commission canadienne du blé se propose-t-elle—si non, le ministre songe-t-il à le lui demander—de songer à déclarer qu'il y aura, pour le lin, des contingents indéterminés, comme l'an dernier, à pareille époque.

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, je discuterai volontiers de la question avec la Commission du blé et je donnerai bientôt une réponse.

RADIO-CANADA

RAPPORT SUR LA CULTURE À RADIO-CANADA ET À L'OFFICE NATIONAL DU FILM

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, j'aimerais

demander au premier ministre si le cabinet a étudié le rapport de Gordon Sheppard sur la culture en ce qui concerne la Société Radio-Canada et l'Office national du film, et si le rapport sera mis à la disposition des députés. Puis-je également demander au premier ministre si la revue *Sept-Jours* a raison de dire que, d'après le rapport, certains employés permanents de Radio-Canada n'ont pas assez d'émissions à réaliser pour être occupés à temps plein et qu'on continue à les payer pour ne rien faire?

Dans les circonstances, vu qu'on a reçu le rapport il y a quelques mois et que le gouvernement en a fait imprimer 200 exemplaires, le premier ministre voudrait-il déposer le rapport?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, ce rapport a été étudié au niveau ministériel. Il s'agit d'un rapport présenté par un fonctionnaire à son ministre; normalement, ces rapports sont secrets et ne sont pas rendus publics. J'examinerai volontiers la situation pour voir si les circonstances justifieraient une exception dans ce cas-ci.

LES FINANCES

LA DIVULGATION DU COÛT DU CRÉDIT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Colin Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre des Finances. Sans doute lui a-t-on signalé une mesure législative adoptée par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, demandant la divulgation du coût du crédit. Sait-il que les banques à charte ont refusé de se faire enregistrer aux termes de cette loi sous prétexte qu'elle est anticonstitutionnelle, dépassant la compétence de la province. En outre, le ministre a-t-il songé à présenter une mesure semblable qui relèverait de la compétence fédérale?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, la Chambre ne l'ignore pas, j'ai dit que telle était mon intention lorsque j'ai proposé la deuxième lecture de la loi sur les banques. J'en ai informé le ministre de la Nouvelle-Écosse lorsque nous nous sommes rencontrés à Ottawa il y a quelques semaines pour discuter du crédit au consommateur. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse sait que notre gouvernement et notre Parlement ont l'intention de demander aux banques de révéler le coût réel de leurs prêts au consommateur.

LA CHAMBRE DES COMMUNES

DISCOURS DU MINISTRE DE LA SANTÉ SUR LA RÉVISION DU RÈGLEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. George Hees (Northumberland): Monsieur l'Orateur, le premier ministre pourrait-il nous dire si le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social parlait au nom du gouvernement en déclarant à Halifax, comme l'a rapporté la *Presse canadienne*, qu'à l'occasion du centenaire, le gouvernement pourrait rénover les rouages parlementaires pour préserver l'image du Parlement qui est en train de se ternir. S'il en est ainsi, quand commencera cette opération et en quoi consistera-t-elle?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): A mon avis, monsieur l'Orateur, le rapport que j'ai lu ne porte pas sur la rénovation du Parlement. Certes, une déclaration aussi importante mérite que je la discute avec le ministre, à son retour. Mais je pense que ni le gouvernement ni la Chambre ne font mystère de leur désir d'améliorer les pratiques, la procédure, les règlements et les dispositions de la Chambre des communes. (*Exclamations*)

Le très hon. M. Diefenbaker: Le gouvernement devrait commencer par sa propre rénovation.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Vu les modestes changements qui ont été apportés au Règlement et qui expireront à la fin de la session si le gouvernement ne prend aucune initiative d'ici là, puis-je demander au premier ministre quand il compte présenter une mesure pour instituer un comité qui étudiera ces changements? En outre, le premier ministre songe-t-il à créer, au cours de la prochain session, un comité qui recommanderait des modifications supplémentaires à la procédure de la Chambre?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, j'ose espérer qu'on pourra créer sous peu, à cette fin, un comité composé de députés de tous les partis. En attendant le rapport du comité, j'espère que la Chambre acceptera de maintenir en vigueur, pour une autre session, les changements apportés jusqu'à maintenant.

LE CODE DU TRAVAIL

LES DEMANDES D'AJOURNEMENT POUR LES CHEMINOTS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Je voudrais poser une question au ministre du Travail. La

Chambre pourrait-elle savoir si on a appliqué l'article relatif aux heures de travail qui figure dans le Code canadien du travail (Normes) à toutes les demandes d'ajournement, surtout en ce qui concerne les chemi-nots préposés au dépôt et aux marchandises?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Puis-je prendre avis de cette question, monsieur l'Orateur?

LA DÉFENSE NATIONALE

REPAS PRÉASSEMBLÉS SERVIS AUX MILITAIRES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de la Défense nationale. Nous dirait-il si son ministère dispense à titre expérimental des rations au personnel sous forme de casse-croûte TV ou autres repas préassemblés analogues?

M. l'Orateur: A l'ordre. On ne devrait pas poser cette question en ce moment.

M. MacInnis: J'invoque le Règlement. Le ministre de la Défense nationale, c'est évident, était prêt à répondre. Comme une armée doit être bien nourrie, et qu'elle l'a été fort mal depuis que le ministre est en fonction, il est temps qu'on nous donne une explication.

M. l'Orateur: Il y a difficilement matière ici à un rappel au Règlement.

LE CENTENAIRE DE LA CONFÉDÉRATION

LE RAPPORT DU CONSEIL DES JEUNES CANADIENS SUR LE PROJET DE COLLOQUE DES JEUNES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. W. G. Dinsdale (Brandon-Souris): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse à l'honorable secrétaire d'État. Le 18 novembre dernier, le ministre déclarait à la Chambre que les recommandations du Conseil politique des jeunes Canadiens au sujet d'un projet de séminaire des jeunes à l'occasion de l'année du Centenaire avaient été acceptées en principe par la Commission du centanaire. L'honorable représentante a-t-elle reçu des recommandations officielles de la part de la Commission? Si oui, quand pourrons-nous en être informés?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, la Commission a fait une proposition en ce sens; nous l'avons reçue quelques semaines passées. Après avoir mûrement réfléchi, le gouvernement a jugé qu'il ne serait pas possible d'appuyer le projet du Conseil des jeunes Canadiens. Un représentant du Conseil m'a demandé de retarder l'annonce de cette décision jusqu'à ce que le Conseil ait soumis une autre proposition. Cet entretien s'est déroulé peu avant Noël et je n'ai pas encore reçu de détails sur l'autre projet. Je crois qu'on m'en avait promis pour vendredi dernier. Pour le moment, le gouvernement n'a été saisi par le Conseil en question d'aucune proposition qu'il pourrait appuyer.

M. J. M. Forrestall (Halifax): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Mise à part l'autre proposition du Conseil politique des jeunes Canadiens, le gouvernement fait-il quelque chose de sa propre initiative pour faire valoir l'utilité possible du séminaire politique ou du parlement des jeunes?

L'hon. Mlle LaMarsh: Il reste si peu de temps, monsieur l'Orateur. On estimait que cela devait se faire par l'entremise d'un organisme déjà en place et disposant de moyens de communication pour que le projet ait quelque chance de réussite. On espérait que le Conseil des jeunes ferait une proposition acceptable, qu'il n'a pas encore faite.

M. l'Orateur: Sauf erreur, le député a une autre question supplémentaire?

M. Forrestall: Oui, monsieur l'Orateur. Le ministre ou le gouvernement estime-t-il qu'il y a lieu de reconstituer le comité spécial afin de régler la question, étant donné qu'il se fait tard?

L'hon. Mlle LaMarsh: Je serais très heureuse de le faire.

L'IMMIGRATION

L'ENTRÉE DE GARÇONS INSCRITS À UN SÉMINAIRE DE SAINT-JOVITE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au solliciteur général. Vendredi dernier, j'ai posé une question au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration sur la situation à un séminaire ou monastère de Saint-Jovite. Les événements, en fin de semaine, ont été très révélateurs. Puis-je demander au solliciteur général si la Gendarmerie royale du Canada fait enquête sur la situation afin d'essayer de trouver les garçons perdus ou cachés?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, que je sache, aucun membre de la Gendarmerie royale du Canada ne participe à l'opération mentionnée par le député. D'après ce que disent les journaux, il me semble que l'affaire relève des autorités provinciales plutôt que de la Gendarmerie royale du Canada.

M. Howard: Comme il est en cause, certains des jeunes garçons étant venus au Canada par l'entremise de son ministère, le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration ne pense-t-il pas que les autorités fédérales devraient s'occuper de l'affaire?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Il s'agit là d'un argument et non d'une question.

L'INDUSTRIE

L'AIDE AUX TRAVAILLEURS DE L'AUTOMOBILE LICENCIÉS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. A. D. Hales (Wellington-Sud): Monsieur l'Orateur, je sésire poser une question au ministre de l'Industrie. Comme environ 23,000 travailleurs ont été mis à pied par suite des fermetures actuelles ou prévues d'usines dans l'industrie de la fabrication des automobiles et dans les industries connexes au Canada, quels sont les projets du ministre ou de son gouvernement pour remettre ces gens au travail?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Monsieur l'Orateur, les congédiements dans l'industrie de l'automobile au Canada et aux États-Unis proviennent d'une baisse dans la demande globale d'automobiles. Nous espérons que la demande se rétablira et que ceux qu'on met à pied présentement reront réembauchés.

M. Hales: Comme, en janvier dernier, le Canada a importé des automobiles, des camions et des pièces pour une valeur d'environ 115 millions de dollars, le gouvernement songe-t-il à prendre des mesures pour mettre un frein à ces importations alors que nos propres ouvriers n'ont pas de travail?

L'hon. M. Drury: Si l'on songe que le rapport entre les exportations et les importations s'est amélioré sensiblement ces deux dernières années, la proposition du député ne me semble pas vraiment justifiée.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Étant donné la déclaration du ministre au sujet de la baisse des ventes, pourrait-il essayer de savoir pourquoi certaines personnes doivent attendre sept ou huit semaines avant qu'on leur livre leur automobile? Est-ce parce que certains modèles très en demande sont maintenant fabriqués aux États-Unis?

L'hon. M. Drury: Je ne crois pas que ce soit la raison.

L'hon. M. Starr: Le ministre pourrait-il se renseigner.

L'hon. M. Drury: Si le député veut bien me donner un exemple, j'examinerai volontiers la question.

L'hon. M. Starr: Il y en a des centaines.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): Le ministre peut-il nous dire combien de modèles fabriqués au Canada antérieurement ne sont produits maintenant qu'aux États-Unis?

M. l'Orateur: A l'ordre. Il s'agit là évidemment d'une demande de statistiques qui ne devrait pas être faite à l'heure actuelle.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Le ministre dirait-il à l'industrie qu'à la lumière du courrier adressé aux député, le public attend des automobiles plus sûres pour en acheter?

M. l'Orateur: A l'ordre.

M. Grafftey: La question me semble très valable, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur: Je suis certain que le ministre l'a remarquée.

M. Grafftey: Pourrait-il y répondre alors en nous disant s'il a fait à l'industrie des instances selon lesquelles le public nord-américain n'achète pas d'automobiles présentement parce qu'il en attend de plus sûres.

M. l'Orateur: Je ne veux pas être trop exigeant. Je ne discuterai pas avec le député. Je vais permettre au ministre de répondre à la question.

L'hon. M. Drury: Non. je n'ai pas fait de telles instances à l'industrie manufacturière.

LES SPORTS

LA TÉLÉDIFFUSION DU TOURNOI MONDIAL DE HOCKEY

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. S. Barnett (Comox-Alberni): M. l'Orateur, j'aurais une question à poser au premier ministre dont je l'ai prévenu. Afin de ramener l'éditeur du *Courrier* de Campbell River à de meilleurs sentiments et de lui redonner la foi qu'il avait dans le premier ministre comme fervent du hockey, le très honorable représentant prendra-t-il des dispositions afin que la Société Radio-Canada diffuse le prochain tournoi mondial de hockey et si, au besoin, il mettra des fonds suffisants à la disposition de la Société, à cette fin?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): M. l'Orateur, je n'ai pas eu l'occasion de me renseigner sur la question du député, l'ayant reçue peu de temps avant de venir à la Chambre. Sauf erreur, toutefois, le tournoi aura lieu non pas sous les auspices du Canada mais sous ceux d'un organisme international et il appartiendra aux organisateurs de céder les droits de radiodiffusion et de télédiffusion. J'apprends que, pour le Canada, ils ont été cédés au réseau CTV, mais j'en ignore les détails. Toutefois, je me renseignerai volontiers.

LA DÉSIGNATION DE LA CROSSE COMME SPORT NATIONAL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): M. l'Orateur, ma question, qui s'adresse également au premier ministre, a trait elle aussi à la santé physique et aux sports. Comme représentant de la ville de Cornwall, renommée pour la pratique de la crosse, je suis sûr que la question vous intéressera, monsieur l'Orateur. J'aimerais savoir si, au cours de cette année du centenaire, le gouvernement présentera un projet de loi pour établir la crosse officiellement comme jeu national du Canada, rectifiant ainsi un oubli évident des Pères de la Confédération.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, a mon avis, nous devrions avoir un jeu national d'été et un jeu national d'hiver.

[*Français*]

QUESTIONS POSÉES AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable secrétaire d'État.

Étant donné que M. Yvon Groulx, ancien candidat conservateur, est contre la Confédération, étant donné que M. Jean-Noël Tremblay, ex-député conservateur, est «anti-Confédération», étant donné que M. Maurice Allard, ancien député...

M. l'Orateur: A l'ordre! L'honorable député pourrait-il poser sa question?

M. Choquette: Monsieur l'Orateur, je voulais, tout simplement, prouver que les Canadiens français qui adhèrent au parti conservateur sont extrémistes.

Monsieur l'Orateur, ma question est la suivante: Est-ce que son ministère songe à faire publier une étude objective et réaliste, tendant à démontrer que la Confédération a profité à toutes les provinces du Canada, y compris le Québec?

[M. Barnett.]

M. Gilles Grégoire (Lapointe): Une question supplémentaire à l'honorable secrétaire d'État, monsieur l'Orateur.

Pour que cette étude soit vraiment réaliste et impartiale, est-ce que l'honorable secrétaire d'État pourrait la faire, sans qu'on lui demande d'avance de prouver telle chose, mais de prouver simplement le réalisme de la Confédération?

[*Traduction*]

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Avant de procéder à l'ordre du jour, j'aimerais demander au ministre des Transports s'il voudrait communiquer avec le National-Canadien pour établir si la publicité et les dispositions de relations publiques de cette compagnie ne sont pas un peu prématurées? Je veux parler d'une pancarte souhaitant Joyeux Noël, qu'on peut voir au bureau de la compagnie, rue Sparks.

M. l'Orateur: C'est peut-être là une question qu'on me permettra de considérer comme non urgente aujourd'hui.

LA CAPITALE NATIONALE

LA CRÉATION D'UN COMITÉ PARLEMENTAIRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Barry Mather (New Westminster): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre des Travaux publics. Nous dirait-il s'il a l'intention, et à quelle date, d'instituer un comité parlementaire de la capitale nationale?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, j'espère que l'on proposera la création d'un pareil comité au cours de la semaine prochaine. Il n'est pas logique de s'attendre que ce comité s'acquitte au cours de la session actuelle de la tâche qu'on exige de lui.

LA NAVIGATION

DEMANDE D'ENQUÊTE SUR LE NAUFRAGE DE REMORQUEURS

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): M. l'Orateur, je demanderais au ministre des Transports s'il a reçu un message de Robert Cook, président national de la Guilde de la marine marchande, attirant son attention sur le coulage du remorqueur *M. V. Gulf Master*, le 11 janvier, qui aurait apparemment fait cinq victimes. C'est le troisième

remorqueur en acier à couler au cours des deux derniers mois, entraînant des pertes de vie, et le septième ou le huitième au cours des trois dernières années. A-t-on songé à instituer immédiatement une enquête publique sur la conception, la construction, l'équipage et la tenue en mer de navires analogues, car l'organisme s'inquiète naturellement de cette situation?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, j'ai reçu le télégramme en question et, comme je le signalais dans ma réponse à une question posée, je crois, par le député de Vancouver-Est lors de la dernière séance, mon ministère a entrepris immédiatement une enquête au sujet de cette affaire. Dès qu'un rapport sera présenté, une décision sera prise sur l'opportunité d'instituer une enquête publique.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—CLÉMENCE À L'ENDROIT DE CHEFS SYNDICAUX INCARCÉRÉS

A l'appel de l'ordre du jour.

Mme Grace MacInnis (Vancouver-Kingsway): Monsieur l'Orateur, j'adresse ma question au solliciteur général. La semaine dernière le ministre a dit que le procès où sont impliqués Paddy Neale et Tom Clarke faisait l'objet d'un examen approfondi. Peut-il nous dire maintenant à quelle date ces syndiqués de Vancouver qui, entre parenthèses, sont mes commettants, seront relâchés?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, j'ai demandé que le dossier soit réexaminé dès le début de février.

Mme MacInnis: Pareille déclaration peut-elle précéder l'expiration de leur peine?

LA CONSTITUTION

LE COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DES MÉTHODES DE REVISION

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question au premier ministre? Dirait-il à la Chambre si son secrétaire parlementaire, l'honorable député de Mont-Royal, préside un comité des voies et moyens qui chercherait à établir la manière de reviser la constitution du Canada et, si oui, quelle est la composition du comité?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, il s'agit d'un comité interministériel, au niveau des hauts fonctionnaires, et mon honorable ami le député de Mont-Royal en est membre à titre de conseiller spécialiste.

• (3.50 p.m.)

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen, interrompu le vendredi 13 janvier, du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Lorsque le comité a levé la séance le 13 janvier 1967, il étudiait le nouvel article 314D de l'article 42, qui se trouve à la page 31 du bill.

Sur l'article 42—

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, au moment où le comité a levé la séance, vendredi, j'exhortais le ministre à étudier sérieusement la possibilité d'accepter un amendement au nouvel article 314D. Je lui disais, en substance, de ne pas retomber dans les erreurs des mesures précédentes, mais de donner la haute main à la Commission canadienne des transports.

J'ai demandé au ministre pourquoi il avait dans le nouvel article, employé les mots «peut recommander» et ce, malgré mes instances à l'étape de la deuxième lecture et, à une occasion au moins, au comité permanent. Il a laissé entendre dans sa réponse, que, ni la Commission, ni le ministre ne devaient s'immiscer dans les affaires des entreprises privées, faisant allusion, je crois, au Pacifique-Canadien. Sa réponse m'a paru insuffisante et m'a servi d'aiguillon, au point que non content de lui demander d'envisager un amendement comme je l'avais décidé, et de lui faire confiance pour la rédaction d'un bon projet de loi j'ai, entre-temps, avec l'approbation de l'opposition officielle, obtenue à une réunion secrète du parti, préparé un amendement que, je l'espère, le ministre acceptera.

Avant de proposer l'amendement, je vais en donner une copie au ministre pour qu'il puisse suivre mes paroles avec plus de précision. Les termes que j'y emploie ne sont pas aussi fort que je l'aurais voulu. J'aimerais qu'on lise «enjoint» et non «peut enjoindre» dans le nouvel article, mais j'admets que cela pourrait contrarier les objectifs que je défends. Si vous

annoncez à une Commission qu'elle enjoint, comme ses membres sont de simples mortels, ils auront tendance à ne donner aucune directive. C'est pourquoi je propose dans cet amendement que les termes «peut recommander» soient conservés dans le nouvel article et qu'on ajoute d'autres mots pour faire sentir à la supercommission que notre comité désire qu'elle donne des directives, si elle le veut.

La deuxième raison pour laquelle j'ai adouci le texte initial de mon amendement est la suivante: l'emploi du mot «enjoint» entraîne des conséquences indirectes, dont l'une serait de porter atteinte aux prévisions budgétaires. En employant «enjoint» je m'exposerais à ce que le président déclare, à bon droit, que mon amendement est irrecevable. J'ai dont rédigé mon amendement de façon à assurer, autant que possible, la formule que les députés de ce côté-ci de la Chambre aimeraient voir dans le nouvel article, sans contrecarrer de quelque façon que ce soit, à mon avis du moins, l'équilibre du Trésor, et dans l'espoir de le faire accepter par le ministre, sans que celui-ci doive, pour cela, renoncer à ses arguments, même si ces derniers étaient spécieux, comme dit l'un de mes collègues. Si je pouvais obtenir que le ministre voie mon amendement d'un œil favorable, nous aurions l'impression qu'il s'efforce vraiment de satisfaire aux désirs de l'opposition sans pour cela entraver son action à lui, ni les actes de la Commission.

Je propose que dans la deuxième ligne du nouvel article 314D (1), on ajoute à la suite des mots «peut recommander» les mots «ou ordonner si elle le juge à propos». J'ai des exemplaires de l'amendement en français pour ceux qui en voudront. Je me suis étendu sur mon amendement pour permettre au ministre de le lire avant de le commenter; il permettra peut-être à un ou deux autres membres de l'opposition officielle de se faire entendre avant lui. Ses fonctionnaires auraient également le temps d'en faire l'étude.

L'amendement permettrait à la Commission d'émettre une recommandation ou une ordonnance. En supposant que les chemins de fer acceptent cette dernière, nous aurions atteint notre but. S'ils ne l'acceptaient pas, surtout dans le cas où l'ordonnance entraînerait une perte de leur part, ils pourraient naturellement suivre la méthode indiquée plus loin au paragraphe (3).

Je songe aux cas où les spécialistes au sein de la Commission pourraient lui indiquer ce qu'elle a le droit d'ordonner aux chemins de fer, par exemple d'amener une compagnie à utiliser les voies d'une autre compagnie ou d'obliger une compagnie à abandonner une ligne et à partager l'exploitation d'une voie désormais commune, ou encore de donner des directives relatives aux intercommunications, qui font l'objet du bill, assurant ainsi une exploitation plus efficace et épargnant de l'argent aux administrateurs et à l'organisation du National-Canadien. De telles directives seraient données, je l'espère, en vue d'assurer une exploitation plus efficace et économique des chemins de fer.

Ceux qui habitent les régions de l'Ouest sursaturées par les chemins de fer, connaissent bon nombre de cas où mon amendement pourrait s'appliquer. Nous savons que les spécialistes, par l'entremise de commissions royales d'enquêtes, ont recommandé certains changements. Nous savons également que ces changements n'ont pas été effectués. Aussi, au moment de rédiger une nouvelle mesure législative, ne pourrions-nous confier la tâche encore une fois à une commission, mais en lui imprimant un nouvel élan? La Chambre des communes indiquerait par exemple à la Commission que celle-ci aurait le pouvoir de recommander ou d'ordonner selon qu'elle le jugerait à propos? Le gouverneur en conseil saurait aussi, de cette façon, si les chemins de fer se conforment ou non aux désirs de la Commission.

Un second argument de poids entre en jeu ici. L'administration des chemins de fer étant ce qu'elle est, j'imagine qu'elle aimerait souvent proposer certaines choses de nature à améliorer l'efficacité de son exploitation, mais si la proposition venait d'elle, en traitant avec une autre compagnie de chemins de fer, ou plus d'une autre, selon le cas, elle perdrait effectivement certains atouts dans l'élaboration des détails d'un accord éventuel. C'est pourquoi la direction des chemins de fer peut hésiter à faire ces propositions, dans l'espoir qu'un tiers les formulera, de sorte que la direction ne perdra pas son avantage dans les négociations.

• (4.00 p.m.)

Je me rappelle d'un ou deux exemples semblables. Je songe à une expérience que j'ai eue au printemps de 1960 quand je tentais de faire transporter des céréales vers la côte ouest. Il n'y a aucun doute que les experts de la direction des chemins de fer, des élévateurs de tête de ligne, des docks et d'autres personnes s'occupant du transport de grain ont tous informé le ministre d'alors que les ports de l'Ouest ne pourraient pas expédier plus de 15 millions de boisseaux par mois. Pourtant, après des pourparlers entre les dirigeants des

chemins de fer suivis de négociations entre les syndicats et la direction et après que les fonctionnaires eurent discuté avec tous ces groupes, on a réussi à trouver une solution qui garantissait le mouvement dans ces ports non pas de 15 millions mais bien de 21 millions de boisseaux par mois. Les dossiers révèleront qu'en trente jours on a dépassé ce chiffre et qu'effectivement, on a expédié 29 millions de boisseaux en un mois.

Si je donnais au comité des exemples de tout qui se fait au nom de la concurrence, bon nombre de députés n'en priseraient guère l'idée. Ce que j'essaie de dire, c'est qu'il existe une bonne et une mauvaise concurrence. Si l'esprit de concurrence pousse les cheminots d'une compagnie à placer des wagons à céréales en travers de la voie pour bloquer l'accès du port aux autres chemins de fer, il s'agit peut-être de concurrence à l'ancienne mode, mais elle n'est pas propre à favoriser le transport du maximum de céréales. Lorsque la question a été soumise aux compagnies de chemin de fer, elles ont admis sans hésiter que leurs instructions pouvaient être modifiées d'un jour à l'autre de façon à dégager les voies. Pour ce qui est du transport des céréales sur la côte du Pacifique, dès que les dirigeants des compagnies de chemin de fer consentent à conférer avec les syndicats, les hommes d'affaires et les représentants du gouvernement, on réussit à mettre fin à toutes les petites pratiques adoptées au cours des ans au nom de la concurrence à seule fin de servir les intérêts d'une seule compagnie.

J'aimerais rappeler aux députés que si les chemins de fer en profitent, il en va de même des exploitants d'élévateurs, des débardeurs et des employés des élévateurs. Il est certain que les entreprises commerciales en profitent et les Canadiens aussi. Si, grâce à cet amendement, nous pouvons contourner une difficulté au sujet de l'administration des chemins de fer et créer une Commission qui agirait avec un certain dynamisme pour diminuer les obstacles à l'administration des chemins de fer dans l'Ouest canadien, et si, grâce à ce dynamisme progressif, nous pouvions réduire le coût, nous n'aurions pas toujours à craindre des tarifs-marchandises plus élevés et des demandes de subventions accrues.

Voilà, la deuxième raison pour laquelle il serait souhaitable à long terme d'employer les mots «pourra recommander» ou «pourra ordonner» au sujet de la Commission. Je sais que le mot «pourra» semble trop faible à certains d'entre nous, probablement parce que nous avons une trop longue expérience de ce genre d'urgence où l'entreprise soi-disant privée néglige de faire ce qu'il y a de mieux pour servir ses propres intérêts et ensuite rejette le blâme sur n'importe qui sauf sur elle et demande l'abolition des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, la hausse des tarifs-marchandises et le reste quand elle détient de plus en plus la solution.

Le troisième point est d'importance secondaire, mais il y a lieu quand même de le signaler. Maintenant que l'énorme mouvement de céréales dans l'Ouest a réfuté l'argument selon lequel le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau se solde par une perte, c'est une raison de plus de nous assurer que les chemins de fer pourront profiter des bénéfices nets sans cesse plus considerables qu'ils retirent du fait que la quantité de céréales a doublé, afin que chaque année ils puissent modifier leur direction comme il s'imposera et qu'ils puissent exploiter leurs services. Chaque fois qu'elle réalise des bénéfices, toute entreprise privée essaie d'oublier qu'elle pourrait encore faire d'autres économies.

En exposant ces arguments, je crois formuler l'espoir de beaucoup de gens que nous parviendrons à exploiter ces chemins de fer d'une façon beaucoup plus efficace, que nous empêcherons les tarifs-marchandises d'augmenter en appliquant les sains principes d'administration de l'entreprise privée, et que nous pourrons tenir compte des intérêts du public en autorisant la Commission à faire non seulement des recommandations aux chemins de fer, mais à lui donner aussi des directives.

Enfin, sans savoir ce qui arrivera lorsque nous voterons sur l'amendement relatif à l'institution du comité plus fort que nous recommandons, soit que nous l'établissions ou que nous maintenions les comités permanents actuels que dirige tellement le gouvernement au pouvoir, je suis sûr que, grâce à cet amendement particulier, le Parlement sera mieux en mesure de poser des questions. En outre, ce genre d'amendement nous permettra de demander ce qui a été recommandé aux chemins de fer; nous aurons le droit de demander à la Commission des transports quelles directives elle aura données et, si elle ne l'a pas fait pour remédier à des manques d'efficacité évidents, nous aurons alors le droit de reconsidérer ce que nous aurons fait suivant le projet de loi à l'étude. Que nous ayons le comité plus fort qui a été proposé ou le genre actuel, les termes «ordonner» ou «pourra ordonner» offrent un peu plus de prise. Je recommande vivement l'adoption de cet amendement, simple mais souple, qui renforcera le projet de loi et donnera aux Canadiens le sentiment qu'ils influencent davantage leurs propres affaires économiques.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, avant que d'autres interviennent, je voudrais soulever un ou deux points. D'abord,

sauf erreur, au lieu d'introduire dans son amendement le mot «ordonnera» le député a proposé les mots «peut ordonner»; d'après lui, le terme «ordonnera» pourrait nécessiter pour cet amendement l'approbation de la Couronne. Je ne puis m'empêcher de penser que si le député a des doutes dans un cas, ces doutes sont les mêmes dans l'autre. En effet, que ce soit le Parlement qui l'oblige à «ordonner», ou ce comité-ci qui l'y autorise, la Commission n'aura pas le droit de grever davantage le Trésor. Le député pourrait également amender cela.

Si c'est pour ce motif qu'on s'oppose à l'amendement, je ne vois pas en quoi le député améliorerait les choses en substituant «peut ordonner» à «ordonnera». A mon avis, ceux qui sont prêts à accepter l'amendement, trouveraient moins à redire aux termes «peut ordonner», qu'au mot: «ordonnera». D'abord, j'ignore comment la Commission serait en mesure de savoir quand elle devrait agir ainsi. Une difficulté normale semblerait se poser.

Ensuite, je ne m'opposerais pas beaucoup si l'on enjoignait aux compagnies ferroviaires de s'accorder mutuellement des droits de passage dans les cas où l'une ou l'autre risquerait de subir une perte éventuelle. De toutes façons cela n'impliquerait pas un décret leur ordonnant de se départir de leur propriété. Si la Commission enjoint à une compagnie de chemin de fer de louer quelque chose, la Commission va-t-elle fixer le prix de la location? Si vous enjoignez à quelqu'un d'acheter quelque chose, lui ordonnez-vous par la même occasion de vendre, et, dans l'affirmative, à quel prix? Il me semble qu'en suivant ce genre de raisonnement, vous vous heurtez à certaines difficultés qu'il faut résoudre, à mon avis, par des mesures législatives plus claires indiquant comment on procédera à l'injonction et qui déterminera le montant raisonnable de l'indemnité.

• (4.10 p.m.)

A mon avis, le paragraphe suivant précise qu'il s'agirait de frais supplémentaires dans l'exploitation d'une ligne, que le Trésor pourrait rembourser et qui pourraient être considérés comme des pertes. Cela est vrai pour certains embranchements, mais qu'arriverait-il si l'on ordonnait à une compagnie de chemin de fer d'abandonner une ligne donnée si à son sens celle-ci ne lui occasionnait pas de déficit? Il y aurait moyen de le faire d'après ce projet, mais comment justifier pareille mesure?

[L'hon. M. Pickersgill.]

Il me semble qu'une direction chargée de fonctions plus étendues que celles que prévoit déjà le projet de loi par l'emploi du mot «recommande» donnerait lieu à une foule de problèmes. Les recommandations s'adresseraient non seulement aux chemins de fer, mais, advenant l'intervention du gouvernement, au gouverneur en conseil et, si certaines dépenses étaient nécessaires à titre d'indemnisations ou à d'autres fins du même genre, le gouverneur en conseil serait libre de demander au Parlement de fournir les fonds nécessaires.

Je crois que les dispositions du projet de loi répondent actuellement à l'allégation selon laquelle la Commission n'obtient pas des pouvoirs suffisants pour accomplir ce que nous recherchons. Je ne peux m'empêcher de croire qu'aucune compagnie de chemin de fer ne pourrait se permettre de ne pas tenir compte d'une recommandation rendue publique, comme elle devra l'être et exposant la nature des avantages qui pourraient être obtenus, à moins qu'il ne s'agisse d'une recommandation qui serait manifestement absurde et considérée comme telle.

En tout cas, si une recommandation portait sur l'intervention du gouvernement, il serait parfaitement loisible à celui-ci, indépendamment de l'attitude de la compagnie de chemins de fer, d'accepter cette recommandation s'il la trouvait souhaitable et s'il était en mesure de l'appliquer. L'autorité accordée au gouverneur en conseil surpasse de beaucoup celle qu'on demande pour la Commission, et pour une très bonne raison. Les représentants du peuple peuvent demander des comptes aux conseillers du gouverneur en conseil ici présents, attendu qu'il serait de la plus haute importance qu'un organisme nécessairement irresponsable, au sens technique de ce terme qui signifie, selon moi, autonome, puisse décider un transfert de propriété d'une personne à une autre. En de telles circonstances, ce serait prévoir, en vertu du projet de loi à l'étude des mesures essentiellement arbitraires. Je ne vais pas rejeter d'emblée cette proposition. Je tiens, cependant, à prendre conseil de mes fonctionnaires avant de me décider, car je reconnais que tous ceux qui participent au travail de ce comité essaient d'améliorer ce projet de loi.

Toute ma vie, j'ai eu une préférence très marquée pour la persuasion et la raison plutôt que pour les directives et la coercition. C'est une des raisons pour lesquelles je suis demeuré pendant toute la durée de la Seconde

Guerre mondiale irréductiblement opposé à la conscription. En certaines circonstances, il faut que les gens soient dirigés, mais je n'aime pas à recourir aux ordres ou à une action arbitraire, à moins que le bien public ne l'exige. Je préférerais assurément voir les résultats qui découleront de la loi telle que nous l'avons formulée au lieu de chercher à conférer des pouvoirs arbitraires à la Commission qui n'est et ne peut être directement comptable au Parlement de ses initiatives juridiques et quasi juridiques. Ce serait déjà détruire son caractère, à titre de tribunal. Si la Commission donnait un ordre contraire à une loi établie, un appel pourrait être interjeté auprès des tribunaux. A moins de pouvoir démontrer la nécessité de prévoir des directives de ce genre en donnant à la Commission un pouvoir arbitraire, si cela pouvait être efficace —ce qui constituerait, bien entendu, l'envers de la médaille—je voudrais avant de prendre une décision définitive, étudier, avec les hauts fonctionnaires de mon ministère, s'il y a d'autres directives, non prévues déjà dans l'article, qui pourraient être efficaces sans qu'il faille ajouter d'autres mots pour en arriver aux conséquences que comporte cette directive.

La Commission n'ordonnerait certainement pas aux chemins de fer Nationaux du Canada de louer une ligne au Pacifique-Canadien, ou vice versa, sans autoriser quelqu'un à préciser les conditions du contrat. La directive alors serait vaine. Ou bien, la Commission devrait pouvoir indiquer les conditions du bail. La même formule s'appliquerait au prix d'achat d'un article s'il n'y avait pas d'entente à cet égard. Il est bien différent de recommander que l'on fasse certaines choses. Si les parties n'arrivent pas à une entente, on n'aurait pas, au moyen d'une recommandation, à annuler une directive, ni à contrevenir à une loi qui me paraît non exécutoire si l'on n'y ajoute rien.

Je fais part de ces réflexions car elles sont des difficultés très réelles dans ce domaine. Cela ne se rattache en rien à l'utilité possible d'un amendement éventuel, accessoire à une partie du projet de loi; le Parlement autoriserait la Commission à ordonner à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada à se défaire de certains biens qui lui appartiennent ou qui appartiennent à la Couronne. Cela présenterait également quelques difficultés car le Transcontinental, l'Intercolonial, le *Prince Edward Island Railway* et le *Newfoundland Railway* ne sont pas propriétés du National-Canadien, mais de la Couronne. Cette directive jouerait dans les deux sens. Je ne sais pas si nous voulons vraiment ordonner au National-Canadien de renoncer obligatoirement à ces biens, contrairement au désir de la direction que nous avons nommée. Si la compagnie le fera de plein gré, il est inutile d'insérer le mot «ordonner» dans cet article. Il n'y a lieu d'insérer ce mot que si l'on veut forcer la main de l'une ou l'autre compagnie; autrement, il est superflu.

• (4.20 p.m.)

Nous dirions alors que nous voulons les y contraindre, bon gré, mal gré. Que la chose soit sage ou non, à leur avis, elles devront renoncer à cette propriété et la remettre au Pacifique-Canadien, ou vice versa. Je ne parle même pas de l'expropriation d'une propriété dite privée et de la faire vendre de force. Je reconnais parfaitement que nous avons le pouvoir d'exproprier le Pacifique-Canadien ou une partie quelconque du Pacifique-Canadien chaque fois que nous le voulons. Je ne verrais rien de mal en principe ou en vertu de la loi à agir ainsi, si un dédommagement raisonnable était prévu. Ce serait normal. Je n'ai rien contre cela. Je me demande simplement si nous avons envisagé toutes les conséquences qu'il y aurait à agir dans ce domaine de façon fortuite ou fragmentaire. Il se peut que certains des aspects de la rationalisation ne comportent pas un changement véritable dans le titre des propriétés mais simplement une directive quant à l'usage de la propriété si la Commission juge souhaitable de donner une directive en ce sens.

Je suis plutôt porté à croire que nous constaterons, à l'étude de certains articles suivant de près l'article 42, que le pouvoir de ce faire est un point fondamental de la loi actuelle et que nous proposons de légères modifications tendant à maintenir ce pouvoir. Je ne vois aucun inconvénient à ce que la Commission fixe, par exemple, les droits maximums ou minimums pour l'emploi des installations d'un chemin de fer par un autre, dans les circonstances envisagées ici. Mais il faut être très prudent sur ce point. J'ai fait de grands efforts pour comprendre le bill à fond, mais j'aimerais m'en remettre aux spécialistes avant d'exprimer une opinion trop catégorique. Je doute beaucoup que nous puissions effectivement faire grand-chose de pratique en acceptant cet amendement.

En outre, si on insiste sur l'amendement, la présidence devra examiner si le point soulevé par le député de Qu'Appelle comporte des frais imprévus pour la Couronne. Au cas où un ou deux autres députés aimeraient prendre la parole au sujet de l'amendement, ne pourrait-on pas le réserver afin que mes fonctionnaires l'examinent plus à fond? Dans l'intervalle, nous pourrions passer à l'alinéa suivant et tenter de progresser un peu.

M. Douglas: Monsieur le président, j'appuie la suggestion du ministre que l'article soit réservé pendant que ses fonctionnaires étudient la question, car j'estime que c'est un article très important. J'appuie l'amendement proposé par le député de Qu'Appelle. Le ministre est d'avis qu'il soulève certains problèmes. Il semble oublier que c'est seulement en réglant ces problèmes que nous pouvons en aborder un autre beaucoup plus grave: comment en arriver à la rationalisation des chemins de fer et faire disparaître en majeure partie le double emploi actuel?

Je ne me rappelle pas les chiffres exacts—il y a déjà quelques mois que je les ai consultés—d'un relevé international selon lequel le Canada dépense plus d'argent par habitant pour les transports que tout autre pays occidental. L'étendue de notre pays et sa population relativement faible y sont sans doute pour quelque chose. Mais cela tient aussi, j'en suis sûr, au double emploi inutile qui s'accroît dans nos transports depuis cent ans. Il y a eu double emploi inutile dans la construction de lignes de chemin de fer; le manque de coordination et de rationalisation au sein d'un même mode de transport, et des chevauchements coûteux entre les divers moyens de transport.

Comme je l'ai dit à l'étape du projet de résolution, nous ne résoudrons jamais le problème du transport au Canada avant d'avoir créé une autorité des transports habilitée à rationaliser l'industrie, à en supprimer les chevauchements et à en réduire les frais. Nous ne pouvons laisser aux entreprises particulières le soin de rationaliser l'industrie volontairement; d'abord, rien ne les y encourage vraiment. Leur situation n'est pas celle des fabricants qui, eux, dans un marché libre, ont avantage à réduire leurs frais pour pouvoir soutenir la concurrence. Les chemins de fer, comme les autres moyens de transport, sont des quasi-monopoles et ils n'ont pas à payer les frais inutiles du dédoublement des services; ces frais sont versés par le Trésor sous forme de subventions ou par les expéditeurs et les voyageurs sous forme de tarifs-marchandises et tarifs-voyageurs. Il n'y a donc aucun stimulant véritable—à moins que celui-ci ne vienne du Parlement—à faire disparaître le dédoublement et à amener une utilisation plus rationnelle.

Je sais que le ministre a fait un plaidoyer très éloquent en faveur de la persuasion de préférence à toute contrainte. Mais le ministre sait, puisqu'il a fait une étude très complète de toute la question des transports, qu'on pourrait citer devant ce comité toute une série de recommandations faites par les commissions royales d'enquête des années passées concernant la rationalisation et l'élimination du dédoublement qui coûte cher. Les sociétés ferroviaires n'ont pas tenu compte de ces recommandations. Des instances ont été présentées à la Commission des transports et les chemins de fer ont tout simplement fait sourde oreille. Le double emploi se poursuit. On a même demandé au Parlement ces dernières années d'accorder aux chemins de fer la permission de construire des embranchements dans des régions déjà desservies, parce qu'il n'existe aucun programme de rationalisation. A mon avis, l'argument du ministre n'est pas solide; il affirme que si l'organisme que nous sommes en train de créer formule une recommandation raisonnable, l'opinion publique obligera les chemins de fer à tenir compte de la recommandation.

• (4.30 p.m.)

J'ai comparu devant différents cabinets fédéraux en vertu de l'article 51 de la loi sur les chemins de fer et devant la Commission des transports trop souvent pour ne pas savoir jusqu'à quel point les chemins de fer peuvent simplement détourner la question, quelle que soit la valeur des arguments, et attendre s'ils ne veulent pas agir. Si nous établissons cette Commission des transports, il faudra l'autoriser à faire des recommandations, mais si rien n'indique qu'une recommandation sera appliquée, la Commission devra avoir le pouvoir d'ordonner une certaine rationalisation en vue d'épargner de l'argent aux contribuables et aux expéditeurs canadiens.

Comme le ministre l'a dit, certaines difficultés se posent. Il faut se demander en vertu de quel mandat on donnera suite à ces recommandations ou à ces ordonnances. Ce n'est pas un obstacle insurmontable, il me semble. Les compagnies en question peuvent essayer de négocier les modalités en vertu desquelles elles se loueront à bail des installations ou permettront aux deux compagnies d'utiliser leurs

lignes, et si elles ne peuvent s'entendre ainsi sur un chiffre, la question pourra alors être tranchée par les tribunaux. Si la Commission refuse d'être un tribunal de dernière instance, la question peut être portée devant les tribunaux. Cela s'est fait à maintes reprises.

L'hon. M. Pickersgill: Le député ne prétendra pas, j'en suis sûr, que cela pourrait se faire de par la loi divine. Le Parlement doit prévoir une disposition en ce sens, si le présent article n'en tient pas compte.

M. Douglas: Je suis parfaitement d'accord avec le ministre. Je ne prétends pas que ces simples mots permettraient de le faire. Ce que je dis, c'est que si le ministre accepte le principe de l'amendement, c'est certainement à lui qu'il incombera de rédiger les amendements corrélatifs. Comme le disait l'autre soir mon collègue, l'honorable député de Springfield, nous avons préparé un amendement que nous n'avons pas proposé. Trop d'amendements corrélatifs doivent être présentés, et c'est vraiment aux légistes du gouvernement qu'il appartient de les préparer. Je ferai remarquer au ministre que la tâche de rédiger des amendements corrélatifs est assez légère comparativement aux avantages que la population du Canada en retirerait si on l'assurait que cette commission ne sera pas seulement un autre organisme chargé de faire des recommandations ou un autre arbitre, ni qu'on pourra passer outre à ses décisions.

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si l'honorable député pourrait traiter de l'article à l'étude qui porte uniquement sur les embranchements, non pas sur le vaste projet de rationalisation. Il me semble que s'il pouvait s'en tenir à la question et voir s'il n'y aurait pas moyen d'en arriver à des directives qui réaliseraient ce que les recommandations n'accompliront pas, nous pourrions faire plus de progrès.

M. Douglas: Le ministre connaît de nombreux cas de double emploi au Canada, des cas où le Pacifique-Canadien et le National-Canadien desservent la même région et où l'on pourrait abandonner une ligne afin que les deux chemins de fer se servent de l'autre. La situation s'est répétée à maintes reprises, sans qu'on prenne des mesures. Si je comprends bien, en vertu du paragraphe 1 ou de l'article 314D, si la Commission ordonnait une certaine rationalisation quant à ces deux embranchements, la société serait obligée d'y donner suite. Je reconnais que le ministre aurait à proposer des amendements corrélatifs concernant la façon d'établir les conditions financières, mais cela ne devrait pas être très difficile. Toutefois, à mon sens les mots recommandés par le député de Qu'Appelle devraient être insérés après le mot «recommander» plutôt qu'après l'expression «compagnies», afin que l'article se lise ainsi:

> Dans l'exercice de ses fonctions en vertu de l'article 314C, la Commission peut recommander ou ordonner, si elle le juge à propos, aux compagnies de chemin de fer l'échange d'embranchements entre compagnies par location à bail, achat ou autrement,...

A mon sens, en ce qui concerne la rationalisation, si la Commission trouve que les recommandations ne suffisent pas pour amener les compagnies de chemin de fer à prendre les mesures qui s'imposent pour éliminer le double emploi inutile, elle devrait être autorisée à ordonner aux compagnies en question de mettre à exécution un programme de rationalisation élaboré par la Commission. Je ne crois pas que les conditions financières soient nécessairement un obstacle insurmontable. Le ministre pourrait stipuler que les deux compagnies négocieront et tenteront de s'entendre sur un chiffre ou, si cette initiative échoue, la Commission elle-même pourrait fixer un chiffre pouvant toujours faire l'objet d'un appel. Une autre solution possible, ce serait que la mesure législative stipule qu'advenant l'impossibilité pour les deux parties d'en arriver à une entente satisfaisante, la question serait déférée aux tribunaux.

Nous discutons du principe de la chose et j'espère que le ministre examinera sérieusement cette proposition lorsqu'il abordera ce sujet avec ses fonctionnaires. Le succès de la Commission, à mon avis, surtout en ce qui concerne la rationalisation, dépendra des pouvoirs qu'elle détiendra et des mesures de coercition que prévoira la loi. Le ministre a peut-être raison de penser qu'une recommandation suffira dans nombre de cas. Mais, à mon avis, la Commission obtiendra une bien meilleure collaboration de la part des compagnies de chemin de fer si ces dernières savent que la Commission a le pouvoir de donner une directive dans des cas flagrants.

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, le ministre a soulevé quelques points qu'il faudrait tirer au clair dès maintenant. Quant aux répercussions financières de l'amendement, je dirais qu'elles sont nulles. J'aimerais rafraîchir la mémoire du ministre sur l'article à l'étude. Selon le texte actuel du projet de loi, la Commission peut recommander la location ou l'échange de droits d'exploitation. Cependant, selon le paragraphe 3, la Commission peut recommander certaines mesures tendant à une exploitation plus efficace des chemins de fer et, je suppose, moins coûteuse.

Si une compagnie est d'avis qu'elle devra subir une perte par suite de cette recommandation, la Commission peut, d'après l'article en cause, en faire rapport au cabinet. Mettons, toutefois, que la Commission fasse une recommandation dans un cas où les chemins de fer ne subissent nulle perte, et nous avons là l'objet de l'intervention du député de Burnaby-Coquitlam et de la mienne. Nous venons d'une région où, en nombre de cas, les chemins de fer peuvent réduire leurs frais et réaliser des profits au moyen d'une exploitation rationnelle.

L'hon. M. Pickersgill: Le député n'est-il pas d'avis que c'est précisément ce que les chemins de fer ont essayé d'accomplir durant nombre d'années et qu'ils en ont été empêchés parce que leurs demandes tendant à l'abandon d'embranchements dont l'exploitation était coûteuse ont été gelées à la demande de deux gouvernements successifs: d'abord celui dont le député a fait partie, et puis le mien? La discussion semble vraiment comporter une contradiction assez curieuse. Jusqu'à ce que nous abordions ce paragraphe, presque tous les orateurs...

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le ministre pose-t-il une question? Sans quoi, puis-je lui rappeler que j'avais la parole.

L'hon. M. Pickersgill: Je présente des excuses au député.

M. Douglas: Les chemins de fer abandonnent les lignes d'une part et, d'autre part, ils en construisent de semblables.

L'hon. M. Hamilton: Laissez-moi finir. Je veux insister sur ce que j'ai déjà dit: la Commission peut faire une recommandation, et si elle est acceptable aux deux compagnies et qu'elle leur permette d'épargner de l'argent, en vertu du bill, l'affaire est réglée. Cependant, si la Commission leur recommande une solution qui entraînerait des pertes, elles ont le privilège de s'adresser au cabinet pour obtenir une décision quant au moyen de subvenir à leurs frais si elles n'y parviennent pas aux termes de l'artcile 314D.

• (4.40 p.m.)

D'après moi, cet amendement comblerait une lacune que comporte le bill; il prévoirait que la Commission peut formuler des recommandations ou «ordonner si elle le juge à propos». A l'heure actuelle, si on lui accorde le pouvoir de donner des ordres aux chemins de fer qui n'y obéissent pas, si ni l'une ni l'autre des compagnies ne subit de pertes, ce qui ne les autorise donc pas à saigner le Trésor public, cela ne touche en rien l'équilibre des voies et moyens.

[L'hon. M. Hamilton.]

Le ministre a fait valoir qu'il devrait prier le président de décider si l'amendement influait vraiment sur le droit du gouvernement d'être le seul organisme capable d'effectuer un paiement sur le Trésor public. Ce n'est pas le cas. D'après les paragraphes (1), (2) et (3) il est bien clair que la Commission n'a pas à soulever d'objection, sauf au cas de pertes par les chemins de fer. Faute de perte, rien ne se produit.

Si vous me permettez une digression, monsieur le président, je dirai qu'une étude soignée de la mesure révèle que même s'il y a perte, la Commission des transports n'est pas tenue d'en saisir le cabinet. Comme je l'ai signalé, s'il y a perte, la Commission peut, si elle le désire, formuler une recommandation au gouverneur en conseil. Mon amendement traite surtout d'une lacune de la mesure. En fait, il tend à faire savoir à la Commission canadienne des transports que le Parlement tient à ce qu'elle donne un ordre si elle trouve que les compagnies ferroviaires ne donnent pas suite à ses recommandations. Un ordre serait donné dans les cas où il se révélerait avantageux pour les deux compagnies.

S'il y avait lieu de reviser les charges à imposer pour l'utilisation d'une ligne d'une autre compagnie ou pour la vente de matériel, dans le cas d'un embranchement qui doit être abandonné, cette question d'ordre matériel pourrait être résolue entre les compagnies elles-mêmes. Elles excellent dans l'établissement des prix de revient. Comme elles tiennent des dossiers depuis des années sur l'amortissement et le reste, ce problème ne devrait pas leur poser de grandes difficultés. Grâce à l'amendement, la Commission serait un peu mieux habilitée à donner des ordres. Si ces derniers se rapportaient à une perte de deniers publics, le bill prévoirait la situation. Mais je voudrais que la Commission soit autorisée à donner des ordres.

Le ministre a soulevé deux ou trois autres objections. Il a dit qu'il n'aimait pas voir les commissions donner des ordres touchant à la propriété publique ou privée.

L'hon. M. Pickersgill: Sauf lorsque c'est vraiment nécessaire.

L'hon. M. Hamilton: Sauf lorsque c'est vraiment nécessaire. D'un bout à l'autre du bill, on confère à la Commission le pouvoir de donner des ordres. Je m'avance peut-être un peu trop, mais je crois bien qu'il y a dans le bill une douzaine d'endroits où la Commission est habilitée à ordonner et à enjoindre. En l'occurrence, quel mal y aurait-il à habiliter la Commission à recommander ou à ordonner, à sa discrétion, alors qu'il s'agit de faire réaliser des économies aux chemins de fer et d'économiser des deniers publics?

Les arguments du ministre équivalent, à mon avis, à une pétition de principe. J'espère qu'il conférera avec ses fonctionnaires à ce sujet. Je consens à accepter la proposition du député de Burnaby-Coquitlam. Si l'amendement nécessite d'autres modifications prévoyant le cas où les chemins de fer refuseraient de se soumettre à un ordre de la Commission, c'est aux rédacteurs qu'il appartiendra d'y voir. Nous ne pouvons pas y procéder ici, non parce que cela met en cause l'équilibre des voies et moyens, mais parce que la rédaction de ce projet de loi demande de la cohérence et de la logique.

Le principe pour lequl nous luttons ici a plus d'envergure que celui que renfermait la loi de 1935 et tend à accroître le pouvoir d'injonction de la Commission. Il ne s'agit pas de la restreindre ni de la mettre dans une camisole de force, nous l'encourageons simplement à sévir si elle constate qu'on ne tient pas compte de ses recommandations.

Je voudrais présenter un amendement pour que le comité soit saisi de quelque chose de concret. Je propose donc...

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je me demande si le député accepterait que je lui fasse une suggestion avant qu'il présente son amendement. Sil propose l'amendement sous sa forme actuelle, je serai obligé de demander à la présidence—et je ne veux pas m'éterniser dans une discussion sur la procédure—d'étudier très attentivement si cet amendement est recevable. Dans son amendement sur le paragraphe 1, le député propose de donner le pouvoir d'injonction; or, il dit que les répercussions financières de ce pouvoir n'ont pas d'importance car l'article 3 permet de déférer une question au gouverneur en conseil.

[*Français*]

L'hon. M. Asselin: Monsieur le président, le ministre entend demander à la présidence de ne pas accepter l'amendement du député, alors que l'amendement n'est pas encore soumis à la Chambre. A mon sens, le ministre devrait attendre que l'amendement soit soumis à la Chambre avant de faire sa demande.

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je n'invoque aucunement le Règlement. J'exerce mon droit de prendre la parole, en tant que membre du comité, pour faire une proposition qui, à mon avis, pourrait aider le député à connaître l'opinion du comité; c'est tout. Il me semble que s'il cherche à faire adopter un amendement qui permettrait à la Commission de donner des ordres en matière d'achats, de baux et de choses du genre, qui pourraient causer des pertes aux chemins de fer, il en résultera une de deux conséquences. Cette disposition serait ou pourrait devenir une mesure de confiscation; autrement, il faudrait prévoir des compensations. Or, le paragraphe 3 n'en prévoit pas. Il serait possible d'adresser une recommandation au gouverneur en conseil qui, dans sa sagesse, pourrait juger souhaitable de demander au Parlement d'accorder des compensations.

Quant à moi, monsieur le président, je ne suis pas disposé à parrainer ou à appuyer une mesure de confiscation sans indemnité; je veux qu'on le comprenne bien. Si le député voulait modifier le libellé de son amendement en celui-ci «ou ordonner, si elle le juge à propos» dans le cas où l'une ou l'autre compagnie ne serait exposée à aucune perte monétaire, alors, cela voudrait dire que la Commission pourrait ordonner l'échange entre compagnies de droits d'exploitation ou d'autres droits. Je voterais tout de même contre l'amendement de l'honorable représentant, je pense, mais je n'invoquerais pas le Règlement à ce sujet.

Si le député estime qu'il voudrait connaître l'opinion du comité sur ce changement, alors, je le répète, je ne serais pas disposé à invoquer le Règlement; sinon, je le ferais peut-être. Je ne dis pas que je crois avoir raison quant à savoir si cette mesure comporterait ou non une dépense; dans ce cas, en certaines circonstances, la situation pourrait entraîner la confiscation; mais il me faudrait demander à la présidence d'examiner cette situation. Si l'on pouvait présenter un amendement conforme à ma proposition, qui permette de donner une directive dans le cas où les compagnies de chemin de fer perdraient de l'argent parce qu'elles n'ont pas eu recours à la rationalisation, alors je serais heureux qu'on mette l'amendement aux voix; cela serait peut-être un moyen de sortir de la difficulté.

M. Bell: Puis-je poser une question au ministre? Ne montre-t-il pas ici un manque de confiance notoire envers la Commission? La Commission n'ira sûrement pas donner une directive irréalisable, ou dans le cas où il y aurait une disposition relative à un remboursement financier de la part du ministre des Finances ou du gouverneur en conseil, en vertu d'un de ces derniers articles.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'étais à la Chambre lors du débat sur la Loi sur la production de défense, en 1955, à l'époque où les députés immédiatement en face de moi refusaient de confier des pouvoirs bien moins considérables que ceux-ci, à un gouvernement et à un ministre, tous deux comptables envers la Chambre. Une telle volte-face de la part de l'opposition officielle me

semble plutôt extraordinaire. C'est une chose que d'accorder des pouvoirs au gouverneur en conseil; c'en est une autre bien différente lorsque le Parlement entreprend certaines choses de son propre chef. Il ne s'agit pas d'accorder des pouvoirs arbitraires à quelqu'un non comptable envers le Parlement. L'attitude des membres du Nouveau parti démocratique ne me surprend pas tellement, mais compte tenu de l'histoire des dix dernières années, celle de mes vis-à-vis m'étonne.

• (4.50 p.m.)

M. Baldwin: Nous avons demandé à un comité parlementaire d'étudier la question.

L'hon. M. Hamilton: Remontant le cours de l'histoire, j'affirme qu'il y a une différence entre le ministre de la Production de défense de l'époque et le ministre actuel des Transports, car, sauf erreur, le ministre de la Production de défense, en 1955, était l'honorable C. D. Howe. Son attitude vis-à-vis du Parlement n'était pas celle du ministre actuel. Voilà mon premier point.

Deuxièmement, la guerre est finie depuis belle lurette et la production de défense ne joue plus un rôle aussi important de nos jours. Le Parlement de nos jours veut exercer d'une autre façon son pouvoir de surveillance. On demande aujourd'hui au Parlement d'accorder d'énormes pouvoirs à une commission. Nous le faisons à contrecœur pour sortir de l'impasse. Nous sommes fidèles à nos principes. Cet article renforcerait le pouvoir de cette commission et nous demanderons au Parlement par l'article 20 d'exercer sur elle un contrôle plus étroit.

L'argument du ministre modifie peu la situation. Si mon amendement est adopté, il entraînera les mêmes dépenses financières que prévoit l'article dans sa teneur actuelle. D'autre part, on prétendait que la chose jouerait dans le cas où aucun des chemins de fer ne subirait de pertes financières. Je n'accepte pas cette thèse.

J'aimerais voir cette commission proposer qu'un chemin de fer puisse abandonner, disons, une section de 110 milles, là où il y a une voie ferrée adjacente d'une autre compagnie. Il va sans dire qu'un chemin de fer subirait une perte, mais pourrait se servir de l'autre voie pour transporter ses marchandises. Je le répète, il y aura une perte financière. Si toutefois l'entente stipulait qu'une autre section de la voie ferrée, de 150 milles par exemple, soit transférée au chemin de fer atteint, les deux entreprises ferroviaires s'en tireraient à meilleur compte, et le public aussi. L'entente entraînerait en fait plus de profits pour les deux chemins de fer et des tarifs moins élevés pour les usagers.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Je lance rapidement cette idée pour fournir matière à réflexion. Je voudrais que la Chambre soit saisie de cet amendement et que le ministre réserve cet article. Les fonctionnaires du ministre pourraient examiner les modifications corrélatives qu'entraînerait l'adoption de cet amendement. Si les fonctionnaires et le ministre estiment que l'amendement est logique et valable, ils pourraient peut-être nous le faire savoir.

L'hon. M. Pickersgill: Je réserverai volontiers cet article pour le moment, afin d'agir comme l'honorable député le propose.

L'hon. M. Hamilton: Puis-je proposer l'amendement? Monsieur le président, je propose:

Que soit modifié l'article 42, relativement au projet d'article 314D (1) en y ajoutant, à la suite du mot «recommander» là où il apparaît à la 23e ligne de la page 31, les mots:

«ou ordonner si elle le juge à propos»

M. le président: Le comité désire-t-il réserver le paragraphe?

M. Baldwin: Avant de le réserver, puis-je poser une question au ministre? Compte tenu du paragraphe 3 du nouvel article 314D proposé, qui dit en partie que la Commission peut

...à sa discrétion, faire rapport de sa recommandation au gouverneur en conseil pour que celui-ci prenne les mesures qu'il peut estimer nécessaires...

compte tenu aussi de l'article 24 de la loi sur l'administration financière qui dit que, conformément à l'Acte de l'Amérique du Nord britannique aucun paiement ne sera versé sur le Fonds du revenu consolidé sans l'autorisation du Parlement, et enfin, compte tenu des paroles des députés de Qu'Appelle et de Burnaby-Coquitlam, j'aimerais entendre le ministre dire quelque chose comme ceci: les restrictions stipulées au paragraphe 3 et à l'article 24 donnent à entendre que tout ce que le gouverneur en conseil peut faire c'est de s'adresser au Parlement et de lui demander de prévoir un crédit budgétaire au montant qu'il veut recommander. En d'autres termes, le projet de loi n'autorise pas le gouverneur en conseil à faire des paiements. Il lui faudra s'adresser au Parlement.

L'hon. M. Pickersgill: Ce serait le cas, si on maintenait l'alinéa 3—je ne sais pas comment on appelle cela—tel quel. Mais lisez le paragraphe 2, et vous verrez qu'il sera tenu compte, selon les principes du bill, de toute perte pécuniaire que pourrait entraîner cette directive. C'est obligatoire. Ce n'est pas comme au paragraphe 3. Si l'on décide qu'un embranchement n'est pas rentable, la Commission peut en ordonner le maintien. Par

l'adoption de ce bill, le Parlement prévoit le dédommagement de la perte en pareil cas. Cela ne pose aucun problème. On ajouterait un autre cas où il y aurait dédommagement en cas de perte découlant, non pas du refus d'abandon, mais d'une directive ayant trait à la rationalisation.

Je me borne sans doute à des hypothèses. Je ne suis pas absolument sûr, même en lisant les paragraphes 1 et 2 comme un tout, que l'amendement proposé par le député, et qui comporterait nécessairement une charge possible—je ne dis pas une charge réelle, mais nous savons que s'il y a une charge possible, ce sera une perte—résoudrait le problème. Il ne le ferait pas, même sans dédommagement prévu. L'amendement ne serait pas alors irrecevable, mais je m'y opposerais vigoureusement car il viserait à une expropriation lorsqu'il y a eu perte, sans prévoir de dédommagement.

Mr. Schreyer: Monsieur le président, le ministre a promis au comité que l'amendement serait pris en considération et que l'article serait réservé.

L'hon. M. Pickersgill: En effet.

M. Schreyer: Qu'est-ce qui sera réservé? Sera-ce tout le nouvel article 314D ou les paragraphes 1, 2 et 3? J'aimerais parler au sujet des paragraphes 3 et 4.

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si le député trouverait logique, avant que cette question soit tranchée d'une faoçn ou d'une autre, de réserver tout le nouvel article. Cela ne limitera aucunement son droit de parole lorsque nous reviendrons au paragraphe.

M. Douglas: Autant réserver tout le nouvel article 314D.

• (5.00 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: C'est bien mon avis, sinon, nous serions dans un beau pétrin.

M. Bell: Même si le ministre n'est pas accompagné de ses hauts fonctionnaires, pourrait-il indiquer, au sujet des dispositions financières qui sont notre principal sujet de préoccupation, comment une personne réclamant des dédommagements en vertu de ce paragraphe pourrait être placée dans une situation aussi avantageuse que celle qui fait la même demande en invoquant le nouvel article 314E qui traite de l'abandon?

L'hon. M. Pickersgill: Ce serait élargir la portée de ces dispositions, j'en ai peur. Mes hauts fonctionnaires ne pourraient pas m'aider dans ce cas; il faudrait en déférer à la présidence.

M. Bell: Comment se fait-il alors qu'une personne qui tombe sous le coup de ce paragraphe est dans une position moins avantageuse que celle à qui s'applique l'article 314E, dans des circonstances où le ministre des Finances pourrait verser un dédommagement?

L'hon. M. Pickersgill: A mon avis, la question ne se pose pas. Il s'agit de savoir si nous imposerions un nouveau fardeau à la Couronne.

M. le président: Le comité consent-il à ce que l'article 314D soit réservé?

M. Olson: J'admets qu'il devrait être réservé, mais auparavant, je pense que les fonctionnaires pourraient étudier une ou deux questions. Le ministre fonde tout son raisonnement sur l'hypothèse voulant que si des frais ou des coûts supplémentaires étaient imposés aux chemins de fer par suite d'une décision de la Commission...

L'hon. M. Pickersglil: Une directive.

M. Olson: ...en vertu de son pouvoir d'émettre des directives, il ne saurait y consentir, car cela pourrait donner lieu à une confiscation...

L'hon. M. Pickersgill: Non. Me permet-on de tirer ce point au clair? J'ai dit que si des coûts pareils étaient imposés, il arriverait de deux choses l'une: un dédommagement devrait être accordé et, en l'occurrence, il s'agirait de frais supplémentaires pour la Couronne, sinon des mesures de confiscation seraient sans doute nécessaires.

M. Olson: Je le comprends parfaitement. J'ajoute que si un dédommagement était prévu, un simple député serait incapable de présenter le genre d'amendement...

L'hon. M. Pickersgill: Peut-être.

M. Olson: C'est le point qui me préoccupe. Si nous devons accepter le raisonnement du ministre dans le cas actuel, il devra nous convaincre que les commissions, comme la Commission des transports, n'ont jamais été autorisées à rendre des jugements qui imposaient des frais additionnels ou plus élevés à une compagnie de chemin de fer sans une mesure prévoyant le remboursement par le Parlement. Le ministre veut nous en faire accroire. Il ne veut sûrement pas donner l'impression que la Commission...

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais tirer ce point au clair. Si une telle disposition avait été incorporée au bill à l'origine, il n'y aurait pas de problème. Mais voici: Nous sommes saisis du bill, et il y a une certaine résolution qui y est reliée. Si un amendement donne lieu à des frais qui sont au-delà de la portée de la résolution, il est contraire au Règlement et ne saurait être discuté sans une autre résolution. Il ne s'agit pas d'une chose foncièrement contraire au Règlement.

M. Olson: Je ne m'occupe pas de savoir si la Commission devrait avoir le pouvoir et l'autorité d'imposer des frais aux chemins de fer. Je ne m'occupe pas, pour l'instant, de l'opinion du ministre à ce sujet. Je prétends que l'honorable député de Qu'Appelle a parfaitement le droit de proposer que le coût consécutif à une directive de la Commission soit aussi imputable au chemin de fer.

Les précédents ne manquent pas. Dans ses rapports avec les chemins de fer, la Commission des transports a rendu nombre de décisions qui ont coûté de l'argent aux chemins de fer quand aucune disposition ne prévoyait que le Parlement du Canada allait les dédommager. Il faut être prudent en soulevant des questions techniques pour savoir si le Parlement dédommagerait les chemins de fer pour toute dépense supplémentaire que leur imposerait une directive ou si eux-mêmes devraient l'absorber. Comme l'a déclaré le député de Qu'Appelle, ce bill renferme nombre de dispositions qui autorisent la Commission à imposer des dépenses supplémentaires aux chemins de fer. Si le ministre prétend que chaque article du bill qui donne à la Commission le pouvoir d'ordonner devrait lui donner aussi celui de dédommager, cela ne revient pas du tout à dire que le député ne peut proposer son amendement aux termes du Règlement parce qu'il est possible que la Commission donne une directive qui pourrait coûter de l'argent aux chemins de fer. Si les légistes examinent cet article en se demandant s'il peut ou non entraîner une dépense pour le Parlement ou les chemins de fer, j'aimerais qu'ils éclaircissent ces points qui me préoccupent.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai jamais soutenu que l'amendement serait irrecevable s'il visait simplement à imposer des frais aux chemins de fer. Dans certaines circonstances il serait, d'après moi, contraire à l'intérêt public d'en imposer, mais je ne dirais pas qu'un amendement à cet effet serait irrecevable.

[M. Olson.]

Tout ce qui me préoccupe, c'est un point technique et bien précis: si cet amendement comporte des paiements possibles par le Trésor, et je n'en suis pas convaincu, non prévus dans la résolution, alors, selon notre Règlement, un député ne pourrait pas proposer l'amendement ni le comité prendre une décision. Si, d'autre part, l'amendement visait simplement à imposer des frais aux chemins de fer, certains d'entre nous trouveraient peut-être cette mesure contraire à l'intérêt public. Mais un député peut certainement proposer un tel amendement.

M. Olson: Le ministre a tiré ce point au clair et, à mon sens, il a bien expliqué tout rappel au Règlement qu'on pourrait soulever à ce sujet. Je suis prêt à permettre que cet article soit réservé jusqu'à ce qu'il ait été étudié.

• (5.10 p.m.)

M. Schreyer: Le ministre a eu l'obligeance d'examiner l'amendement et c'est pour cela qu'il demande que l'article soit réservé. J'aurais cependant quelques commentaires à faire à ce sujet et le ministre voudra peut-être les étudier aussi.

L'hon. M. Pickersgill: Excellente idée.

M. Schreyer: Si, de l'avis du ministre, il est imprudent d'accepter la substance de l'amendement, on pourrait en arriver à une sorte de compromis: modifier le libellé du paragraphe 3, de façon que la Commission soit tenue de faire rapport de toutes ses recommandations au gouverneur en conseil.

Le ministre a invoqué une raison logique et convaincante d'éviter parfois l'adoption de mesures obligatoires et de recourir davantage à des pouvoirs facultatifs; mais si la Commission doit faire des recommandations aux chemins de fer, on ne force pas vraiment la main à la Commission en lui demandant de faire rapport de toutes ses recommandations, et des mesures que les chemins de fer prendront ou ne prendront pas par la suite. Si ce rapport était présenté au gouverneur en conseil, il incomberait alors au cabinet de protéger les intérêts du public.

Si je ne me trompe, le ministre préférerait cela. Il a laissé entendre, et peut-être même dit, qu'il n'aimerait pas voir le Parlement déléguer à la Commission le pouvoir d'exiger que les chemins de fer vendent ou achètent des propriétés, ni qu'ils les louent. Ses remarques me font croire que pour tout cela, l'autorité serait donnée au gouverneur en conseil et au Parlement.

Si le paragraphe 3 était modifié comme je le propose, le gouvernement en conseil servirait en quelque sorte d'autorité suprême en la matière et pourrait recommander au Parlement des initiatives dans l'intérêt public, dont la protection dépendrait alors des intentions du cabinet.

L'hon. M. Pickersgill: La proposition du député me paraît très constructive. Si j'avais une formation juridique me permettant d'y voir clair sans aide, j'accepterais sans doute volontiers cette idée; cependant, je suis heureux que nous ayons un peu de temps pour y réfléchir.

Je partage tout à fait les vues du député de Qu'Appelle. Nous ne voulons pas que ces recommandations soient tenues secrètes. Nous voulons qu'elles reçoivent toute la publicité possible. Lorsque les compagnies de chemins de fer n'auront pas respecté les recommandations de la Commission ou auront manifesté une certaine réticence à le faire, en pareils cas si la Commission était tenue de rendre compte au gouverneur en conseil, il s'ensuivrait une publicité supplémentaire, des pressions supplémentaires sur ce dernier, à condition que le public pousse vraiment l'affaire. A mon avis, le bill s'en trouverait amélioré, mais j'aimerais l'examiner davantage.

M. Schreyer: Monsieur le président, je ne peux pas proposer d'amendement, vu que le comité en étudie déjà un, mais à l'égard du paragraphe 3, je proposerais au ministre de biffer tous les mots qui viennent après «paragraphe 1» à la ligne 2 du paragraphe, et en faîte de la page, jusqu'à l'article «la» à la ligne 6 et de remplacer «peut à sa discrétion» par «doit», pour que le paragraphe se lise ainsi:

Lorsqu'une recommandation est faite par la Commission en vertu du paragraphe (1), la Commission doit faire rapport de sa recommandation au gouverneur en conseil pour que celui-ci prenne toutes les mesures qu'il peut estimer nécessaires dans l'intérêt public.

De la sorte, la Commission aurait l'obligation de faire rapport au cabinet de toutes ses recommandations. Le cabinet saurait ainsi quelles ont été les recommandations, quelle suite y ont donnée ou n'y ont pas donnée les chemins de fer, et il serait en mesure d'agir à sa guise.

M. Bell: Monsieur le président, c'est exactement à cela que je songeais, mais je me suis peut-être mal exprimé. Il faudra peut-être présenter une réclamation de ce genre, par l'entremise du ministre des Finances au Fonds du revenu consolidé, comme il est prévu plus loin dans un article, mais ce serait plus simple de procéder ainsi. A présent qu'on en parle, je crois qu'un amendement s'impose, car dans le cas contraire la Commission pourrait voir dans ce débat l'indice qu'elle ne doit pas trop s'avancer en formulant une recommandation, sans parler d'une initiative plus radicale qu'une recommandation.

Je ne veux pas qu'on pense que je m'oppose à la publication des chiffres, mais j'ai en réalité une question à poser au sujet du paragraphe 5 à la page 32 du bill. Chacun a ses idées en matière de rédaction, et d'après moi cette disposition est mal rédigée. Pourquoi a-t-on inclus les mots «autant que les circonstances le permettent» aux lignes 38 et 39? Qui protège-t-on? A quoi cela rime-t-il? C'est presque une invitation à ne pas communiquer des chiffres afférents au trafic.

L'hon. M. Pickersgill: Je puis facilement l'expliquer. Il est prévu, au début du nouvel article, que la Commission peut exiger des renseignements concernant le trafic, les frais et ainsi de suite, concernant un embranchement qui doit être abandonné, et que ces renseignements doivent être publiés. Il se peut que la Commission, pour sa propre gouverne, demande des renseignements au sujet d'une ligne qu'une compagnie de chemin de fer ne veut pas abandonner. Normalement, ces renseignements ne sont pas publiés mais, pour motiver sa décision, il se peut que, dans certaines circonstances, la Commission doive en publier certains qui normalement resteraient confidentiels. Donc, dans le cas des autres renseignements, il n'y a absolument aucune garantie qu'ils demeuront confidentiels.

Si, pour prendre une décision intelligible, la Commission devait avoir accès aux renseignements concernant un autre embranchement non abandonné, il serait bon qu'elle y soit autorisée. Il est toutefois recommandé de ne divulguer ces renseignements que dans la mesure où cela appuierait la décision prise. Cette restriction ne s'applique qu'à la Commission.

M. Bell: Alors pourquoi insérer cette phrase dans le bill?

L'hon. M. Pickersgill: Pour éviter que la Commission soit blâmée d'avoir divulgué des renseignements confidentiels.

M. Prittie: Je voudrais dire quelques mots de notre manière de procéder en comité. Plusieurs fois au cours de l'étude du projet de loi, nous avons dû réserver un article parce que le ministre devait consulter ses fonctionnaires sur des questions très complexes. J'ai toujours trouvé étrange qu'on permette à un ministre d'être flanqué de ses fonctionnaires lors de l'examen du budget, mais non lors de l'étude en comité plénier de projets de loi complexes. Je propose d'étudier cette question lorsque nous mettrons sur pied un comité chargé d'examiner la modification de notre Règlement, car nous gagnerions du temps si le ministre pouvait consulter immédiatement ses fonctionnaires.

• (5.20 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Cela n'irait pas à l'encontre des usages de la Chambre, mais aucun fonctionnaire sans doute ne tiendrait, sur ce point, à me donner un avis au pied levé et moi je ne voudrais pas le recevoir. Je voudrais réfléchir à ce point-là. Nous avons eu de très longues séances au comité permanent et j'aurais cru qu'on y aurait soulevé ces divers points. Les députés les soulèvent maintenant et ils en ont parfaitement le droit. Mais il importe aussi que j'aie le temps d'y penser. Je ne suis pas du tout intimidé du fait que les hauts fonctionnaires se trouvent au-dessus du président au lieu d'être à mes côtés pour me conseiller. Je n'ai jamais demandé à réserver quoi que ce soit, sauf pour y réfléchir.

M. Bell: Le ministre ne croit-il pas que certaines questions semi-juridiques pourraient être réglées sur-le-champ si ses conseillers étaient à ses côtés pour lui dire qu'il y aurait telle ou telle disposition à prendre?

L'hon. M. Pickersgill: Peut-être, mais d'après mon expérience, plus il y a d'avocats, plus il y a d'avis et il faut consacrer plus de temps ensuite à régler les questions. Je dis cela en toute déférence pour le député de Saint-Jean-Albert, qui n'est pas du nombre de ces avocats.

M. Bell: Le ministre me semble essayer quelque peu de son côté de pratiquer le droit.

M. le président: L'article 314D est-il réservé?

Des voix: D'accord.

[L'hon. M. Pickersgill.]

M. le président: Le nouvel article 314E.

M. Bigg: Monsieur le président, j'espère que vous serez quelque peu indulgent à mon égard si je généralise dans une certaine mesure en ce qui concerne le présent article. Le projet de loi actuel est, selon moi, l'un des plus importants dont la Chambre ait été saisie. Il touche le présent et l'avenir non seulement des chemins de fer, mais du transport par air, par terre, et même par eau. Aussi, si un article empiète sur un autre, il devient difficile de s'en tenir rigoureusement au sujet traité dans l'article en question.

Je viens d'une région de pionniers. Un réseau efficace de transport par chemin de fer est de la plus haute importance, cela va de soi, et voilà pourquoi ce que j'ai à dire se rapporte, il me semble, au présent article. Nous nous sommes embourbés jusqu'à un certain point dans des questions de sémantique. Ce qu'il importe surtout de savoir, c'est si nous allons moderniser le transport d'un bout à l'autre du Canada, de façon à accorder l'attention voulue aux gens qui en ont le plus besoin et dont on ne s'est pas toujours soucié. Parler de rationalisation, cela veut dire, si je ne me trompe, avoir une excuse raisonnable pour moderniser notre réseau de chemins de fer. Je suis entièrement d'accord. Il y a bon nombre d'articles du bill qui vont être d'un grand secours à cette fin. Je crains cependant qu'une Commission comme celle dont il s'agit ici ne soit aux prises avec un si grand nombre de fonctions qu'elle ne puisse dégager l'essentiel de tous ces détails. Pour ce qui est de la modernisation de nos chemins de fer, la Commission oubliera peut-être que la raison primordiale de l'avènement du chemin de fer au pays était d'apporter une aide efficace aux pionniers.

Il y avait à peine un mois que je faisais partie de la Chambre des communes quand je me suis entretenu de la chose avec le président d'alors de la compagnie de chemins de fer du National-Canadien, M. Donald Gordon. Il va de soi que la responsabilité primordiale de M. Gordon consistait à dresser le bilan des profits et pertes à la fin de l'année. Cela se traduit en dollars et en cents. Naturellement, notre devoir à nous, c'est de voir à ce qu'on ne gaspille pas l'argent des Canadiens. Mais si nous oublions que le service à assurer aux gens est le but primordial du transport, peu importe que les comptes s'équilibrent à la fin de l'année, parce qu'alors nous aurons failli à notre tâche d'assurer le lien vital entre les producteurs et les consommateurs. Nous avons failli à la tâche, sous ce rapport, dans le Nord-Est de l'Alberta. Aussi, vous voudrez bien m'excuser si je me préoccupe surtout de ce problème.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je tiens le député eu haute estime, mais

je voudrais lui rappeler que nous étions convenus d'étudier la clause 42 du projet de loi article par article et de nous en tenir à chaque article. Sauf erreur, si l'on n'a pas encore fait de discours d'intérêt général sur les transports, on les fera lorsque nous reviendrons à l'article 1 qui a déjà été réservé. Je viens de faire le total des heures de travail et je me suis aperçu que le comité avait déjà consacré 31 heures de travail à ce projet de loi. Cela ne comprenait pas la journée d'aujourd'hui, maintenant le total serait de 32½ heures. Nous avons étudié 30 articles. Si nous n'étudions pas ce projet de loi avec méthode, nous ne terminerons jamais notre étude. Si le député veut faire des commentaires d'intérêt général, je me demande s'il ne pourrait attendre que nous revenions à l'article 1.

M. Bigg: Monsieur le président, je demande simplement au comité de me permettre de faire brièvement l'historique de ce que je voulais dire, car si en étudiant ces articles nous ne tenons pas compte de l'objectif fondamental de cette mesure, nos efforts seront vains. En tout cas, j'exprimerai ma pensée à un moment quelconque avant l'adoption de ce projet de loi.

L'hon. M. Pickersgill: Le député n'accapare pas généralement beaucoup du temps du comité et j'éprouve pour lui la plus profonde estime, mais on pourrait procéder de façon méthodique. Je signale simplement que nous avions consenti à prononcer des discours de nature générale à l'étude de l'article 1. Ce nouvel article ne fait qu'énoncer certaines formules de compensation dans le cas d'une ligne non rentable que la Commission veut maintenir en service. Nous pourrions avancer un peu plus vite en suivant les règlements que nous nous sommes fixés.

M. Bigg: Si le ministre voulait bien manifester en mon endroit la même patience dont j'ai fait preuve envers lui au cours des dernières heures, nous pourrions enfin aborder l'essence de la question. L'indemnité ne sera versée que dans le cas d'une perte. Donc, il faut traiter la question de savoir s'il y a un profit ou une perte en étudiant cet article, car nous ne devrions pas verser une indemnité à un chemin de fer si celui-ci ne fait pas en sorte que les bénéfices soient légitimes et les pertes involontaires. Je ne suis pas du tout rassuré par les techniques de comptabilité employées pour déterminer ces questions. J'ai cité le nom de M. Donald Gordon, mais je ne jette aucun blâme sur lui. Il a indiqué clairement, toutefois, que la décision dépendait d'une question de comptabilité. Je ne saurais assez faire ressortir le principal motif de mon argument. Je voudrais évoquer un point précis sans, toutefois, tenter d'entraver l'adoption du bill. Si une compagnie de chemin de fer n'exploite pas son entreprise efficacement dans la pratique, elle ne saurait le faire en théorie.

• (5.30 p.m.)

Il y a dans la région que je représente deux compagnies de chemin de fer et, à l'occasion il s'est trouvé qu'elles exploitaient leur entreprise à perte. Ni l'une ni l'autre de ces compagnies n'a complété ses lignes de chemin de fer; en conséquence, elles n'ont jamais eu la chance d'exploiter leur entreprise efficacement, à profit ou à perte. Si ces lignes étaient complétées et exploitées à perte, je serais le premier à réclamer le versement d'une subvention aux compagnies ou un changement dans le mode d'exploitation. Le gouvernement et le Parlement devraient fournir des principes directeurs à cette nouvelle Commission de sorte que ses membres ne puissent revenir dans cinq ans et dire qu'ils ne savaient pas ce que nous voulions. Nous devrions faire connaître nos vœux très exactement et nous n'avons pas besoin pour cela des services d'un avocat retors.

Nous désirons tous, j'en suis sûr, que les frais d'exploitation de nos chemins de fer soient réduits. Si une ligne de chemin de fer ne parvient pas à joindre les deux bouts, comment sa gestion peut-elle être efficace? Les gens au courant du transport des marchandises en train, camion, ou voiture à chevaux, sait qu'il en coûte moins de transporter quelque chose sur 40 milles que sur 328 milles. C'est surtout vrai quand les frais sont assumés par les agriculteurs, les colons, ou les hommes d'affaires modestes.

J'ai attendu neuf ans l'occasion de parler à la Chambre à ce sujet. On nous a parfois dit que le gouvernement a l'intention d'accepter la recommandation du rapport MacPherson. Hier encore, le ministre l'a répété. Le rapport MacPherson est déjà périmé. Il nous a fallu six ans pour nous décider à le discuter ou à l'appliquer. Or, aujourd'hui, notre situation est entièrement différente. Si la gestion des lignes dont j'ai parlé était déficitaire il y a dix ans, c'est aujourd'hui de l'histoire ancienne, et si elles fonctionnent encore à perte c'est qu'un déficit n'a pas été comblé. J'ose dire que s'il l'était elles feraient immédiatement des bénéfices.

Je voudrais m'assurer que le ministre et le gouvernement, ainsi que le Parlement, adopteront une attitude progressiste pour considérer toute la question de la rationalisation et de l'abandon. Pensons à l'avenir pour veiller au moins à ce que les pionniers qui s'aventurent

aujourd'hui dans certaines régions pourront profiter d'un réseau ferroviaire efficace au moins jusqu'à la fin du vingt et unième siècle. C'est ainsi qu'on envisageait les choses il y a cent ans et je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas avoir la même prévoyance qu'en 1867. En ce temps-là on ne s'embourbait pas dans des questions sémantiques ou des excuses pour se justifier de ne pas avoir de conseillers juridiques ou de commissions chargées d'étudier la situation. Une poignée d'hommes décidés, perspicaces, courageux, pleins d'imagination et d'énergie, ont construit les grandes lignes de chemin de fer qui sillonnent le pays et nous ont rendu d'immenses services. Dans quelques régions bien particulières, ces lignes de chemin de fer n'ont pas bien desservi la population, et laissez-moi vous citer en exemple la région d'Athabaska qui a été très défavorisée.

D'importantes mesures ont été prises par le gouvernement précédent sous la direction du chef actuel de l'opposition. La ligne ferroviaire de Pine Point a été construite sous l'égide de ce gouvernement, et à compter du jour où l'acier est parvenu à Hay River, la ligne a réalisé un profit considérable. Aucune compagnie canadienne ne proposerait l'abandon de cette ligne construite à des fins déterminées. Dans le Nord de l'Alberta se trouve actuellement le plus riche filon de sel au monde; néanmoins un seul petit puits de sel est actuellement exploité. Cette région pourrait approvisionner le monde entier en sel de table, s'il y avait un réseau de transport efficace entre Saskatchewan et Lindbergh. On éliminerait ainsi la nécessité de transporter le sel sur une distance supplémentaire de 323 milles.

M. le président suppléant: A l'ordre. J'hésite à interrompre le député, mais ses observations sur le transport sont d'ordre général. Je lui recommande de faire porter ses remarques sur le nouvel article 314E qui a trait aux demandes d'abandon formulées par les compagnies de transport.

M. Bigg: J'ai à la main une lettre en date du 6 janvier 1967, traitant de l'abandon de l'embranchement dont j'ai parlé. Je m'en sers comme exemple pour prouver le principe à la lumière duquel j'étudie ce nouvel article. Il est question d'abandonner 28 milles de la ligne entre Spruce Lake Junction et Frenchman Butte. Il y aura donc solution de continuité sur une distance de 68 milles au lieu de 40 milles. La ligne appartient au Canada, et j'ai donc doublement le devoir d'en parler.

On veut abandonner la ligne parce qu'elle n'est pas rentable. Comment pourrait-on espérer qu'elle soit rentable alors qu'elle n'a pas été construite rationnellement? Le nouvel article 314E donnera à la Commission le pouvoir d'autoriser l'abondon de cet embranchement en se fondant sur les chiffres dont j'ai parlé tout à l'heure. Ils pourront indiquer que l'embranchement n'a pourvu au transport que de tant de tonnes de marchandises sur une distance de 28 milles. On n'a peut-être pas prévu qu'un résultat entièrement opposé à l'objectif pourra découler de l'abondon de cet embranchement. Si la ligne était complète, elle réaliserait peut-être un profit de milliers de dollars. D'autre part, depuis des années, on promet aux habitants de la région un réseau de chemin de fer efficace. Si la Commission décidait l'achèvement de l'embranchement au lieu de son abandon, de quelle autorité disposera-t-elle pour assurer la réalisation du projet?

Depuis environ deux heures, nous sommes à nous demander si un amendement pourrait amener le gouvernement à imposer un léger fardeau supplémentaire aux contribuables. J'ai foi en une procédure ordonnée en vue de l'adoption des mesures au Parlement, mais je ne crois pas qu'on puisse priver certaines gens du droit de gagner leur vie pendant quarante, cinquante ou soixante ans. Dans ce cas-ci, je n'ai pas eu le bon sens de prendre la parole et de dire au comité, si tant est que je le fasse en ce moment, de signifier à la Commission, au gouvernement, au Conseil du Trésor et aux contribuables de remplir une promesse dont l'accomplissement, à ma connaissance, est différé depuis quarante ans.

• (5.40 p.m.)

Le nouvel article autorisera la Commission à décider de l'abondon d'embranchements, mais, juste ciel, comment pourra-t-on recommander à la Commission de décider l'abandon d'un embranchement qui n'a jamais été terminé, qui n'a jamais pu fonctionner efficacement et jouer son rôle dans une mise en valeur ordonnée du nord-est de l'Alberta? Si cela n'a rien à voir au nouvel article 314E, je ne vois ni quand ni comment je pourrai en parler. Je sais ne pas avoir le droit de parler de quoi que ce soit qui puisse ajouter au fardeau des contribuables. Je pourrais dire qu'une certaine ligne n'est pas rentable et proposer un amendement par lequel les contribuables auraient à payer, et on m'accuserait d'enfreindre le Règlement. Est-ce vraiment enfreindre le Règlement que d'empêcher le comité et, par lui, le Parlement d'autoriser la Commission à mettre fin à l'exploitation convenable des chemins de fer dans notre région? J'enfreindrais sans doute le Règlement en parlant des répercussions qu'aura le projet de loi sur l'industrie du camionnage, sur celle des transports aériens et l'industrie maritime du Canada. Je ne le ferai pas, et m'en tiendrai à des observations très précises.

J'espère qu'une fois le bill adopté, la Commission des transports se reportera au débat actuel et dira: C'est ce qu'ont voulu les représentants de cette région du Canada. Ils voulaient un efficace réseau de chemins de fer, et si les compagnies de chemin de fer sont incapables de l'assurer d'une manière rentable, ils les subventionneront, modifieront leurs tarifs-marchandises ou stimuleront la collaboration entre elles et les camionneurs.

Ce que je veux signaler dès maintenant, car je n'en aurai pas d'autre occasion, c'est qu'aucun embranchement ne devrait être abandonné dans le Nord-Est de l'Alberta tant que toutes les parties en cause n'ont pas été entendues. Le député de Meadow-Lake a soulevé la question et il y a lieu, je pense, de répéter ce qu'il a dit, car cette région a été incroyablement négligée. Nous voulons pour elle ce qui vaut pour Pine-Point: les moyens de transport nécessaires à son expansion agricole; alors elle connaîtra de nouveau l'abondance comme ce fut le cas pour d'autres régions de notre beau et grand pays.

En venant ici, la première promesse que j'ai faite à la population d'Athabaska fut la suivante: je vais déterminer pourquoi ce chemin de fer n'a jamais été achevé. Je voudrais à cet égard donner lecture au comité d'une lettre de M. C. W. Rump, secrétaire de la Commission des transports du Canada. Elle est en date du 6 janvier; en voici un extrait:

A titre d'information, la Commission a l'intention d'attendre que le bill nº C-231 soit adopté, avec les dispositions qu'il contiendra au moment de son adoption, concernant les demandes d'abandon; la question sera ensuite étudiée à la lumière de ces dispositions.

Voilà donc un aveu bien précis de l'intention qu'on a d'abandonner ce parcours de 28 milles, une fois qu'on en aura le pouvoir.

L'hon. M. Pickersgill: Le chemin de fer va tout simplement essayer. L'honorable représentant ne suppose pas qu'il va réussir, n'est-ce pas?

M. Bigg: Ma supposition est la suivante: puisque 40 années n'ont pas suffi à l'achèvement du parcours promis, ces gens ont l'intention bien arrêtée de l'abandonner, à moins que le Parlement ne prenne des mesures pour les en empêcher. Il en va de même du parcours situé immédiatement au nord. La moitié de la vaste région de la Saskatchewan et de l'Alberta est au nord du bras nord de la rivière Saskatchewan et il n'y existe pas de voie ferrée complète reliant ces deux grandes provinces. Par conséquent, j'estime qu'il ne faut pas beaucoup d'imagination ni d'audace pour proposer que l'on devrait tenter cette expérience de transport bien ordonné. En tenant de tels propos, je ne désire blâmer aucun gouvernement, aucune municipalité ni droit acquis. Je les supplie tout simplement de s'assurer qu'en plaçant de tels pouvoirs entre les mains des sociétés ferroviaires, on ne leur donne pas l'occasion d'invoquer le silence dans certains milieux pour éviter de faire ce que nous attendons depuis quarante ans.

M. le président suppléant: Cela met-il fin à l'examen du nouvel article 314E?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: Nous aborderons maintenant le nouvel article 314F, page 34. Le nouvel article 314F est-il adopté?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: Le nouvel article 314G est-il adopté?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: Le nouvel article 314H est-il adopté?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: Le nouvel article 314I, page 36, est-il adopté?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: Le nouvel article 314J est-il adopté?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je ne crois pas que nous devrions tenter d'adopter l'article 42 au complet, car j'ai promis de faire connaître ma position au sujet de l'amendement. Nous pourrions peut-être réserver cet article, en étant bien entendu que tous les nouveaux articles ont été examinés, sauf l'article 314D au sujet duquel le député de Qu'Appelle a proposé un amendement. J'aimerais pouvoir revenir à cet article le plus tôt possible après 8 heures, si cela plaît au comité, car il peut être mis aux voix.

M. le président suppléant: Le comité consent-il à ce que cet article soit réservé?

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, avant d'aborder l'article 43, qui est très important, j'aimerais dire quelques mots. J'ai remarqué que le ministre se lamentait il y a quelques instants du fait que nous avions consacré, sauf erreur, 31 heures à l'examen de 31 articles. Considérant le débat de la semaine dernière, je constate qu'il s'est plaint de ce que nous n'étions pas très avancés après avoir consacré 4 jours au projet de loi. Il adopte

l'attitude du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social qui a parlé dans le même sens lorsqu'un projet de loi qu'il avait présenté était à l'étude. Au sujet d'un bill aussi important que celui-ci, j'estime que le ministre fait pas mal de progrès en dépit des obstacles que lui-même suscite.

J'ai vérifié ce qui s'est passé la semaine dernière pendant le débat. La discussion du bill lundi, mardi, jeudi et vendredi a rempli 150 pages du hansard dans 90 desquelles on retrouve des commentaires assez longs du ministre lui-même. Ainsi, si l'on dit que la Chambre retarde inutilement l'adoption du bill, c'est le ministre, à mon sens, qui doit en accepter le gros de la responsabilité. J'espère que cette mise au point aura un double effet: d'abord, que le ministre écoutera avec plus de soin et cessera d'intervenir à tout propos, et deuxièmement, qu'il cessera de se plaindre du temps nécessaire pour faire adopter le bill à la Chambre. J'espère que d'autres ministres cesseront également de se plaindre des délais d'adoption des mesures législatives. La Chambre doit prendre le temps de traiter à fond des mesures de grande importance. Moins on aura d'interventions du ministre qui dirige la discussion d'un bill à la Chambre, plus le débat ira vite.

Je parle ainsi fort de l'expérience du passé. Les députés se rappellent peut-être que la Chambre a consacré neuf jours au bill instituant l'Office national de l'énergie. Je n'ai formulé aucune plainte. C'est pour cela que la Chambre existe. Je ne fais qu'avertir le ministre de ne pas adopter l'attitude suppliante du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social et de ne pas tenter de faire croire au public que la Chambre manque à son devoir. Ce bill a trait aux transports sur une grande échelle et tracera la marche à suivre dans ce domaine pour les dix prochaines années. Voilà pourquoi nous sommes bien avisés d'examiner chaque article avec le plus grand soin. J'espère que le ministre suivra le débat très attentivement et consultera ses fonctionnaires chaque fois qu'il en aura l'occasion. Au lieu de nous dire qu'il n'est pas avocat, ce que nous savons fort bien, j'espère qu'il consultera ses légistes au sujet des changements proposés par des députés de ce côté-ci de la Chambre. C'est ainsi que cette mesure sera adoptée. A mon avis, la Chambre s'acquitte efficacement de l'importante tâche que représente l'étude de ce projet de loi.

• (5.50 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Je remercie le député de ses conseils paternels et je m'efforcerai de les suivre.

[L'hon. M. Churchill.]

M. le président suppléant: Le comité consent-il à ce que l'article 42 soit réservé, quitte à revenir plus tard à l'article 314D?

Des voix: Entendu.

M. le président suppléant: Nous passerons maintenant à l'étude de l'article 43 à la page 40 du bill.

(Les articles 43 à 47 inclusivement sont adoptés.)

Sur l'article 48—

M. Gray: Monsieur l'Orateur, j'aimerais seulement dire quelques mots d'un aspect de cet article qui intéresse beaucoup le Sud-Ouest de l'Ontario. Comme le ministre le sait, le Sud-Ouest de l'Ontario s'inquiète depuis quelques années des taux de transport des marchandises de notre région vers d'autres parties du pays. Comme les taux de transport vers l'Est se fondent sur la distance en milles, des endroits comme Toronto et Montréal paient des taux moins élevés que Windsor vers les Maritimes.

Les taux des expéditions vers l'Ouest se fondent toutefois sur un tarif régional, de sorte que les expéditeurs du Sud-Ouest de l'Ontario n'ont pu bénéficier de taux fondés sur les distances plus courtes vers l'Ouest par voie des États-Unis. La situation géographique a influé sur l'établissement des taux vers l'Est, mais jusqu'à présent, elle n'a pas autant influé sur les taux des marchandises expédiées vers l'Ouest à partir du Sud-Ouest de l'Ontario.

Les Chambres de commerce du Sud-Ouest de l'Ontario, notamment celle de Windsor, ont déjà signalé ce problème à certaines reprises aux divers gouvernements, formés par différents partis, et aux diverses commissions d'enquêtes sur les transports. Moi-même, j'ai soulevé la question à la Chambre à l'époque où l'ancien gouvernement conservateur était au pouvoir et plus tard, lorsque le parti libéral y a accédé. C'est déroger, il me semble, à la façon habituelle de procéder que de soulever une question semblable avant de connaître exactement l'attitude de son propre parti. On constate souvent, en l'occurrence, que les députés qui soulevaient ces questions lorsqu'ils siégeaient dans l'opposition s'en abstiennent lorsque leur parti forme le gouvernement. J'ai dérogé à cette pratique, cependant, en signalant la chose à mon gouvernement à la Chambre. Depuis, je suis resté en rapport direct avec le ministre et son ministère au sujet de cette question importante.

Le comité du trafic des marchandises de la Chambre de commerce de Windsor a décidé

de présenter un mémoire additionnel au comité des transports de la Chambre alors que ce dernier étudiait le bill nº C-231. On y faisait remarquer que le problème du tarif-marchandises dans le Sud-Ouest ontarien trouverait une solution au moins partielle dans un amendement au libellé de l'article 325, visé par l'article 48 du bill. J'ajouterai que j'ai rencontré les membres du comité du trafic des marchandises à Windsor pour discuter le mémoire proposé avec eux avant leur comparution devant le comité des transports et, effectivement, je les ai aidé à prendre les dispositions pour leur comparution devant ce comité de la Chambre.

Quand il a fait rapport du bill à la Chambre, le comité des transports n'a pas apparemment recommandé d'apporter à l'article 48 les changements demandés par le comité du trafic des marchandises de Windsor. Depuis 1963, la région de Windsor et le Sud-Ouest ontarien en général, ont connu une période insurpassée de croissance et de développement économiques. Je crois que la politique du gouvernement actuel—plus particulièrement le programme des régions désignées et l'accord sur l'industrie automobile, y a puissamment contribué. La nécessité de certaines modifications à la loi régissant le tarif-marchandises aurait été plus évidente si les mesures que j'ai mentionnées n'avaient pas donné d'aussi bons résultats. Toutefois, un traitement plus équitable du Sud-Ouest ontarien en matière de tarif-marchandises contribuerait sûrement à assurer la stabilité économique de notre région. La situation actuelle devrait être améliorée.

Puisque le gouvernement ne semble pas avoir accepté l'amendement précis que la Chambre de commerce de Windsor a proposé à cet article devant le comité des transports de la Chambre, je prie le ministre de bien vouloir indiquer comment le bill actuel peut être utile au Sud-Ouest ontarien. L'amendement particulier que demandait la Chambre de commerce de Windsor était peut-être plus adapté au régime de réglementation établie sous la loi antérieure que le bill dont nous sommes saisis doit remplacer; en conséquence, il ne concorde peut-être pas avec la méthode différente adoptée pour établir les tarifs et la politique des transports qui est à la base de la mesure législative proposée. Il se peut que le ministre et son ministère cinsidèrent que les visées de la Chambre de commerce de Windsor, qui recherchait un tarif-marchandises plus équitable pour les expéditeurs du Sud-Ouest ontarien trouvent, effectivement, réponse dans le bill actuel, quoique d'une façon différente de celle qu'elle préconisait. S'il en est ainsi, je prierais le ministre de bien vouloir préciser comment.

On veut, par la mesure, apporter à notre régime de transport des modifications de vaste portée pour l'avantage de l'ensemble des Canadiens. Le bill établit la politique dont ce régime s'inspirera pour bien des années à venir. Il importe donc qu'il prévoie pour le Sud-Ouest de l'Ontario un traitement plus équitable quant aux tarifs-marchandises concernant les expéditions partout au Canada.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, sans entrer dans tous les détails, je dirai brièvement que certaines rigueurs de la loi actuelle se révéleront bienfaisantes surtout dans le cas du Sud-Ouest de l'Ontario et certains aspects du tarif de péréquation qui n'ont pas profité à cette région qu'on voulait aider et qui, peut-être dans une certaine mesure, ont été discriminatoires pour une autre, ne figureront plus dans le bill s'il est adopté dans sa forme actuelle. La formule des tarifs maximums favorisera sensiblement le Sud-Ouest de l'Ontario mais, à mon avis, ce qui l'avantagera le plus ressort du nouvel article 16, surtout tel qu'il est présentement rédigé. J'estime que cela donnera aux expéditeurs du Sud-Ouest de l'Ontario un pouvoir de négociation avec les chemins de fer et, en fin de compte, un recours à la Commission, s'ils le désirent, qui sera plus efficace que toute disposition de la loi actuelle.

M. Gray: Une dernière question concernant l'article 16 qui traite du droit d'une personne de s'adresser à la Commission. Est-ce exact qu'en vertu de cet article, les expéditeurs pourront obtenir de l'aide des Chambres de commerce et des commissions de l'industrie dans la présentation de leur cause pour remédier à des injustices encore existant, à leur avis, au moment de l'entrée en vigueur du bill?

L'hon. M. Pickersgill: Je ne crois pas qu'il y ait de problème à cet égard.

(L'article est adopté.)

(L'article 49 est adopté.)

Sur l'article 50—

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais demander à mon collègue, le ministre des Pêcheries, de proposer un amendement à l'article 50. Il s'agit d'un amendement d'une teneur très simple. Ceux d'entre nous qui ont siégé au comité se rappelleront qu'on y avait proposé un amendement à la suite de recommandations faites au comité pour que la farine expédiée des ports de l'Est soit placée sur le même pied que le blé parce qu'on a toujours considéré qu'il

était dans l'intérêt public d'exporter notre blé sous forme de farine, faisant ainsi bénéficier les Canadiens de revenus supplémentaires.

L'amendement que nous proposons maintenant n'était pas complet dans le projet de loi réimprimé dont le comité a fait rapport—bien qu'on croyait à ce moment-là qu'il l'était—à cause de certains détails concernant l'expédition dans lesquels je préfère ne pas entrer, car je crois qu'ils n'intéressent pas tellement les députés. Effectivement, c'est qu'il n'assurait pas la pleine mesure d'égalité que nous souhaitons quant au blé et à la farine expédiés des ports de l'Est. On a pensé que ce serait injuste pour les minoteries de l'Ouest du Canada.

• (6.00 p.m.)

Je vais prier mon collègue, le ministre des Pêcheries, de proposer un amendement qui, après toutes les formules d'usage, visera à biffer les lignes 34 et 35, page 46 du bill, pour les remplacer par les mots «du Canada à l'est du 90e degré de longitude ouest». C'est-à-dire à l'ouest de la tête des Lacs. Cela signifie que dans le cas de farine expédiée depuis la tête des Lacs, qui est transportée souvent, me dit-on, par chemin de fer plutôt que par eau, comme c'est le cas de la plupart du blé, les mêmes taux que ceux en vigueur à partir des ports de la baie Georgienne s'appliqueront au transport de cette farine. Il devrait s'ensuivre, d'une part, un approvisionnement plus certain de farine pour l'exportation par les ports de l'Atlantique, et d'autre part, les minoteries de l'Ouest comme de l'Est du Canada seraient traitées équitablement.

L'hon. M. Robichaud: Je propose:

Que le bill nº C-231, une loi définissant et appliquant une politique nationale de transport au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois édictant d'autres dispositions résultantes, soit modifiée retranchant les lignes 34 et 35, à la page 46 du bill et en y substituant ce qui suit:

«du Canada à l'est du 90e degré de longitude ouest;»

M. Bell: Monsieur le président, je tiens à dire que nous appuyons cet amendement. Comme je m'intéresse au transport de la farine pour des raisons évidentes, je suis content que toute l'affaire soit finalement démêlée. Je sais que la question de la mouture et l'expédition de la farine est fort complexe, même plus que celle du tarif-marchandises, mais je ne puis voir, grands dieux, où nous avons pu faire fausse route dans ce nouveau bill.

Le ministre a signalé l'importance de l'amendement en question. Comme lui, je ne puis entrer dans les détails et je ne le désire pas. Il importe au plus haut point que l'équilibre des coûts soit maintenu, afin que le grain puisse être moulu au Canada et expédié, surtout de nos ports de l'Est, aux divers pays signant des contrats en vue de se faire approvisionner. J'espère que sur le plan économique les envois de farine conserveront leur importance de naguère. J'espère même que l'amendement en augmentera le volume. Les chemins de fer veulent expédier autant de farine que possible. Je suis également persuadé que les minoteries de l'Ouest canadien ont besoin de ce commerce et qu'elles sont probablement inactives à l'heure actuelle. Le port de Montréal est peut-être actif en ce moment, grâce aux brise-glace, et a moins besoin de ces exportations que celui de Saint-Jean; mais je signale qu'à Saint-Jean, nous désirons au plus haut point ces expéditions lucratives de farine qui améliorent l'activité du port sous tous ses aspects.

Sauf erreur, le présent amandement va influer sur toutes les expéditions de farine allant d'Halifax et Saint-Jean à Cuba et ailleurs. Si le deuxième amendement au projet de loi est adopté par le comité, environ 50 p. 100 de tous nos envois de farine vont se trouver touchés. L'amendement actuel protège les minoteries de l'Ouest canadien, qui fournissent environ la moitié de notre production. Le ministre comprend notre situation. Si les expéditions de farine conservaient leur situation avantageuse nous nous en contenterions.

M. Olson: Monsieur le président, je voudrais indiquer en deux mots que nous appuyons l'amendement. Je félicite le ministre d'avoir apporté cette modification, en réponse aux instances qui lui ont été faites non seulement par de nombreux députés mais par des représentants des minoteries. Comme l'a signalé le ministre, on pourrait s'étendre longuement sur l'importance de l'amendement comme moyen d'améliorer la situation des minoteries situées plus à l'Ouest. L'amendement assure également de nouvelles possibilités aux ports de l'Est. Pour démontrer au ministre l'importance de cet amendement, je lui dirai que, selon les calculs, 7 millions de quintaux de farine qui auraient été exclus ont été transportés dans les ports de Saint-Jean et d'Halifax...

L'hon. M. Pickersgill: Non, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).

M. Olson: Oui, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).

L'hon. M. Pickersgill: J'aurais aimé que ce fût Saint-Jean (Terre-Neuve).

M. Bell: Pas moi.

[L'hon. M. Pickersgill.]

M. Olson: ...l'année dernière. Si cette farine n'avait pas été transportée et que les chemins de fer avaient rajusté les taux, de deux choses l'une. Ou bien les minoteries de l'Ouest n'auraient pu faire leurs expéditions par chemin de fer de la minoterie aux ports durant l'hiver, la voie maritime étant fermée; ou bien il aurait fallu trouver une autre voie vers les ports de la côte Ouest. Dans certains cas, ce n'est pas la méthode la plus économique; l'activité aurait été réduite dans les ports des provinces Maritimes, ce qui n'est pas souhaitable, à mon sens. Dans d'autres cas, les minoteries de l'Ouest n'auraient pu accepter d'ordres d'expédition à des points précis qui pourraient être desservis plus avantageusement par la voie utilisée naguère. Cela est au moins avantageux pour certaines régions du pays et je suis heureux que le ministre ait proposé l'amendement.

(L'amendement ets adopté.)

M. le président suppléant: L'article 50 modifié est-il adopté?

• (6.10 p.m.)

L'hon. M. Churchill: Non, monsieur le président. Je n'ai pu être à la Chambre jeudi et vendredi derniers à cause des funérailles de l'ancien lieutenant-gouverneur du Manitoba. Je ne voudrais pas amorcer un débat qui comporterait la répétition ou la discussion d'un sujet dont on a déjà disposé; vous voudrez bien m'excuser si je le fais et m'en avertir.

L'article 50, abroge les articles 328 et 329 de la loi. Le ministre s'est déjà prononcé sur les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Je n'ai pas eu l'occasion de passer en revue tous les commentaires formulés la semaine dernière. A propos de l'article 329, bien que j'aie conseillé au ministre d'écouter et de ne pas parler—il va sans dire que nous l'inciterons à reprendre la parole ce qui n'est jamais difficile—pourquoi avoir prévu à l'article 329, page 44, la révision après trois ans des frais du transport du grain et des produits du grain? Cette disposition visera les taux du Pas du Nid-du-Corbeau et les remettra en question. Qu'est-ce qui a motivé une telle disposition? Pourquoi une révision est-elle jugée nécessaire? Pourquoi avoir choisi une période de trois ans après avoir examiné ce problème particulier?

L'hon. M. Pickersgill: Le député se rappelle certes, car il faisait partie du gouvernement qui était sur le point de présenter une mesure fondée sur les recommandations de la Commission MacPherson—qui ont aussi inspiré, je le répète, le bill C-120 que j'ai proposé en 1964—que la majorité des commissaires avaient constaté que les chemins de fer subissaient des pertes en transportant des céréales aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Elle recommandait que le Trésor verse des compensations aux chemins de fer. On devait vérifier les pertes chaque année et ajuster les versements en conséquence.

On devait vérifier les pertes chaque année et ajuster les versements en conséquence.

Vu que maintenant et avant la présentation du bill à l'étude, bien des années ont passé, que nous avons eu tant de bonnes récoltes et que de si grandes quantités de céréales ont été transportées, à mon sens la recommandation de la Commission ne doit pas retenir l'attention du Parlement. Nous ne pouvons plus accepter l'affirmation de la Commission MacPherson. Les chemins de fer soutiennent que, dans certaines circonstances, certaines années, ils subissent des pertes en transportant ces céréales.

Le gouvernement n'était pas prêt à faire ce genre de supposition. Comme nous devions accorder des subventions de transition pendant quelques années, il nous semblait que la meilleure chose à faire serait de réexaminer la question tous les trois ans—ce qui devrait être un délai convenable pour s'informer des faits. Si la Commission—non pas les chemins de fer, mais la Commission—décidait que les chemins de fer avaient effectivement subi des pertes, le gouverneur en conseil pourrait alors recommander au Parlement de les rembourser conformément aux recommandations de la Commission MacPherson. Nous n'étions pas prêts à supposer qu'il y aurait des pertes.

L'honorable représentant comprend, je crois, que ce projet de loi réitère précisément la garantie statutaire des tarifs du Nid-de-Corbeau. Il va même bien plus loin. A la demande de divers témoins qui ont comparu devant le comité spécial, y compris les représentants du gouvernement du Manitoba, nous avons ajouté le paragraphe 3 du nouvel article 328 de la loi sur les chemins de fer, figurant à la page 44, qui rendrait les tarifs jusqu'à Churchill statutaires. Jusqu'ici, ils ont été fixés par convention. Les tarifs jusqu'à Churchill ont été les mêmes que jusqu'à Fort William ou Armstrong. On a pensé protéger davantage le port de Churchill en les rendant statutaires. J'ai trouvé la demande raisonnable, et j'ai été heureux de faire une recommandation en ce sens au comité permanent, qui l'a acceptée. Elle est incorporée au projet de loi sous cette forme. Tous les autres taux gardent la forme statutaire qui leur a été donnée dans d'autres mesures législatives, jusqu'aux plus récentes.

M. Baldwin: Monsieur le président, je veux rappeler au ministre ce que j'ai dit plus tôt au sujet des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau et

les mesures que devrait prendre la Commission. Je m'en reporte aussi à une partie du paragraphe 1 du nouvel article 329 que l'on propose et qui se lit ainsi qu'il suit:

...à ce niveau de tarifs; et le gouverneur en conseil doit prendre les mesures qu'il estime nécessaires ou désirables en se fondant sur ce rapport pour fournir de l'aide à ces compagnies de chemins de fer.

Je croyais qu'en vertu de l'article 24 de la loi sur l'administration financière, aucun paiement ne pouvait être effectué sans l'autorisation du Parlement. Cette question est lourde de conséquences. On l'a mentionnée dans bon nombre de discours faits à la Chambre et dans l'Ouest canadien, et c'est la Grande Charte des producteurs de céréales de l'Ouest.

On ne devrait pas s'en remettre ici à des évaluations. Je ne crois pas qu'on puisse modifier la loi. Je rappelle au ministre que le gouvernement en place dans trois ans voudra peut-être remettre cette question à l'étude. Il décidera peut-être de prendre certaines dispositions et faire des recommandations touchant la subvention aux chemins de fer. Les pertes subies dans le transport du grain et de ses produits, pourraient devenir tellement lourdes qu'il ne faudrait pas régler cette question au moyen d'un simple crédit budgétaire soumis à la Chambre. Il devrait y avoir une mesure législative, permettant comme toujours que la question soit déférée à un comité où elle serait approfondie et où des témoins seraient convoqués. Toute cette question devrait être étudiée de façon exhaustive.

Permettez-moi de préciser ma pensée. Il serait insuffisant et inacceptable d'inclure un article dans les prévisions budgétaires pour régler le problème. La question doit être tranchée par une mesure législative. Le point pourra être soulevé dans trois ans, mais on devrait assurer aux représentants des cultivateurs de l'Ouest canadien que la question sera tranchée par une mesure législative.

M. Schreyer: J'aimerais commenter très brièvement les remarques du préopinant. Comme le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est établi par une loi, le ministre nous dirait-il si le gouvernement devrait nécessairement présenter une mesure législative pour prendre, dans l'avenir, une initiative en vertu du nouvel article 329? L'octroi d'une aide financière modifierait en effet les dispositions actuelles de la loi concernant le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

L'hon. M. Pickersgill: Sauf erreur, le député de Peace-River prétend qu'il existe deux moyens de verser des subventions statutaires. Le premier consiste à inclure dans un bill de subsides une disposition présentée sous forme de crédit. Un tel bill suit toutes les étapes prévues pour les autres projets de loi, mais on n'a pas l'habitude d'en discuter longtemps.

Naturellement, pas plus que les autres, je ne sais ce qui se produirait dans une situation hypothétique pendant une autre législature, ou lors d'une autre session de la législature actuelle. N'importe quel gouvernement, je pense, aurait de la difficulté à inscrire un poste dans les prévisions budgétaires en vue de régler la question comme on l'a proposé, à moins que ce ne soit immédiatement avant l'expiration d'une législature et que l'initiative ne vise qu'une année, le gouvernement s'engageant à présenter, l'année suivante, un projet de loi spécial à cette fin. C'est peut-être heureux, mais nul d'entre nous ne saurait prévoir le comportement de ceux qui nous suivront. Mais aucun gouvernement ne considérera à la légère les remarques qu'on a formulées, lorsqu'il devra plus tard s'occuper de cette question.

• (6.20 p.m.)

M. Barnett: Puis-je demander au ministre si son expérience comme leader de la Chambre lui a appris quelque chose au sujet des postes d'un dollar qui sont insérés dans les prévisions budgétaires?

L'hon. M. Pickersgill: J'espère ne jamais être trop vieux pour apprendre.

M. le président suppléant: Puis-je demander l'indulgence du comité pour faire une annonce quant à la motion d'ajournement et au débat?

Il est de mon devoir, en conformité de l'article 39A du Règlement, d'informer la Chambre que les questions suivantes seront débattues au moment de l'ajournement ce soir: le député de Skeena (M. Howard)—les Postes—prétendue altération du courrier par la Compagnie de la baie d'Hudson; le député d'York-Sunbury (M. MacRae)—l'Inde—un ingénieur canadien victime d'une injustice; le député de Kootenay-Ouest (M. Herridge)—le train du centenaire—l'opportunité d'un arrêt à Trail (C.-B.).

M. Pascoe: Monsieur le président, à mon avis, tous les députés de l'Ouest canadien sont heureux que le ministre ait déclaré de nouveau à la Chambre qu'on ne songe nullement à modifier le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Toutefois, voici ce que stipule l'article 329(1):

Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent article, la Commission doit faire enquête sur les revenus et frais des compagnies de chemin de fer, lesquels sont attribuables au transport du grain et des produits du grain...

J'aimerais savoir ce que signifie «faire enquête sur les revenus». Est-il probable que la Commission acceptera les chiffres fournis par les compagnies de chemin de fer, ou utilisera-t-elle une technique spéciale d'étude des frais pour s'assurer que les chiffres cités représenteront bien les frais et revenus réels par rapport au mouvement du grain lequel, comme le ministre le sait, est beaucoup plus considérable qu'il y a même quelques années?

L'hon. M. Pickersgill: Bien entendu, la Commission ne se contentera pas des chiffres fournis par les parties intéressées. Elle scrutera ceux que les chemins de fer produiront et prêtera l'oreille à tout autre qui veut faire des instances. Cependant, elle aura son propre personnel comptable qui utilisera les techniques les meilleures et les plus modernes. Elle devra en venir elle-même à une décision.

M. Pascoe: Les chiffres de la Commission serviront-ils de critère pour la décision?

L'hon. M. Pickersgill: Sans aucun doute.

M. Bell: Le ministre sait que ce qui nous intéresse à Halifax et à Saint-Jean, c'est la farine et la parité entre les ports. A quel endroit pouvons-nous espérer qu'un amendement sur la parité portuaire...

L'hon. M. Pickersgill: A l'article 59, je crois.

L'hon. M. Churchill: Mais il n'y est question que de l'abrogation d'une loi.

M. Forrestall: Un des amendements se rapportera à l'article 329A, où figure une description concernant les ports de l'Est. Le ministre préférerait-il voir l'amendement sous l'article 59?

L'hon. M. Pickersgill: Il me semble qu'un amendement du genre de celui-ci devrait venir sous l'article 59. A mon avis, l'expression «ports de l'Est» est définie en fonction de l'article 329 qui ne concerne que les céréales et la farine.

M. Bell: Le choix de l'article 59 par le ministre est arbitraire, car cet article concerne l'abrogation d'une autre mesure législative.

L'hon. M. Pickersgill: Nous cherchons à éviter de reprendre la numérotation de tous ces articles et il y avait de la place pour insérer un autre...

M. Bell: D'accord, pourvu que si un débat s'ensuit et qu'il est nécessaire d'apporter des changements...

L'hon. M. Pickersgill: Je ferai certaines propositions et si le député désire y proposer des amendements, il est parfaitement libre de le faire.

M. Bell: Supposons que notre amendement nécessite une modification dans un autre article déjà adopté.

L'hon. M. Pickersgill: Nous aurions à régler ce problème au moment où il surviendrait. Si le comité acquiescait, ce serait la volonté du comité.

M. Forrestall: Nous nous efforçons d'obliger le ministre en coopérant avec lui. Il y a deux amendements, et nous espérons qu'il en acceptera un.

L'hon. M. Pickersgill: Concernent-ils les céréales et la farine?

M. Forrestall: Ils concernent l'exportation et l'importation de denrées.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois qu'ils ne se rapporteraient aucunement à cet article. Sinon, il est loisible au député de formuler des réserves à cette fin.

M. Forrestall: Nous ferons une réserve au sujet de l'article 329A. Qu'il soit réservé. Le ministre a proposé 59 pour éviter d'avoir à renuméroter.

L'hon. M. Pickersgill: J'espère que nous ne devrons pas le laisser en suspens. S'il faut y revenir pour une autre raison, ce sera très bien.

M. Nasserden: Au sujet de 329, le ministre a-t-il bien dit que si le gouvernement devait jamais estimer nécessaire de présenter une mesure d'aide aux sociétés de chemin de fer pour les dédommager des pertes causées par le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, la question pourrait alors être soumise à un comité de la Chambre?

L'hon. M. Pickersgill: Je ne saurais le dire. Dans trois ans d'aujourd'hui, nous serons rendus au 16 janvier 1970. Les élections ont eu lieu en 1965. Il semble que le Parlement actuel ne sera plus. Le député est presque certain de ne pas être du prochain Parlement; il est même possible que je n'en sois pas. Il serait idiot de notre part de tenter de prédire l'avenir.

M. Nasserden: Je suis un peu plus optimiste que le député au sujet de mon retour à la Chambre. Il serait bon, selon moi, que le ministre, en qualité de ministre des Transports,

dise par le voie du compte rendu officiel que lorsqu'une question comme celle-ci sera soumise à la Chambre, les députés auront l'occasion d'en discuter au comité.

L'hon. M. Pickersgill: Je m'attendrais—presque avec certitude—qu'à moins d'un profond changement au Canada, toute aide que le Parlement offrirait aux chemins de fer pour le transport du grain ferait le sujet d'un débat complet, à chacune des étapes, et sous toutes les formes possibles.

• (6.30 p.m.)

M. le président suppléant: L'article 50 modifié est-il adopté?

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, je n'aime pas prendre le temps du comité, mais je désire sauver la situation pour un député qui vole ici. Le ministre m'a-t-il vraiment expliqué pourquoi on a opté pour un délai de trois ans avant d'enquêter sur les tarifs du transport de céréales? A-t-on une raison particulière pour fixer cette période à trois ans au lieu de cinq?

A mon sens, la controverse sur les taux du Pas du Nid-de-Corbeau ne devrait pas reprendre à un intervalle aussi court que trois ans, car la Commission MacPherson a fait enquête sur ces taux et je présume que le comité permanent les a étudiés en détail. Nous en discutons encore une fois. Le bill prévoit une revision de ces taux tous les trois ans, ce qui peut avoir pour effet de perpétuer une controverse sur une question à laquelle on ne devrait pas revenir aussi tôt.

Il y aura dix ans cet été, le problème du blé, qui était alors le plus grand problème politique, reposait en partie sur mes épaules. Notre excédent s'élevait à 730 millions de boisseaux, une récolte de 500 millions de boisseaux s'annonçait et l'Ontario avait un excédent de blé tendre. Nos exportations en 1957-1958 ont été de 320 millions de boisseaux. J'avais prédit que nous en exporterions 300 et on avait ri de moi dans tout le pays comme d'un nouveau ministre sans expérience qui ne comprenait pas le commerce des céréales. Cela arrive à chacun d'entre nous. En fait, nos exportations ont atteint 320 millions de boisseaux. Cette époque est maintenant bel et bien révolue.

Je me rappelle autre chose. A la suite d'une étude exhaustive sur le commerce des céréales, j'ai déclaré qu'il ne fallait pas trop s'en faire à son propos chaque année et qu'il y aurait lieu de l'examiner sur une période de dix ans. J'avais noté la hausse et la baisse de la demande mondiale de blé et que, sur une période de dix ans, le problème tendait à se régler de lui-même. C'est ce qu'on a pu constater de 1957 à 1967.

[M. Nasserden.]

En 1957, personne ne croyait que nos exportations de blé dépasseraient 300 millions de boisseaux, et pourtant, ces dernières années, on était tout heureux d'en prévoir de 500 millions de boisseaux. Nous avons augmenté la superficie des emblavures et nos récoltes sont plus abondantes. Nous ne nous préoccupons pas autant de l'exportation que nous ne nous en préoccupions il y a dix ans. Si je rappelle ces choses, c'est qu'un article ajouté ici stipule que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau seront revisés d'ici trois ans.

L'hon. M. Pickersgill: A mon avis, le député fausse le sens du projet de loi. Les tarifs ne seront pas revisés. Il n'y aura pas de revision des tarifs. Il ne s'agit que de la rémunération des chemins de fer, d'après ces tarifs.

L'hon. M. Churchill: Je ne me suis pas aussi bien exprimé que le ministre. Les tarifs ne seront pas revisés. Ils demeureront fixes, comme on le précise dans la loi, et les chemins de fer pourront recevoir de l'aide si les tarifs ne sont pas rentables.

Ce que je veux dire, c'est que les attaques prolongées et bien nourries à l'égard des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau seront ranimées beaucoup trop souvent si cette question est revisée trois ans après l'entrée en vigueur de la présente mesure législative. J'espère qu'on tiendra compte de la période comprenant les dix années précédentes, car on pourra constater que les compagnies de chemin de fer ont réalisé des profits fort substantiels, grâce à la quantité de céréales transportée ces dix dernières années.

Quant aux années 1957, 1958 et 1959, alors que nos exportations s'établissaient à environ 300 millions de boisseaux, les compagnies de chemin de fer auraient pu arguer et convaincre la Commission MacPherson, que les tarifs n'étaient pas rentables, mais, je le répète, qu'on tiendra compte des chiffres des dix dernières années, car le tableau de nos exportations démontre une vaste amélioration pendant cette période.

Si la situation était revisée une fois en dix ans, en prenant 1967, comme année de base, j'estime qu'une telle revision serait beaucoup plus satisfaisante. Les compagnies de chemin de fer ne partageraient peut-être pas cet avis, mais à mon point de vue, le commerce des céréales devrait être examiné sur une période de dix ans. Cela empêcherait les compagnies de chemin de fer de repérer simplement une mauvaise année et de dire, «Ces tarifs ne sont pas rentables et nous avons besoin d'assistance financière.» Si les compagnies de chemin de fer ont réalisé des profits considérables au cours des années où nous avons exporté

500 millions de boisseaux de blé, il reste qu'elles devraient apporter leur quote-part au Trésor en compensation de l'aide qu'elles pourraient recevoir si la Commission en décidait ainsi.

Je cherche à obtenir l'assurance que les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau seront maintenus; mais, malgré l'assurance qu'en donne le ministre, on cherchera inévitablement à les modifier. La loi stipule que si les compagnies de chemin de fer subissent des pertes, celles-ci seront compensées par des subventions de l'État, ce qui veut dire par des impôts. Le cas échéant, les Canadiens diront: «Pourquoi devrions-nous verser des impôts pour subventionner une entreprise qui devrait subvenir à ses propres frais? La controverse aura tendance à se perpétuer et ce nouvel article 329 donne à entendre que sont fondées les revendications des compagnies de chemin de fer selon lesquelles le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour le transport du grain n'est pas rentable. J'exhorte le ministre à songer à modifier la période de revision en la portant de trois à dix ans environ.

• (6.40 p.m.)

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, j'ai été fort conciliant. Le ministre sera le premier à reconnaître sans doute que tout en souhaitant parler davantage de la désaffectation des voies ferrées, j'ai consenti à attendre pour cela la discussion de cet article. Je ne tiens pas à retarder inutilement l'adoption du projet de loi. Je sais que le ministre a été très conciliant envers le comité. C'est pourquoi j'ai pensé qu'en m'abstenant d'intervenir avant qu'on en vienne à cet article, je ferais avancer les travaux.

J'ai écouté très attentivement les paroles du député de Winnipeg-Sud-Centre concernant le commerce des céréales par le Pas du Nid-de-Corbeau, car je n'ignore pas qu'il a dirigé ce mouvement des grains pendant de nombreuses années, et qu'il en a fait une étude très sérieuse alors qu'il était ministre de la Couronne. Sa déclaration sur la décennie m'a semblé très pertinente. Le commerce des céréales connaît des fluctuations, et le fait même qu'un tarif est demeuré en vigueur depuis 1898 devrait convaincre toute personne intéressée, que ce tarif est adéquate et le ministre de la Couronne devrait nous donner l'assurance qu'il ne changera pas au cours des années à venir.

Cet article me fait peur. C'est pourquoi je veux en parler. Sans tourner autour du pot, je demande au ministre d'examiner à nouveau cette période de trois ans et même de supprimer l'article tout entier. Dans l'intervalle qui m'est alloué, je voudrais exposer mon point de vue. Je commencerai par dire au ministre que, pour bien des gens, cet article du projet de loi est un premier empiètement. On a souvent répété à l'Ouest canadien que le Pas du Nid-de-Corbeau est la Grande Charte de l'Ouest. C'est là un lien commun. Or, si beaucoup de Canadiens de l'Ouest partagent mon point de vue sur ce projet de loi, ils seront prêts à admettre qu'il constitue, avec cet article, un premier pas sur la voie de l'abolition ou de la suppression du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le ministre a assuré la Chambre qu'aussi longtemps qu'il sera ministre, les taux du Pas du Nid-de-Corbeau demeureront en vigueur; mais cela ne suffit pas, car le ministre n'est sans doute pas éternel. En outre, étant donné la situation transitoire des ministres du cabinet, un jour le secrétaire parlementaire du ministre, aspirera au poste de ministre. Alors, on l'a déjà dit, le ministre voudra peut-être passer à l'autre endroit. Je n'en sais rien, mais aussi longtemps que le ministre sera à la Chambre, nous pouvons être assurés que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau demeureront en vigueur. Néanmoins, dans sa foulée, j'aperçois le secrétaire parlementaire. Je connais ses aspirations et ses idées. Je sais, après avoir étudié les procès-verbaux du comité des transports et des communications, qu'il a déclaré en fait que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont dépassés et font perdre de l'argent aux chemins de fer. Je ne veux pas retarder les travaux de la Chambre en citant les paroles du secrétaire parlementaire. Il suffit de lire les procès-verbaux n^{os} 24 et 27 du comité.

Lorsque les hauts fonctionnaires du Pacifique-Canadien ont comparu devant ce comité, l'honorable représentant de Kootenay-Est, qui est secrétaire parlementaire du ministre, a bien dit en effet que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau était dépassé et que les chemins de fer y perdaient. Il a ajouté qu'il était grand temps que les cultivateurs de l'Ouest paient leur part du transport de leurs produits jusqu'aux marchés. C'est précisément ce qu'il a dit. J'espère donc que les députés m'excuseront de ne pas trop compter sur la déclaration du ministre affirmant que les tarifs resteraient en vigueur tant qu'il gardera son portefeuille. Qui sait combien de temps il restera en fonction, car le bruit court qu'il aspire à un siège au Sénat.

L'hon. M. Pickersgill: Les aspirations ne suffisent pas.

M. Horner (Acadia): Quand on est politicien depuis aussi longtemps que le ministre et qu'on est aussi estimé du premier ministre, je suis convaincu qu'on peut avoir bon espoir de réaliser un rêve comme celui-là.

C'est ce que je crains et c'est pourquoi j'affirme que ce présent projet de loi serait un pas de pris. Sans doute, les chemins de fer croient perdre de l'argent, bien qu'ils ne l'aient jamais prouvé. Comment le pourraient-ils? En 1957 nous n'avons pu transporter plus de 256 millions de boisseaux. Les chemins de fer prétendent accuser des pertes à cause du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Maintenant, nous transportons 500 millions de boisseaux de blé par an et le Pacifique-Canadien fait des profits plus élevés que jamais, alors que le National-Canadien fait un profit beaucoup plus élevé, si l'on compare son revenu et ses frais, qu'il ne l'a fait dans le passé.

De crainte qu'on aille penser que les chemins de fer pourraient transporter les céréales à perte sans que cela joue sur leur revenu net, voyons ce que le Pacifique-Canadien a dit au sujet du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Au cours des audiences du comité, les représentants du Pacifique-Canadien ont déclaré que les céréales visées par le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau représentaient une forte partie de l'ensemble de leur trafic. J'aimerais lire un extrait des témoignages et procès-verbaux n° 28 du comité des transports et communications. On le trouvera à la page 1966 du texte anglais. Il est significatif qu'ils soient à jour à cet égard.

Ce transport représente l'élément le plus important des travaux exécutés par les chemins de fer. Par conséquent, les paiements doivent couvrir la diminution de revenu imputable et aux dépenses variables et au montant relatif aux dépenses constantes qui est proportionnel au travail requis pour ce transport. Sans cela, tout le fardeau des dépenses constantes devrait retomber sur le transport d'autres marchandises.

Quel est le véritable sens de cette citation? Cela signifie que le transport des céréales constitue l'élément le plus important de leurs affaires. Alors, la question qui se pose naturellement est la suivante: comment cet élément peut-il doubler sans entraîner un déficit qui réduirait leurs bénéfices? Puis, ils ajoutent que si on ne leur permettait pas d'accroître ces tarifs, ils devraient faire absorber le fardeau des dépenses constantes à un autre genre de marchandises. Alors, même si les taux du Pas du Nid-de-Cordeau leur faisaient perdre de l'argent, ils devraient imputer cette perte à un autre genre de marchandises et leur perte totale serait inversement proportionnelle à ce qu'elle a été ces dernières années.

• (6.50 p.m.)

Les pertes du National-Canadien ont diminué et les profits du Pacifique-Canadien ont

[L'hon. M. Pickersgill.]

augmenté. Je me soucie peu de la façon dont les chemins de fer font l'analyse des coûts. Il me faudrait vérifier chaque étape, de la première à la dernière, avant d'être convaincu qu'une entreprise qui a doublé son volume d'affaires perd encore de l'argent, même si au début elle en perdait peut-être. Pareille suggestion ne tient pas debout, peu importe comment on fait ses calculs. Je ne suis pas convaincu que les compagnies de chemin de fer perdent de l'argent aux termes des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. Il est possible que ces tarifs soient trop élevés. Il est très facile de dire qu'ils sont en vigueur depuis 1898 et qu'il faudrait donc les augmenter; mais le coût de nombreuses choses n'a pas changé depuis 1898, par exemple celui du transport de la terre. Quand j'était adolescent et en 1898 on utilisait des chevaux à cette fin.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant n'était pas un adolescent en 1898.

M. Horner (Acadia): J'ai dit quand j'étais adolescent et en 1898 on utilisait des chevaux pour transporter la terre quand il fallait construire des barrages et autres travaux. Je suis convaincu que, grâce à l'outillage moderne dont on dispose aujourd'hui, il en coûte moins cher la verge pour transporter de la terre qu'en 1898. Dire que ces taux sont trop bas parce qu'ils ont été fixés en 1898 n'est pas logique. Autant prétendre que les taux sont trop élevés par suite de la rationalisation envisagée dans le projet de loi et d'une plus grande efficacité.

Le bill vise à encourager la concurrence. Cela aurait pour effet, j'en suis sûr, de faire baisser les taux établis il y a tant d'années. Nous avons été témoins de la diésélisation de nos réseaux ferroviaires. Nous avons constaté l'emploi de traverses plus lourdes et d'un ballast plus solide sur nos voies ferrées d'un bout à l'autre du pays. On peut supposer naturellement que des trains plus longs peuvent être tirés par des unités plus puissantes de force motrice. Naguère, les voies ordinaires pesaient environ 85 livres par verge mais, de nos jours, les voies pèsent 185 livres ou plus par verge Nous avons vu le ballast doubler sur les voies ferrées dans l'Ouest canadien. Des charges plus lourdes peuvent être transportées sur les mêmes voies et dans bien des cas des trains plus grands peuvent se déplacer sur les superstructures construites en 1898. Il serait donc tout aussi logique d'affirmer que ces taux sont périmés et devraient être réduits au lieu d'être augmentés.

Nous autres, gens de l'Ouest, ne réclamons pas une réduction de ces taux, bien que nous expédiions 500 millions de boisseaux de grain,

contre 256 million de boisseaux à l'exportation en 1956-1957. Nous avons conclu un marché, nous le respecterons. Nous constatons que, d'un côté, le gouvernement cherche à s'en tenir à son accord, tandis que de l'autre, il cherche insidieusement à abolir progressivement ce contrat conclu en 1898 pour l'exportation des produits, et rétabli en 1927.

L'hon. M. Pickersgill: En 1925.

M. Horner (Acadia): Pourquoi une étude de trois ans et quel en sera l'effet? Elle ralentirera le mouvement efficace des grains, et la Commission sera convaincue que le transport des grains est un désavantage pour les compagnies de chemin de fer. Si quelqu'un me disait que le gouvernement a l'intention d'examiner mon entreprise pendant trois ans et, si mon entreprise fonctionne à perte, de me verser une subvention jusqu'à la fin des temps, que ferais-je pendant ces trois ans? Je tenterais sûrement de démontrer que je perds de l'argent. Je ne prendrais sûrement pas les mesures propres à augmenter l'efficacité. Je tâcherais de ralentir le mouvement du grain et de perdre, ou d'avoir l'air de perdre de l'argent. Je donnerais évidemment des chiffres qui indiqueraient que j'ai perdu de l'argent pendant la période de trois ans.

Dans des circonstances semblables, tout le monde ralentirait le rythme d'une entreprise, car un déficit de trois années consécutives entraînerait l'octroi d'une subvention. C'est pourquoi je n'aime pas cette clause. Pour moi, il n'est pas douteux que les compagnies de chemin de fer font des profits en transportant les céréales aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Pour moi, il n'est pas douteux qu'avec l'abandon des embranchements sur une grande échelle, le bill permettra aux compagnies de chemin de fer de faire plus d'argent. Il faudra certainement plus de trois ans pour désaffecter 1,800 milles de voie ferrée non protégée. Il faudra plus de trois ans pour aboutir à l'abandon de 1,800 milles de ligne à compter du moment des demandes de désaffectation, recevables après l'adoption du bill.

On peut présumer que si tous les embranchements étaient eabandonnés, il existerait un régime de transport efficace du point de vue des compagnies de chemin de fer. Il y aurait une ligne traversant les Prairies au Sud et un ligne traversant les Prairies au Nord, et les agriculteurs devraient transporter leurs céréales, sur des distances pouvant même atteindre 100 milles, jusqu'aux lignes principales. Les chemins de fer n'auraient alors qu'à transporter le grain à la tête des Lacs ou à Vancouver.

Dans ces circonstances, nous aurions peut-être le mode de transport du grain le plus efficace possible. J'en suis certain, si nous demandions aux dirigeants des compagnies de chemin de fer si elles pourraient faire des profits aux termes de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau à la suite de l'abandon de tous les embranchements, la plupart diraient que oui.

Une voix: C'est exact, je pense.

M. Horner (Acadia): Quelqu'un a dit: «C'est exact, je pense.» Si les dirigeants disaient oui, ne reconnaîtraient-ils pas aussi que l'abandon possible de 1,800 milles de ligne après l'adoption de cette mesure législative permettrait aux compagnies de chemin de fer bénéficiant des taux du Pas du Nid-de-Corbeau de faire plus d'économies? A mon avis, ils répondraient aussi affirmativement à cet égard. Alors, pourquoi donc nous faudrait-il trois années d'étude avant l'abandon de ces 1,800 milles de voie ferrée, avant de savoir quels profits découlent de cette désaffectation iront aux compagnies de chemin de fer? Voilà quelques-unes des questions qui me viennent à l'esprit.

Sauf erreur, nous devons lever la séance pour l'heure du souper, entre sept ou huit heures? Si l'on a conclu une entente, à ce sujet, monsieur le président, je signale qu'il est sept heures.

• (7.00 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, l'honorable représentant pourrait-il poursuivre son exposé jusqu'à l'expiration de sa demi-heure, avant l'ajournement?

M. Horner (Acadia): J'aimerais mieux pas. Je préférerais aller souper et continuer à huit heures. En réalité, cela ne m'importe guère.

L'hon. M. Pickersgill: Sauf erreur, monsieur le président, nous étions convenus de suspendre la séance de sept heures à huit heures.

M. le président: A l'ordre. Dois-je lever la séance, faire rapport de l'état de la question et demander à siéger de nouveau plus tard aujourd'hui?

Des voix: Entendu.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

M. l'Orateur suppléant: Si je comprends bien, les partis sont convenus de suspendre la séance de sept heures à huit heures. La Chambre y consent-elle?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur suppléant: Il en est ainsi ordonné. La Chambre consent-elle maintenant à reprendre les travaux interrompus il y a quelques instants?

Des voix: Entendu.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill nº C-231, définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

Sur l'article 50—*Taux du Pas du Nid-de-Corbeau.*

M. le président: En vertu d'un ordre qu'on vient d'adopter, je quitte maintenant le fauteuil.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à 8 heures.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, nous nous sommes entendus, je pense, pour reprendre à cette heure-ci l'étude de l'article 42. Toutefois, ce serait un peu injuste de le faire avant l'arrivée de quelques autres députés. Je proposerais que le député d'Acadia termine d'abord son discours. Alors, nous pourrions suspendre l'étude de l'article 50 et revenir à l'article 42.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, avant la suspension de la séance, j'ai indiqué pourquoi je doute de la nécessité, pour la Commission des transports, d'enquêter sur les recettes et les frais des chemins de fer quant au mouvement du grain en général et sur l'effet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau sur les recettes des principaux chemins de fer.

En 1957, nous avons expédié 256 millions de boisseaux de grain à l'étranger. Les chemins de fer ont alors prétendu qu'ils y perdaient de l'argent. Depuis quelques années, nous avons transporté deux fois plus de grain, mais les chemins de fer disent encore qu'ils perdent de l'argent. Si tel est le cas, pourquoi les rapports annuels du National-Canadien font-ils voir des recettes accrues et ceux du Pacifique-Canadien, des bénéfices accrus? La Commission MacPherson a étudié la question à fond. Depuis son établissement, le commerce du grain a doublé.

Je crois très sincèrement que le projet de loi à l'étude ne devrait mentionner nulle enquête sur les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. On pourrait bien faire valoir qu'ayant été institués en 1898, ces taux sont maintenant démodés. En revanche, on pourrait aussi bien prétendre que, depuis 1898, l'arrivée du diesel, l'installation de rails plus lourds, le meilleur équilibre des voies et l'accroissement du trafic ferroviaire justifieraient une réduction des taux. Ce serait très logique. On n'a qu'à regarder la brochure du National-Canadien, intitulée *The Freight Equipment Catalogue* pour voir les dimensions des wagons couverts qui, à l'époque, servaient à transporter le grain. Il en existe encore quelques-uns.

A l'époque, on pouvait charger 1,300 boisseaux de céréales à bord d'un wagon couvert moyen. Les choses ont changé au cours des dix dernières années. Au lieu de wagons couverts à charpente d'acier, les chemins de fer utilisent des wagons entièrement faits d'acier qui peuvent transporter chacun jusqu'à 2,000 boisseaux de céréales. Récemment, on a mis en service un nouveau wagon à trémie qui peut recevoir, transporter et décharger ce qu'on appelle couramment un flot continu de céréales.

A mon sens, les chemins de fer n'ont pas été sensiblement modernisés, et je suis convaincu que les recommandations s'inspirant du rapport de la Commission MacPherson arrêteront la modernisation qui vient de commencer dans l'industrie des céréales.

L'article à l'étude ne dit rien de ce qui devrait être considéré comme coût total du transport des céréales. Nous avons étudié la question au comité, et le chemin de fer nous a dit que 70 p. 100 de ses frais étaient variables, le reste étant fixes. Il ne s'agit que de chiffres approximatifs. Le projet de loi stipule que tous les tarifs seront compensatoires. Au comité des chemins de fer, on nous a dit que cela voulait dire que tous les tarifs devraient pourvoir aux frais variables. En d'autres termes, on autoriserait les chemins de fer à fixer des tarifs s'élevant à 71 p. 100 de l'ensemble de leurs frais, et la Commission le permettrait.

Comment la Commission évaluera-t-elle les frais et les revenus des chemins de fer? Tiendra-t-elle compte de tous les frais fixes ou seulement des frais variables? Les chemins de fer devront-ils prouver que les taux du Pas du Nid-du-corbeau sont uniquement compensatoires? En jetant un coup d'œil sur cet article, certains trouveront peut-être logique que les taux du Pas du Nid-de-corbeau couvrent l'ensemble des frais, mais il est d'usage que le volume du commerce d'un produit, dans une région, détermine le pourcentage des frais fixes de manière que plus la quantité du produit transporté augmente, plus le tarif est réduit, peu importe le moyen de transport.

Voilà pourquoi il est nécessaire d'assurer que cet article ne donne aucun détail sur les critères qui seront employés par le comité d'enquête qui sera établi par la Commission. S'occupera-t-il de tous les frais ou bien précisera-t-il seulement si les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont compensatoires ou non?

• (8.10 p.m.)

L'ancien bill nº C-120 que le comité a étudié il y a deux ans et qui a été présenté à nouveau sous le même numéro pendant cette session était censé prévoir que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau seraient compensatoires et que le gouvernement permettrait au chemin de fer d'augmenter ses taux de $9—le ministre me reprendra si je me trompe—pour faire les frais fixes du coût du transport des céréales. Ce projet de loi me porte à croire qu'on comblera entièrement le coût, mais avant l'adoption de cette mesure, je voudrais obtenir de meilleures explications à ce sujet.

Nous sommes fermement convaincus que le taux est tout au moins désuet et est trop élevé. Nous voudrions savoir comment les frais ont été établis et sur quoi sont fondés les critères. Nous avons la ferme conviction qu'étant donné le volume de leurs affaires dans le domaine du transport des céréales, les chemins de fer ne peuvent perdre de l'argent actuellement.

Cette Commission ne fera rien d'autre que de diminuer l'efficacité du transport ferroviaire des céréales. Elle freinera le processus de modernisation qui se poursuit actuellement en ce qui concerne les wagons et le matériel. Un examen du catalogue sur le transport des marchandises du National-Canadien révèle qu'au cours de la dernière année, de nombreux moyens ont été mis à l'essai pour accélérer la manutention des céréales et réaliser des économies.

Par exemple, on a lancé le *prairie schooner* comme on l'appelle, ce qui est un nouveau type de wagon mis à l'essai pour la première fois l'an dernier, avec assez de succès, je crois. On a également introduit le wagon couvert à trémie qui a permis d'effectuer ce qui est connu dans le transport des céréales sous le nom de chargement et déchargement à flot continue. Cette modernisation des installations constitue un facteur clé dans le transport de ces denrées.

On peut reprocher à une politique de fixation d'un prix sur un produit donné de tendre à isoler le produit en question du mouvement des autres denrées. En outre, cela freine l'initiative de la compagnie dans la modernisation ou l'accélération du transport de ce produit. C'est exactement ce qui est arrivé, jusqu'à un certain point, dans le cas des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Devant les demandes de blé canadien faites par nos marchés d'exportation, les chemins de fer se sont rendu compte que leurs installations portuaires et leurs usines étaient en retard de 25 ou 50 ans.

Cette enquête proposée ne visera pas l'aménagement d'installations ou d'outillages portuaires modernes, ou ce qu'on peut qualifier de voies ferrées modernes à travers les Prairies. Ce projet de loi donnera lieu à quelque modernisation en permettant d'entendre les demandes d'abandon d'embranchements non rentables et vétustes. Mais, à mon avis, cette enquête vient mal à propos; elle utilisera des chiffres de coût périmés.

L'ennui au sujet de la Commission MacPherson c'est qu'elle a été instituée en 1959 et que son rapport est sorti en 1961 et 1962. A cette époque, les chemins de fer étaient déficitaires; on estimait qu'il fallait trouver un moyen de les mettre dans un meilleur état financier. C'est ce qui est arrivé et, à l'heure actuelle, les chemins de fer prospèrent dans la nouvelle atmosphère où se trouvent les transports en général. Cette enquête tiendra compte de recette et de coûts vieux de six ans; les cultivateurs de l'Ouest n'en retireront donc aucun avantage.

Pour terminer, monsieur le président, cet artcile du bill constitue un premier empiétement sur la question des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Le secrétaire parlementaire a démontré, par les questions qu'il a posées aux représentants du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, qu'il n'a aucun égard pour les taux du Pas du Nid-de-Corbeau et estime qu'ils devraient être majorés. En fait, c'est ce qui finira par arriver aux termes du bill; je suis sûr que la plupart des cultivateurs des Prairies le considéreront avec beaucoup de scepticisme.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 42—

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, il était entendu, je pense, que nous reviendrions à l'article que j'avais demandé de réserver pour pouvoir faire part au comité des résultats de mes réflexions; je le ferai volontiers maintenant.

En premier lieu, réflexion faite, je ne pense pas devoir insister sur la recevabilité de l'amendement. Cela ne veut pas dire que je n'ai aucun doute, mais à mon avis, il est inutile d'en discuter. J'accepte que l'amendement soit mis aux voix en temps utile, si nous devons nous prononcer.

Toutefois, avant de décider de le mettre aux voix, je voudrais signaler une ou deux choses qui permettront aux députés de savoir s'ils

veulent que la question soit mise aux voix. Permettez-moi de signaler que l'amendement toucherait les questions suivantes. A la page 31, l'artcile proposé 314D (1) est le suivant:

Dans l'exercice de ses fonctions en vertu de l'article 314C, la Commission peut recommander aux compagnies de chemin de fer l'échange d'embranchements entre compagnies par location à bail, achat ou autrement, la cession ou l'échange entre compagnies de droits d'exploitation ou de droits de parcours sur des embranchements ou sur d'autres lignes de chemin de fer, la liaison d'embranchements de ces lignes avec d'autres lignes de la compagnie ou d'une autre compagnie, et l'abandon de l'exploitation d'embranchements relativement auxquels il n'a pas été produit de demandes d'abandon à la Commission.

A mon avis, j'ai indiqué de façon générale que la plupart de ces directives pouvaient déjà être données par la Commission des transports. Je me rends compte maintenant que j'avais raison et que l'article 196 de la loi sur les chemins de fer contient une disposition sur l'échange des droits de parcours selon les directives de la Commission.

• (8.20 p.m.)

Inutile de conférer de nouveau à la Commission le pouvoir d'ordonner l'échange de droits de parcours. Les articles 315 et 316 prévoient le raccordement réciproque de lignes et l'échange de trafic, et autorisent d'ores et déjà la Commission à l'ordonner. Les seules nouvelles initiatives que la Commission peut recommander aux compagnies de chemin de fer en vertu de la nouvelle mesure sont l'échange d'embranchements—c'est-à-dire le transfert de biens d'une compagnie à une autre par voie de location à bail, d'achat ou de vente—et l'abandon lorsque aucune demande n'est présentée.

Si l'amendement était accepté, il aurait nettement pour effet d'autoriser la Commission à ordonner qu'une compagnie de chemin de fer accepte de louer à bail une ligne d'une autre compagnie, ou de vendre à une autre compagnie ou de lui acheter une ligne, ou d'abandonner une ligne qu'elle ne veut pas abandonner. Voilà tout ce que la Commission pourrait ordonner.

Les députés n'ignorent pas que tout ordre donné à cet égard revêtirait une certaine importance pécuniaire. En outre, il ressort nettement du reste de l'article que la seule façon dont l'importance pécuniaire pourrait être compensée par la Couronne serait en vertu de la Partie III qui autorise simplement de recommander certaines initiatives au gouverneur en conseil. Il n'est pas dit que ce dernier les prendrait.

Il serait mieux, me semble-t-il, de laisser tel quel le paragraphe 1. J'aimerais commenter brièvement la solution de rechange proposée par le député de Springfield. Il a proposé une formule—qui n'impose ni n'oblige, je n'oserais employer des termes offensants—pour signaler avec insistance que la Commission pourrait recommander qu'un chemin de fer cède à bail sa ligne à un autre ou achète un tronçon d'un autre, ou abandonne un embranchement contre son gré. Cette dernière éventualité n'est pas propre à se produire souvent mais elle reste possible. Dans ce dernier cas je doute qu'elle soulève de l'enthousiasme.

Je m'en voudrais d'accepter tel qu'il est libellé l'amendement du député de Springfield. Il n'a pu vraiment croire que je l'aurais accepté tel quel, car il n'a pas eu le temps d'y réfléchir. Toutefois, je serais disposé, si les honorables vis-à-vis consentaient à ne pas insister sur l'adoption de l'autre amendement, et si le comité jugeait comme moi l'idée bonne, à modifier le paragraphe 3 en retranchant les lignes 1 à 10 inclusivement et en y substituant ce qui suit:

Lorsqu'une recommandation est faite par la Commission en vertu du paragraphe (1), la Commission doit faire rapport de sa recommandation au gouverneur en conseil; et, si la recommandation expose une ou plusieurs compagnies à des frais ou à des pertes non recouvrables en vertu de l'article 314E ou n'est, pour cette raison ou une autre, pas acceptable pour une ou plusieurs de ces compagnies, le gouverneur en conseil peut prendre telle mesure législative ou autre qu'il considère nécessaire dans l'intérêt public.

Cela peut nous mener loin. En effet, il y est dit que si la Commission recommande l'une de ces mesures énergiques affectant les biens d'un des chemins de fer et que ce dernier ne se conforme pas à la recommandation, la Commission doit déférer la question au gouverneur en conseil, qui prendra les mesures législatives ou autres qu'il estime nécessaires dans l'intérêt public. La Commission, si elle remplit le rôle que les députés attendent d'elle, disposera de sanctions efficaces et il est douteux que ses recommandations ne soient pas acceptées. Ce que le député de Qu'Appelle avait à l'esprit en proposant son amendement est ici réalisé sans donner prise aux objections auxquelles, en toute conscience, je ne saurais passer outre.

M. Bell: Puis-je poser une question? Je croyais que le député de Springfield avait demandé cet amendement à cause de la manière dont l'amendement du député de Qu'Appelle était libellé «que la Commission ait le pouvoir d'ordonner». Le ministre a allégué que cela aurait des répercussions financières. A quoi bon proposer cet amendement si l'amen-

dement initial du député de Qu'Appelle est rejeté par le ministre?

L'hon. M. Pickersgill: Le député de Springfield pourra s'expliquer là-dessus mais je tenterai néanmoins de le faire pour lui. Il a proposé cet amendement je crois, à titre de compromis. Le gouvernement ne voulait pas accepter l'amendement du député de Qu'Appelle. Je ne crois pas qu'il convienne de conférer à la Commission le pouvoir d'ordonner aux chemins de fer de louer à bail ou d'acheter leurs propriétés respectives ou d'abandonner des embranchements qu'elles ne veulent pas abandonner. Mais nous ne voyons aucune objection à ce qu'elle soit autorisée à faire des recommandations ni à ce qu'elle soit obligée de communiquer ses recommandations au gouverneur en conseil, et de faire agir le Parlement si le gouverneur en conseil n'a pas le pouvoir de le faire. Cette formule, je pense, accomplirait en somme tout ce que l'honorable député de Qu'Appelle juge souhaitable, sans donner des pouvoirs arbitraires sur les biens à la Commission. Par nature, celle-ci doit être indépendante du Parlement, et donc non responsable auprès de lui.

M. Schreyer: Le ministre n'a pas faussé l'expression de mes intentions. J'ai senti qu'il n'était pas disposé à accepter l'amendement du député de Qu'Appelle, et j'ai cru qu'un changement semblable à celui que j'ai proposé pourrait dans une large mesure répondre aux objectifs que celui-ci entrevoyait. Je dois dire maintenant que l'amendement que vient de présenter le ministre répond dans une large mesure au moins à une des exigences, savoir, que la Commission fera rapport au gouverneur en conseil des recommandations faites aux chemins de fer en vue d'une rationalisation, et que, par conséquent, il dépend du gouverneur en conseil ou du cabinet de prendre les mesures nécessaires pour protéger l'intérêt public. L'amendement me semble bien à propos.

• (8.30 p.m.)

A tout prendre, j'aurais préféré que le ministre accepte l'amendement proposé par le député de Qu'Appelle, mais comme il ne l'a pas fait, je puis seulement déclarer que cette proposition nous permet de sauver tout ce qui peut l'être.

M. Bell: L'explication du ministère est consignée au compte rendu. De toute évidence, mon collègue de Qu'Appelle ne pourra être des nôtres ce soir. Ne pourrions-nous pas remettre le vote à demain? J'ai peut-être mal compris ses intentions, mais il me semble que l'amendement de mon honorable ami se ramenait à ce problème de directives. Or, à mon avis, l'amendement n'y a rien à voir. Il s'agit toujours de recommandations, accompagnées d'autres dispositions. Si nous pouvions différer le vote, mon honorable ami de Qu'Appelle pourrait décider s'il tient à son amendement.

L'hon. M. Pickersgill: Il serait préférable de ne pas être obligé de voter sur cet amendement. Voici la situation difficile où je me trouve: Les députés, les uns après les autres, m'ont demandé de réserver article après article pour telle ou telle raison, et j'aimerais beaucoup qu'à un moment donné certaines choses se décident. Je ne veux pas paraître difficile, mais nous attendons tout simplement que l'honorable représentant de Qu'Appelle inscrive un vote de plus en faveur de son amendement quand il sera mis aux voix demain, j'aimerais autant que le vote soit pris ce soir et qu'on en finisse. Si, d'autre part, il y a lieu de croire qu'il ne sera pas nécessaire de prendre le vote et que l'honorable représentant de Qu'Appelle, à la lumière des suggestions que j'ai faites en renforçant l'article 3 de la manière qu'il le souhaitait, ne sera pas enclin à insister sur sa proposition, alors, je serais heureux d'acquiescer à la demande de l'honorable représentant.

M. Bell: Je ne voudrais pas le moindrement restreindre la liberté d'action du représentant de Qu'Appelle. Je le répète, je ne pense pas que la proposition du ministre rejoigne l'objectif énoncé dans l'amendement. C'est pourquoi je demande qu'il soit réservé afin de permettre au représentant de Qu'Appelle de peser ce qui est arrivé. Je me rends compte qu'il n'est pas facile de s'étendre sur tous les amendements, mais ils méritent certes mûre réflexion. Le ministre sait bien tout ce qui entre en jeu.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne vois aucune objection à réserver l'article si le comité le désire, à condition que demain, dès la reprise de la séance en comité, nous passions d'abord à cet article pour prendre une décision sans j'espère prolonger le débat. Au moins le compte rendu officiel dira ce que je suis disposé à faire au sujet de la suggestion du député de Springfield.

M. Baldwin: Avant de laisser tomber le sujet, afin de rendre la pareille au ministre et

lui prouver notre collaboration, le comité pourrait peut-être régler un des articles réservés, soit l'amendement aux articles 20 et 20A. J'aimerais relever certaines observations du ministre. Autant que je sache, personne d'autre n'a l'intention de s'étendre sur le suiet.

L'hon. M. Pickersgill: Cela faciliterait les choses si la Chambre consentait à disposer rapidement de l'article 20, auquel le député de Port-Arthur a proposé un amendement et auquel je désire moi-même proposer un petit amendement par suite des observations des députés, notamment du député d'Acadia. Il serait aussi des plus utiles que nous disposions de l'article 20A proposé.

M. le président: Avant de décider ce qu'il fera au sujet de l'article 20, le comité devrait peut-être faire connaître ses intentions sur l'article 42.

L'hon. M. Pickersgill: Sauf erreur, nous avons convenu de réserver l'article 42, ainsi que l'amendement du député de Qu'Appelle, jusqu'à la reprise des travaux demain. On a convenu en outre de revenir maintenant à l'amendement du député de Port-Arthur.

M. le président: C'est ce que j'aimerais confirmer. On propose que l'article 42 soit réservé, pourvu que le comité y revienne demain dès la reprise de ses travaux. Est-ce entendu?

Des voix: Entendu.

M. le président: Le comité veut-il maintenant revenir à l'article 20?

L'hon. M. Pickersgill: A l'amendement proposé par le député de Port-Arthur. Monsieur le président, lorsque ce député l'a présenté l'autre soir, le député d'Acadia a soulevé un point qui m'intéresse. Un ou deux autres députés ont exprimé leurs vues à ce sujet et je crois que le député d'York-Sud a dit un mot. Il s'agissait du rapport de cet amendement avec la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Même si mes conseillers avaient examiné la question, une étude plus poussée s'imposait.

Je puis dire au comité que les fonctionnaires de la direction des enquêtes sur les coalitions sont tout à fait en faveur de l'objet de cet amendement qui, d'après eux, cadre bien avec leur propre loi. À leur avis, l'amendement serait amélioré si, au deuxième paragraphe, où on dit que la Commission doit donner ou faire donner l'avis public ou tel autre avis de toute acquisition proposée mentionnée au paragraphe (1) qui lui semble raisonnable dans les circonstances, on ajoutait les mots «y compris l'avis au directeur des enquêtes et recherches en vertu de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions».

Ainsi le directeur, envertu de cette loi, pourrait intervenir lors des audiences si, d'après lui, son intervention s'imposait. Par ailleurs, afin de s'assurer que l'on ne pourrait mettre aucune entrave à une initiative éventuelle prise en vertu de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions, on a pensé qu'il vaudrait mieux que la Commission, au lieu de donner son approbation dans ces cas-là soit dotée du pouvoir d'annulation.

• (8.40 p.m.)

En somme, au lieu de donner une approbation formelle, la Commission pourrait formuler un refus et éviter ainsi, je crois, tout litige entre les deux. Au lieu de demander à un de mes collègues de présenter un sous-amendement à l'amendement du député de Port-Arthur, je me demande si ce dernier, avec l'autorisation du comité, substituerait l'amendement proposé à celui qui avait été présenté d'abord?

M. Andras: Monsieur le président, j'accepte volontiers cette proposition.

M. le président: Le comité consent-il unanimement à ce que le député de Port-Arthur retire l'amendement à l'article 20?

Des voix: D'accord.

M. le président: Et à y substituer celui qu'a lu le ministre des Transports?

Des voix: D'accord.

M. Bell: Monsieur le président, deux mots seulement à ce propos, car nous avons déjà dit que nous jugions l'amendement opportun. J'aimerais rappeler que ce sont les députés de Peace-River et d'Acadia qui ont signalé la possibilité d'un conflit avec les enquêtes sur les coalitions. Je crois qu'il serait utile de répéter certaines des objections.

De l'aveu même du ministre ces dispositions semblaient destinées à empêcher dans une certaine mesure la prise en main des opérations de camionnage par les chemins de fer. On a fait remarquer qu'il était peut-être un peu tard pour y remédier. Nous n'avons aucune donnée sur le contrôle qu'exercent les chemins de fer dans l'industrie du camionnage, mais j'estime pour ma part qu'il doit être assez faible si on songe à la concurrence qui existe dans ce domaine. C'est cependant ce qui a inspiré l'amendement. Comme l'a dit le député de Port-Arthur, il me peut être rétroactif, c'est pourquoi nous nous tournons vers l'avenir.

C'est le premier endroit dans le bill où, de façon précise, nous chargeons la nouvelle Commission d'enquêter sur des choses qui dépassent la portée normale de son activité. Deuxièmement, et il s'agit d'une question de principe, c'est le seul domaine où nous tentons de limiter la diversification des opérations ferroviaires. Aux termes de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions, toutes les grandes entreprises sont libres de diversifier leur activité et, en fait, c'est la chose à faire de nos jours. Dans certains cas, la diversification renforce l'économie mais voilà que nous disons qu'il faudrait limiter le champ d'action de nos deux compagnies de chemin de fer si elles décident de se lancer dans d'autres sphères d'activité. Mais, en dépit de ces deux réserves, je tiens à ajouter que nous, de l'opposition appuierons l'amendement.

M. le président: M. Andras propose:

Que le bill C-231, loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, soit modifié

a) en insérant immédiatement après l'article 19 du bill, à la page 14 de la réimpression du bill, ce qui suit:

Avis d'acquisition proposée.

«20. (1) Une compagnie de chemin de fer, une compagnie de pipe-line pour denrées, une compagnie de transport par eau, une personne exploitant une entreprise de transport par véhicule à moteur ou un transporteur par air, assujetti à la compétence législative du Parlement du Canada, qui se propose d'acquérir, directement ou indirectement, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, un intérêt dans les affaires ou l'entreprise de toute personne principalement engagée dans des opérations de transport, que ces affaires ou cette entreprise soient ou non soumises à la compétence du Parlement, doit donner à la Commission avis de l'acquisition proposée.

Publication.

(2) La Commission doit donner ou faire donner l'avis public ou tel autre avis de toute acquisition proposée mentionnée au paragraphe (1) qui lui semble raisonnable dans les circonstances, y compris l'avis au directeur des enquêtes et recherches en vertu de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Opposition.

(3) Toute personne visée par une proposition d'acquisition mentionnée au paragraphe (1) ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition peut, dans le délai qui peut être prescrit par la Commission, s'opposer auprès de la Commission à cette acquisition en invoquant le motif qu'elle restreindra indûment la concurrence ou portera autrement préjudice à l'intérêt public.

Enquête par la Commission.

(4) Lorsqu'il est fait opposition en conformité du paragraphe (3), la Commission

a) doit faire l'enquête, comprenant notamment la tenue d'auditions publiques, qu'elle estime nécessaire ou souhaitable dans l'intérêt du public; et

b) peut ne pas reconnaître une semblable acquisition si, de l'avis de la Commission, cette acquisition doit restreindre indûment la concurrence ou être par ailleurs préjudiciable à l'intérêt public; et toute semblable acquisition, à laquelle il a été fait opposition dans le délai prévu à cette fin par la Commission et que la Commission n'a pas reconnue, est nulle.

Interprétation.

(5) Rien au présent article ne doit s'interpréter comme autorisant l'acquisition d'un intérêt dans une autre compagnie lorsque cette acquisition est interdite par quelque loi du Parlement du Canada.»

b) en renumérotant l'article 20 du bill, à la page 15, tel qu'il a été réimprimé, pour en faire l'article 21; et

c) en en retranchant l'article 21 du bill ainsi que sa rubrique, à la page 14 de la réimpression.

Plaît-il au comité d'adopter ledit amendement?

Des voix: Adopté.

(L'amendement est adopté.)

M. Baldwin: De toute évidence, cela nous amène maintenant à l'amendement que j'ai présenté à l'article 20, et pendant quelques minutes je voudrais répondre aux objections soulevées par le ministre et certains députés à ma gauche. Les raisons qui m'ont poussé à présenter l'amendement, avec l'appui de mes collègues, n'ont pas été appréciées à leur juste valeur par le ministre et les partisans du gouvernement.

L'amendement tend à restreindre la mesure par laquelle le gouvernement peut remettre la création de comités au lendemain. Il est évident que seule une loi peut imposer une telle limite au gouvernement.

Il y a un projet de résolution inscrit au *Feuilleton* d'aujourd'hui pour créer un comité qui étudiera les changements provisoires apportés au Règlement que la Chambre a adoptés il y a un an et demi ou deux ans, et qui expireront à la fin de la session. On doit donc décider avant la fin de la session si certains

changements importants apportés au Règlement doivent être maintenus, mais ce n'est qu'aujourd'hui que cet avis apparaît au *Feuilleton*. Les membres du comité n'ont pas été choisis et on ne sait pas quand le comité se réunira. Il se peut que le comité n'ait qu'un mois à sa disposition pour étudier l'importante question des changements à apporter au Règlement.

Cet exemple indique, mieux que tout autre, l'habitude du gouvernement, celui-ci ou un autre, au sujet de l'établissement de comités de tout genre et, compte tenu de l'importance considérable de la mesure législative actuelle et des pouvoirs extraordinaires qu'elle accordera à la nouvelle Commission des transports il ne devrait pas appartenir au gouvernement de décider du moment de l'institution d'un comité, du mandat qui lui sera confié et de l'instant où il commencera à exercer ses fonctions.

Il ne suffit pas que les membres de l'opposition se présentent, chapeau bas, devant le gouvernement en lui disant: «Auriez-vous l'obligeance d'instituer tel comité»? Il ne suffit pas non plus, une fois le comité institué, qu'ils viennent de nouveau, chapeau bas, demander au gouvernement: «Auriez-vous la bonté de désigner les membres du comité et seriez-vous assez bon d'indiquer le mandat du comité, afin qu'il puisse entrer en fonction».

Il faudra modifier cette méthode et c'est à cela que vise mon amendement, en ce qui concerne le bill actuel. On a soulevé une objection au sujet du Sénat et de son rôle, mais elle est insoutenable, monsieur le président. J'ai indiqué clairement dans mon amendement que les membres du comité seraient nommés «selon la pratique de la Chambre» et que le Règlement de la Chambre «prévaudrait au sujet des réunions et des décisions dudit comité». Tout ce qu'on demande au Sénat, comme partie constituante du Parlement canadien, c'est de consentir à ce qu'un comité soit constitué, enjoignant par le fait même au gouvernement de voir à ce que le comité soit établi; pour ce qui est de la disposition relative au témoignage confidentiel, il appartient au comité, et au comité seulement, de décider de la nécessité absolue de la chose.

• (8.50 p.m.)

Dans ces circonstances, comment peut-on dire qu'il y a ingérence de l'autre endroit ou un changement du Règlement de notre Chambre à cet égard, lorsqu'il a été bien précis que tel n'est pas le cas. A mon avis, cet argument n'a pas de poids. Le ministre a donné à entendre que le gouvernement avait fait des recommandations très utiles au sujet des comités. Il a été question du comité de la défense. Je suis heureux de voir que le ministre de la Défense nationale est ici. Si l'on examine le compte rendu, on se rend compte que c'est là un choix bien malheureux. C'est le ministre de la Défense nationale qui s'est levé et qui a dit à maintes reprises qu'un ministre de la Couronne avait le droit, s'il le jugeait à propos, de dire que certains témoins ne devraient pas être convoqués devant un comité sans sa permission. Il a également dit que les témoignages de certains témoins doivent être revisés par le ministre. Je pense paraphraser assez fidèlement ce que le ministre a dit au sujet de ces points précis. Ces propos ont eu l'appui du premier ministre. J'ai demandé au premier ministre ce qu'il en pensait et, sauf erreur, lui et les membres du gouvernement ont appuyé cette position. Cela démontre l'absolue nécessité de refréner les pouvoirs du gouvernement au sujet des comités et de leur fonctionnement.

Le député de Vancouver-Quadra a, sauf erreur, parlé du comité des comptes publics comme étant un comité prestigieux qui ne devrait pas être soumis à pareille manœuvre. C'est au sujet du comité des comptes publics que le Parlement d'Australie a jugé bon d'établir un mandat statutaire. J'ai été en rapport pendant quelques années avec des membres du comité des comptes publics d'Australie qui ont eu l'obligeance de me faire tenir de temps en temps des comptes rendus de leurs délibérations. Ce comité, qui fonctionne aux termes d'un statut, accomplit une fonction des plus valables. Une des principales raisons pour cela c'est que le gouvernement n'a pas le droit d'entraver l'établissement du comité ni de modifier son mandat.

En l'occurrence, j'estime que ce que le ministre et d'autres députés ont dit ne constitue pas une objection valable aux points que j'ai soulevés. A mon avis, le gouvernement prend cette position pour la même raison que le ferait tout gouvernement; il s'agit d'une question de pouvoir. Un gouvernement cherche naturellement le pouvoir et il lui répugne de renoncer à une partie quelconque de ce pouvoir. Si cet amendement était adopté, il retirerait au gouvernement une partie des pouvoirs qu'il détient maintenant en ce qui concerne l'institution des comités.

En toute franchise, j'estime que le gouvernement devrait avoir le pouvoir d'établir des comités, des commissions et des tribunaux. Je n'y vois aucune objection pourvu, toutefois,

que notre Chambre puisse examiner minutieusement ce que font ces comités sans être aucunement paralysée par le gouvernement. Je n'aurais alors aucune objection à donner des pouvoirs aux comités, aux tribunaux ou commissions. Parce que ce pouvoir n'est pas donné dans ce cas, j'ai proposé cet amendement et j'estime qu'il mérite l'appui de tous les députés qui ne font pas partie du gouvernement, quelle que soit leur affiliation politique. Cela donne aux députés et à ce comité l'occasion d'exercer un contrôle sur un comité, contrôle qui est essentiel si le mécanisme démocratique doit être maintenu.

M. Lewis: Monsieur le président, je partage au maximum les vues du député de Peace-River lorsqu'il propose cet amendement, mais je constate deux difficultés que je voudrais lui signaler ainsi qu'aux membres du comité. Je ne m'inquiète pas tellement, comme le ministre l'autre jour, du fait que s'il est question du comité dans la loi, le Sénat aura voix au chapitre en manifestant son accord ou son désaccord. Peut-être s'agit-il d'une question constitutionnelle importante, mais ce qui me préoccupe, c'est qu'une fois cette disposition incorporée dans une loi traitant d'un sujet particulier d'une façon particulière, une rigidité s'ensuit qui, selon moi, ne devrait pas exister à l'égard des comités parlementaires. Si l'on voulait porter le nombre des membres du comité, mettons, de 12 à 13, pour une raison valable, on ne pourrait le faire de la même façon que pour les autres comités. Il faudrait présenter un bill visant à modifier la loi qui indiquerait le nombre réel de membres du comité. C'est à éviter, à mon avis.

On devrait pouvoir modifier notre Règlement pour accorder aux comités permanents et spéciaux des pouvoirs plus étendus qu'à l'heure actuelle, si le député de Peace-River a dit vrai dans sa déclaration d'il y a quelques minutes—ce dont je suis sûr, car c'est son habitude. Mais, à mon avis, la solution ne constitue pas à prévoir, au moyen d'une loi concernant un organisme public, l'institution d'un comité composé d'un certain nombre de membres, car c'est là manquer de logique. Bon nombre de sociétés de la Couronne, d'organismes régulateurs, judiciaires et quasi judiciaires sont créés. D'après moi, si on procède de la sorte en l'occurrence, logiquement il faudra le faire à l'égard de toute loi créant un organisme dont les pouvoirs et la zone d'influence seront semblables à ceux de la Commission visée par ce bill. Ce n'est pas une façon logique ou sensée de parvenir à l'objectif auquel songe le député et que chacun d'entre nous, j'en suis sûr, approuve.

Je préférerais de beaucoup un bill qui proposerait un mécansime visant à régler le cas de tous ces organismes. Si le député avait présenté un bill tendant à l'établissement de cadres pour assurer la direction et la surveillance financière du Parlement à l'égard des initiatives et des décisions de tous ces organismes, j'aurais trouvé la solution logique. Cependant, prendre une disposition à l'égard d'un seul comité, dans une loi, compte tenu de la rigidité qui s'ensuit, voilà une idée qui ne me plaît guère.

Monsieur le président, je rencontre une autre difficulté, tout aussi sérieuse, à l'égard de l'amendement du député. Il ne convient pas du tout d'accorder à n'importe quel comité du Parlement le pouvoir de recueillir des témoignages en secret ou d'exiger, comme le proposent les paragraphes 5 et 6 de l'amendement, qu'un comité accepte, à la demande du témoin, des témoignages en privé. Cela revient à dire que si je devais comparaître devant le comité, ce dernier pourrait non seulement recueillir mon témoignage en privé, mais si je comparaissais à huis clos et si j'exigeais que mon témoignage soit recueilli en privé, le comité devrait se conformer à mon désir.

• (9.00 p.m.)

Le paragraphe stipule ensuite que le comité

...devra, entendre à huis clos les témoignages rendus de vive voix ou par écrit qui, de l'avis du comité, ont trait à une question secrète ou confidentielle.

Le paragraphe suivant déclare:

Quand, à la demande du témoin, le témoignage est entendu par le comité à huis clos, le comité ou un de ses membres ne devront pas, sans le consentement écrit du témoin, révéler ou publier le témoignage au complet ou en partie.

J'ai demandé l'autre jour quelle était la valeur de ce témoignage. Je signale, en toute déférence, que le témoignage entendu à huis clos sera vraisemblablement le plus important, car le genre de témoignage que le Pacifique-Canadien, le National-Canadien, les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ou une compagnie d'autobus insisteront probablement pour faire entendre à huis clos est précisément celui que le Parlement devrait entendre

ou, si les députés ne me concèdent pas que le Parlement devrait entendre ce témoignage, est précisément celui qui influerait sur la décision que les députés pourraient prendre.

Pour ma part, je ne prise guère le principe d'après lequel, lorsque le Parlement ou un comité parlementaire s'intéresse à une question importante d'intérêt public—et je le dis dans le sens le plus large,—quelque transaction d'une société publique ou privée devrait être dissimulée aux députés ou à la population lorsque ces renseignements ou cette transaction sont nécessaires pour bien en comprendres les fins et pour bien évaluer l'intérêt public en jeu.

De toute façon, comme les députés le savent, il appartient habituellement au comité de décider si les témoignages demandés doivent être rendus. J'apprends que le comité qui a étudié ce bill a été saisi d'une motion portant que le Pacifique-Canadien devrait fournir certaines données. La motion ayant été mise aux voix, la majorité a décidé de ne pas exiger les renseignements. Si nous allons encore plus loin en mettant cet amendement en vigueur, alors il pourrait arriver que les témoignages soient entendus à huis clos et en secret par 25 membres, ou quel qu'en soit le nombre, et, si chaque membre du comité respecte l'injonction que comporte la loi, personne d'autre n'en aurait connaissance. Les membres ne pourraient ni utiliser les témoignages déposés dans des circonstances semblables ni les mentionner dans leurs rapports. Le Parlement pas plus que les journaux ne pourraient obtenir de renseignements. Cela ne signifie pas que les journaux ne les obtiendraient pas ou ne devraient pas les obtenir. Au nom du ciel, à quoi serviraient des témoignages déposés de cette façon, sauf à faire sentir à tous ceux tenus à l'extérieur du cercle privilégié qu'on leur cache quelque chose de décisif et d'important? C'est tout ce qui en résulterait. Cela éveillerait des soupçons et de l'étonnement au lieu de fournir les renseignements et les directives qui devraient en résulter.

Pour ces deux raisons, il m'est très difficile d'appuyer l'amendement de l'honorable représentant. En premier lieu, il convient, je pense, qu'à titre de membres du Parlement, nous puissions persister à demander l'institution des comités requis et à stimuler le gouvernement à y accéder. Lorsque le comité aura abordé l'article visant la modification du Règlement, il devrait porter plus d'attention, à l'avenir, à la question des pouvoirs des comités parlementaires, soit permanents, soit spéciaux, surtout dans le sens des objectifs proposés par le député de Peace-River.

De toute façon, monsieur le président, je ne puis appuyer l'amendement parce qu'il prescrit que le comité peut entendre à huis clos des témoignages et interdit à l'un quelconque des membres du comité qui les a entendus de les révéler au complet ou en partie en dehors du comité.

M. Bell: Monsieur le président, pourrais-je poser une question au député? Est-il au courant que le comité des transports s'est réuni à huis clos jour après jour pour étudier le projet de loi?

M. Lewis: Je l'ignorais. Si le député veut dire que le comité a tenu des séances à huis clos pour entendre des témoignages, je n'y vois rien d'étonnant.

Une voix: Il ne s'agit pas de cela.

M. Lewis: Serait-ce un attrape-nigaud? Tous les comités ne siègent-ils pas à huis clos pour étudier certains articles de projets de loi? J'estime qu'on ne devrait jamais entendre des témoignages à huis clos parce que tout témoignage devrait être entendu publiquement afin que non seulement les députés mais le grand public soient renseignés et sachent à quoi s'en tenir.

M. Baldwin: Je ne cherche pas à convaincre le député du contraire. Il a présenté une objection très raisonnable, et je la respecte, mais c'est à propos du dernier point qu'il a soulevé que nous différons d'avis. D'autres députés de notre parti acceptent un amendement qui autoriserait un comité à changer ses membres et le nombre de ses membres comme la Commission des transports y est autorisée. Je ne m'y oppose pas. A mon avis, il appartient au comité parlementaire et non au gouvernement de changer ses membres et le nombre de ses membres comme bon lui semble.

Mon honorable ami, le docte représentant de Saint-Jean-Albert, a bien fait valoir ce fait. Il y a eu et il y aura toujours des comités de la Chambre qui seront obligés de recevoir des témoignages à huis clos et en secret. Je m'inquiète du fait qu'on nous demande de permettre à la Commission des transports d'entendre des témoignages à huis clos, privilège que le gouvernement n'est pas disposé à accorder à un comité de la Chambre. Pourquoi aurions-nous moins de pouvoirs que la Commission canadienne des transports qui aura le droit de

se réunir à huis clos pour recevoir des témoignages en secret et qui n'aura pas à les divulguer?

De tels renseignements, lorsqu'ils sont communiqués à un comité, joueront un rôle important dans l'orientation des recommandations destinées à la Chambre, sans qu'on ait à divulguer des renseignements communiqués au cours d'une audience privée. Lorsqu'un expéditeur dans son témoignage, révèle les conditions qui le rendent un expéditeur captif, de tels renseignements sont très utiles et bien à propos, mais on ne devrait pas les publier, car le témoin pourrait s'exposer à une concurrence déloyale. Voilà le but de cet amendement. Je voulais expliquer mon attitude vis-à-vis de cette question, tout en rendant en même temps hommage au député pour sa prise de position.

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais dire simplement, avant le vote, que je ne pourrais pas, pour les raisons que j'ai données l'autre jour, appuyer l'amendement du député. La Chambre, j'en suis certain, possède la compétence voulue pour adopter un Règlement qui pourrait aussi bien que n'importe quelle loi empêcher le gouvernement de frustrer la Chambre dans ses vœux. Il ne faut jamais oublier que la Chambre a droit de regard sur son propre Règlement.

Je ne préconise pas l'abolition du Sénat, mais je n'aime pas voir cette Chambre établir notre règlement. Une fois établi, il nous faudrait avoir son assentiment pour modifier notre propre Règlement. Il me répugne encore davantage, compte tenu de notre longue histoire, d'avoir à obtenir l'assentiment de la Couronne pour modifier notre Règlement. Cette formule est contraire à tout ce qui s'est vu en Grande-Bretagne pendant le dix-septième siècle et à toute la lutte menée au pays pour obtenir un gouvernement responsable. Voilà pourquoi je ne saurais approuver l'amendement bien que, je le répète, j'appuie les objectifs qui animent le député de Peace-River. Je suis aussi d'accord, dans l'ensemble, avec l'honorable député d'York-Sud, sur l'audition des témoignages en secret.

• (9.10 p.m.)

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer.

Des voix: Le vote.

(L'amendement de M. Baldwin est rejeté par 62 voix contre 30.)

M. le président: Je déclare que l'amendement est rejeté.

L'hon. M. Pickersgill: Je présume, monsieur le président, que nous reviendrons maintenant à l'article 50?

M. le président: Le comité reprendra maintenant l'étude de l'article 50.

Sur l'article 50—*Taux du Pas du Nid-de-Corbeau.*

M. Nasserden: Monsieur le président, il me semble que nous avons étudié cet article il y a assez longtemps, et pour replacer notre débat dans le contexte approprié, je devrais peut-être donner lecture d'une partie de l'article:

> Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent article, la Commission doit faire enquête sur les revenus et frais des compagnies de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement...

Et ainsi de suite. Ce passage figure à la page 44 du projet de loi. La réponse du ministre à une question que j'ai posée au cours de la journée justifie mes craintes. Cet article soulève, pour le bien-être de l'Ouest canadien, un problème plus grave que le ministre voudrait nous le faire croire par son allusion désinvolte à la discussion qui aurait lieu à la Chambre des Communes si elle étudiait tous les aspects de cette question lors d'une autre législature. En examinant cet article du projet de loi, je ne puis m'empêcher de penser qu'on devrait le supprimer car il est inutile. Je vais essayer d'exposer mes raisons de penser ainsi. Si nous nous reportons à l'époque où l'on a institué les taux du Pas du Nid-de-Corbeau et où l'on a accordé des garanties aux provinces de l'Ouest et aux producteurs de céréales de ces provinces, nous sommes obligés d'admettre qu'à cette époque, le volume de céréales transportées et les prévisions concernant ce transport étaient très inférieures aux chiffres actuels. Le volume, correspondant à des centaines de milliers de boisseaux, était sensiblement inférieur à cette époque à ce qu'il est actuellement et il est de beaucoup inférieur à ce qu'il sera dans un avenir prévisible.

Si nous considérons les réseaux ferroviaires au Canada aujourd'hui, ceux d'entre nous qui viennent des régions de céréaliculture, se rendent vite compte que les chemins de fer ont été très lents à modifier le matériel qu'ils utilisent pour la manutention des céréales et toutes leurs installations aux divers endroits de chargement. Il pourrait y avoir une amélioration sensible à cet égard.

Un des obstacles est la petitesse relative de nos élévateurs dans l'Ouest canadien. Néanmoins, le wagon pour le transport des céréales n'a pas été suffisamment modifié au cours de

la période à l'étude. Lorsqu'on étudie la manutention des céréales dans l'Ouest canadien, il ne faut pas oublier l'automation des locomotives, la force motrice et le chargement qu'une locomotive doit tirer.

Je songe aussi aux nombreuses gares désaffectées dans l'Ouest du Canada et aux empiètements futurs. Tout cela bien considéré, nous sommes forcés de conclure que le transport d'un boisseau de céréales coûte bien moins cher aujourd'hui que lorsque ces droits ont été donnés aux entreprises de transport des grains dans l'Ouest. A l'époque, ils étaient considérés comme une garantie pour les cultivateurs et les localités de la région, tandis qu'aujourd'hui il faut les envisager dans la perspective de ce projet de loi où l'on parle si souvent de concurrence. Conscients que cet article en particulier ne prévoit qu'une chose, l'augmentation des prix, nous le croyons sans fondement, compte tenu des conditions quant à la manutention et au transport des céréales par voie ferrée depuis quelques années.

Ici nous devons tenir compte de ce que les chemins de fer ont négligé de faire pour ce qui est des régions dans où ils auraient pu exploiter à profit des embranchements au cours des dernières vingt années desservant les localités de l'Ouest et du Nord de notre pays. Nous devons aussi prendre en considération les autres facteurs du prix de revient en ce qui concerne non seulement l'expédition du grain mais aussi d'autres denrées, et l'effet que cela peut avoir sur le retard qu'accuse le développement de certaines parties du Canada. A mon avis, le fait d'insérer dans ce projet de loi un article spécial qui n'aurait d'autre résultat que de nuire davantage à la recherche et à l'utilisation de matériel de manutention moderne pour le transport du grain constitue une de ces impossibilités qui ne devrait même pas être présentée au Parlement du Canada en cette année 1967.

Je le répète, cet article renferme les mots, «Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent article». On ne précise pas la période. J'en conclus, en lisant l'article, qu'on peut remonter à n'importe quelle période pour calculer les frais. Le nouvel article continue:

...la Commission doit faire enquête sur les revenus et frais des compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction du Parlement...et doit faire rapport au gouverneur en conseil sur ces revenus et frais et sur le montant des paiements nécessaires, selon l'avis de la Commission, à aider ces compagnies de chemins de fer à couvrir les frais d'exploitation relatifs au transport du grain et des produits du grain après le 31 décembre 1969, à ce niveau de tarifs;...

[M. Nasserden.]

• (9.20 p.m.)

Si nous songeons à la comptabilité des coûts figurant dans les divers mémoires des chemins de fer, au cours des années passées, à leur incapacité de prouver qu'ils avaient vraiment subi des pertes dans le transport du grain, à cause des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, et au fait que ce bill ne peut assurer le dispositif nécessaire, à mes yeux, pour permettre au Parlement d'étudier efficacement la question, nous devons en conclure encore une fois que les chemins de fer seront libres de réaliser des bénéfices qui influeront sur le bien-être de l'Ouest canadien.

Nous ne voulons pas nous, de l'Ouest canadien, qu'on entreprenne tous les trois, quatre ou cinq ans, une revision ravivant les divisions jadis si fréquentes. Ce rôle convient mal, selon moi, à un ministre représentant l'un des partis politiques traditionnels du pays, qui a prétendu que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau faisaient partie de la Grande Charte de l'Ouest canadien. Nous ne voulons pas qu'on nous présente un article n'ayant d'autre effet que de remettre périodiquement en question la validité de ces tarifs et d'amener les habitants des autres régions à se demander si le gouvernement subventionne pour des raisons particulières une région donnée.

Je sais que le ministre aimerait passer rapidement là-dessus. Dans ce cas, il n'a qu'à supprimer l'article, qui me semble inutile. Il s'attaque effectivement aux fondements du principe désigné depuis des années, par je ne sais combien de libéraux, comme la Grande Charte de l'Ouest canadien. Le ministre, en grand libéral qu'il est, ne voudrait sûrement pas s'attaquer à ce principe, étant donné qu'il vient, comme il aime à nous le rappeler si souvent, de la grande ville de Winnipeg, porte de l'Ouest canadien. Il ne voudra sûrement pas être celui qui fera disparaître toutes les bonnes résolutions prises avant lui par les libéraux.

Songeons un peu au progrès accompli, non seulement dans le domaine du transport, mais dans toutes les autres sphères d'activité. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports fait non de la tête. Nous savons tous qu'il s'oppose aux tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. Il est contre l'unité que ces tarifs ont assurée au pays. C'est là un des arguments soutenus par le parti libéral jadis, mais non plus maintenant, comme l'indiquent cet arti-

cle-ci et l'attitude du secrétaire parlementaire.

Il est évident qu'il s'inquiète quelque peu de la chose. Cela va compromettre ses chances de suivre les traces du ministre actuel des Transports, lorsque ce dernier exercera d'autres fonctions. Nous comprenons son inquiétude à ce sujet, mais nous ne saurions comprendre l'attitude du ministre des Transports, qui semble croire que les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau vont mettre en péril le reste du pays. Ce sont ces tarifs-là qui ont servi à unir les Canadiens et qui ont assuré le développement des industries céréalières de l'Ouest canadien, l'un des piliers de notre économie. Les députés d'en face devraient connaître mieux que n'importe qui, l'importance, pour l'économie, des expéditions de céréales, comme ils ont pu le voir dans les recettes, pendant les deux dernières années de leur mandat. Sans ce commerce de céréales, la situation financière du gouvernement actuel et nos échanges internationaux auraient été bien différents.

J'exhorte le ministre à supprimer cet article, car je doute de son utilité. Si les chemins de fer prévoient vraiment subir des pertes à un certain moment, ils pourront toujours présenter une réclamation. Nous ne devrions certes pas insérer dans le bill un article prévoyant la remise à l'étude de la question dans trois ans et demandant aux chemins de fer d'organiser leurs affaires de façon à pouvoir présenter une réclamation au gouvernement pour la manutention des céréales, leur permettant ensuite de fixer leurs taux selon les décisions prises à cet égard.

Je m'étonne que le ministre permette l'inclusion d'une pareille disposition dans le projet de loi au moment où les chemins de fer réalisent de si grands bénéfices. Nul Canadien ne saurait affirmer sérieusement que les chemins de fer perdent de l'argent en assurant le transport des céréales. Si elles modernisaient davantage leurs installations, elles pourraient épargner encore bien plus et, partant, réaliser des bénéfices beaucoup plus élevés que maintenant. Si cet article est maintenu, les chemins ne seront pas incités à moderniser leurs services de manutention de céréales et à chercher à faire plus d'économies dans ce domaine. J'espère que le ministre nous dira qu'il consent à enlever cet article.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je ne parlerai pas très longtemps, mais je crois que l'honorable député de Rosthern et l'honorable député d'Acadia ont fait des déclarations auxquelles je dois répondre brièvement. En particulier, je veux traiter de la déclaration du député de Rosthern selon qui, en insérant une disposition dans le bill, le gouvernment met en question les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Si quelqu'un l'a fait, c'est bien la Commission MacPherson et M. MacPherson n'était pas un partisan notoire du parti libéral. En fait il a bien failli devenir chef du parti de l'honorable député. Il est également de Saskatchewan. M. MacPherson, qui a été nommé président d'une commission par l'honorable représentant qui est maintenant chef de l'opposition, a déclaré catégoriquement—et tous les commissaires sauf un l'ont appuyé—que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau n'étaient pas compensatoires. Il a recommandé un paiement annuel aux chemins de fer parce que ces taux n'étaient pas compensatoires.

Voilà ce qu'a fait une commission nommée par le dernier gouvernement conservateur. Non seulement cela, mais le député de Qu'Appelle et le chef de l'opposition nous ont tous deux affirmé qu'ils avaient préparé un projet de loi en vue de mettre en œuvre les recommandations de la Commission MacPherson. Je le sais, naturellement, car c'est moi qui ai hérité du projet de loi. J'ai présenté un bill de loi pour donner suite à ces recommandations, puis je me suis ravisé. J'ai décidé de ne pas toucher aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Au lieu de dire qu'ils n'étaient pas compensatoires et de demander au Parlement d'accorder une indemnité aux chemins de fer conformément au rapport de la Commission royale d'enquête, j'ai décidé de demander au Parlement d'autoriser une revision après trois ans pour qu'on sache bien si, oui ou non, ils étaient compensatoires.

• (9.30 p.m.)

Tous les députés d'en face qui ont pris la parole jusqu'ici, notamment ceux d'Acadia, de Rosthern et de Winnipeg-Sud-Centre—ce dernier avec un peu moins de conviction, à mon avis—ont déclaré que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau leur semblaient compensatoires. S'ils le sont, pourquoi tant s'inquiéter au sujet d'une enquête? Pourquoi s'inquiéter d'une vérification des faits si on les connaît déjà?

A mon avis, les chemins de fer peuvent être compensés pour le transport du grain de trois façon. Il y a d'abord les tarifs qui leur sont payés. Si une enquête démontre que la compensation est suffisante, alors la question est réglée et il est évident que le député a raison, comme il l'affirme. Dans ce cas, il ne saurait être question d'accorder quoi que ce soit aux chemins de fer, sauf ce que le transport des marchandises leur rapporte.

Le deuxième moyen d'indemniser les chemins de fer, ce serait de leur dire qu'ils obtiendront les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau sans aucune enquête. Au besoin, les chemins de fer auraient à prélever sur les tarifs qu'ils exigent pour le transport d'autres marchandises, l'argent nécessaire pour transporter les céréales. Dans son rapport, M. MacPherson a fait une proposition qui me semble fort juste et équitable. Il a dit que, dans la mesure du possible, les tarifs-marchandises devraient être compensatoires. Autrement dit, les expéditeurs devraient payer aux chemins de fer un tarif représentant le coût du transport des marchandises. De la même façon, les voyageurs devraient payer un tarif qui représente le coût de leur transport. Il a ajouté que si une politique nationale obligeait les chemins de fer à assurer ces services à un prix inférieur au coût, les chemins de fer devraient obtenir une indemnisation prélevée sur le Trésor et que d'autres expéditeurs de marchandises ne devraient pas être tenus de les indemniser.

A mon sens, monsieur le président, cette proposition est parfaitement raisonnable. Malgré les observations plutôt fausses, si je puis dire, qu'on a formulées au sujet de mon distingué secrétaire parlementaire, je ne crois pas qu'aucun Canadien puisse penser que les représentants des provinces des Prairies seront un jour des gens qui ne sauront pas s'exprimer ou que, dans un avenir prévisible, un gouvernement—serait-il dirigé par le député de Rosthern—pourra un jour abolir les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Le gouvernement de M. Meighen l'a fait, et voyez ce qui s'est produit. Les taux ont été remis en vigueur et personne ne les a modifiés depuis 1925, sauf pour en augmenter l'efficacité et pour les appliquer à d'autres ports.

Tout ce que nous faisons au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau dans ce projet de loi, c'est d'y insérer une garantie en ce qui concerne les taux jusqu'à Churchill. A mon avis, c'est une excellente chose. Dans ma jeunesse, j'ai fait partie d'une association appelés la «On-To-The-Bay Association» et j'ai toujours été plutôt en faveur de Churchill—de tous les Churchill. (*Exclamations*) J'exagère peut-être un peu, mais de toute façon je ne suis hostile à aucun Churchill.

En fait, aucun député de cette Chambre, s'il voulait prendre le temps d'y réfléchir, rendrait service au cultivateur de l'Ouest en proposant que tous les autres expéditeurs de marchandises devraient payer des taux plus élevés pour faire baisser les tarifs applicables au blé.

M. Horner (Acadia): Le ministre est-il vraiment convaincu de ce qu'il dit?

[L'hon. M. Pickersgill.]

L'hon. M. Pickersgill: Je ne crois pas qu'aucun cultivateur de l'Ouest profiterait du fait qu'un député préconise le paiement par d'autres expéditeurs de taux plus élevés pour que ceux du blé restent bas. Je n'ai pas dit que c'est ce qui se produisait.

M. Horner (Acadia): Le ministre l'insinue.

L'hon. M. Pickersgill: Non. Le député ne devrait pas sauter trop vite aux conclusions. Il est toujours plus sage d'écouter une proposition jusqu'à la fin avant d'essayer de la réfuter. Ce que je veux dire, c'est que si, comme la plupart des députés qui ont parlé semblent le croire, les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont compensatoires, cela sera alors prouvé et aucun paiement d'aucune sorte ne sera fait.

M. Horner (Acadia): Le ministre me permettrait-il une question? Sur quels chiffres et sur quels taux se fondera-t-on pour prouver cela? Le prouvera-t-on en se fondant sur les conditions qui existaient au sein des chemins de fer il y a trois ans, sur celles qui existent à l'heure actuelle ou sur celles qui existeront dans sept ou huit ans, une fois les installations portuaires entièrement rénovées?

L'hon. M. Pickersgill: Le projet de loi stipule très clairement que pendant les trois ans qui suivront l'entrée en vigueur de la loi, la Commission étudiera la question et établira ses propres chiffres au lieu d'accepter ceux des chemins de fer. Elle déterminera si ces taux sont compensatoires.

L'argument selon lequel les chemins de fer essaieront délibérément de réduire leur efficacité afin de perdre de l'argent ne m'impressionne guère. Le projet de loi ne comporte aucune garantie de remboursement pour les chemins de fer si, par hasard, les taux ne se révélaient pas compensatoires. Le projet de loi stipule simplement que le gouverneur en conseil recevra un rapport et prendra les mesures qu'il jugera nécessaires.

Franchement, je suis convaincu que cette étude démontrera que les taux ne sont pas compensatoires et que le parti au pouvoir à cette époque prendra des mesures s'inspirant du rapport MacPherson et compensera les chemins de fer afin qu'ils ne soient pas obligés de prélever leurs compensations sur les tarifs-marchandises imposés aux autres Canadiens. Voilà ce qui arrivera, d'après moi, mais ce sera au gouvernement de l'époque d'en décider.

Toutefois, une chose est certaine. Aucun ministre des Finances qui se respecte ne consentirait à verser de l'argent aux chemins de fer si leur inefficacité était clairement établie. Il ne faut pas oublier que chaque versement aux chemins de fer que recommande ce bill sortira des coffres du gouvernement de l'époque qui devra prélever des impôts afin de faire les versements, tout comme nous devons maintenant le faire pour payer ces énormes subventions. Le gouvernement et le ministre des Finances auront les meilleures raisons de s'assurer que ces versements ne seront faits que s'ils sont requis.

• (9.40 p.m.)

Le député de Qu'Appelle a rappelé au comité cet après-midi tout ce qu'il avait fait pour que les chemins de fer et d'autres entreprises expédient le blé plus efficacement. Dans le même esprit, nous exerçons sans cesse des pressions sur les chemins de fer, les élévateurs, les ports et le reste. Aujourd'hui, nous acheminons des quantités de céréales que, comme tous les députés le savent, nous n'aurions pas cru possible d'acheminer par nos ports il y a deux ans. Nous faisons de notre mieux pour moderniser ces installations. Nous ne nous arrêterons pas dans cette voie. Nul gouvernement ne permettra que cela cesse, et les députés de l'Ouest canadien y mettraient vite le holà. Je ne m'en laisse pas imposer par l'idée qu'on permettra ainsi aux chemnis de fer de réduire leur activité pour prouver qu'ils perdent de l'argent. Cela n'arrivera pas.

A mon avis, nul d'entre nous ne sait de façon certaine quel sera le résultat d'une telle étude. Elle semblait donc appropriée, à la lumière de la recommandation de M. MacPherson. Nous aurions eu tort—c'est pourquoi j'ai changé d'idée—d'admettre avec la Commission MacPherson qu'il y a perte. Voilà pourquoi je ne recommanderais pas un tel projet de loi au Parlement cette année. Telle est l'attitude du gouvernement. Il n'est pas logique de dire que nous ne devrions pas chercher à découvrir les faits simplement parce qu'à notre avis les taux sont compensatoires.

M. Korchinski: Après avoir écouté pendant près d'une semaine le ministre des Transports, car j'étais convaincu qu'il voulait faire œuvre utile avec son projet de loi sur les transports, j'ai de la peine à accepter ses conclusions. D'après lui, la Commission MacPherson a dit que des compensations pourraient être nécessaires.

Le ministre affirme en conclusion: «Nous ne croyons pas vraiment que cela sera nécessaire par suite de cet article».

Mais pourquoi cet article? Ne nous leurrons pas, monsieur le président, c'est uniquement pour le plus grand bien des chemins de fer. Ce n'est pas pour le bénéfice des associations agricoles. Personne n'a jamais proposé, en présentant un mémoire à la Commission des transports, de toucher aux tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est un tarif fixé par la loi auquel il ne faut pas toucher. A quoi servent les lois? Il ne faut pas traiter à la légère l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. On peut l'effleurer, mais sans grand résultat.

Vous ne prétendez pas soudainement que par suite d'une étude, l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau doit être révoqué, que l'accord initial, l'objet initial, ne vaut plus, n'est plus utile, ne tend plus vers l'objectif prévu? L'un quelconque des articles du bill prescrit-il le besoin d'autres compensations pour ce que les chemins de fer ont reçu? Non. Il prévoit une entente unilatérale qui ne profitera qu'aux compagnies ferroviaires. Je dirais même que le Pacifique-Canadien en tirera parti, bien que certains éléments de l'entente soient uniquement et totalement destinés à favoriser le National-Canadien. Le président a dû dire au ministre: «Écoutez, il faut remédier à la situation».

Je suppose qu'on n'a même pas songé au Pacifique-Canadien. Ce dernier ne songerait même pas à ramener toute la question sur le tapis, remontant cent ans, ou davantage s'il le faut, pour dire ce qu'il a reçu autrefois et les recettes qu'il retire aujourd'hui des biens reçus de la Couronne. Vous permettra-t-il de calculer le montant qu'il reçoit pour le transport du grain?

Quelle somme touche-t-il à cet égard? L'article ne précise pas si les tarifs seront compensatoires, s'ils tiendront compte de l'exploitation ferroviaire, de la capitalisation de certains secteurs, de l'exploitation globale du réseau, ou si les tarifs ne s'appliqueront qu'à certains secteurs de l'exploitation.

Personne ne conteste que certains secteurs de l'exploitation ferroviaire ne seront pas rentables. Nous en traitons depuis deux semaines —en fait, depuis deux ans. Que certains d'entre eux ne fassent pas leurs frais, personne ne saurait le nier.

Je rappelle au ministre que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau fut la Grande Charte qui a permis le développement de l'Ouest, donc du Canada. Il a rattaché au Canada cette région qui autrement aurait pu passer aux États-Unis. Le chemin de fer nous a liés et ne l'oublions pas. Le secrétaire parlementaire a

beau sourire comme s'il savait déjà tout, tôt ou tard il faudra bien s'en pénétrer.

Jusqu'à il y a deux ans, les chemins de fer ne cessaient de rabâcher, comme tous les journaux au Canada—sauf ceux de l'Ouest, évidemment—que le transport des céréales ne payait pas. Le secrétaire parlementaire l'a sûrement lu quelque part. Aujourd'hui, nous n'en entendons plus parler, car le transport des céréales est devenu une entreprise rentable.

On nous dit tout à coup: «Soyez sans cainte, il n'arrivera rien; c'est tout simplement une question de comptabilité». De comptabilité, et pour qui? C'est une porte de sortie pour les chemins de fer, qui ne cessent de parler du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. S'ils disent que les 22 ou 23 c. qu'ils reçoivent ne les dédommagent pas pour le transport des céréales, ils oublient les autres aspects, soit ce que leur a donné le premier tarif.

Rien au présent bill n'a trait à ce tarif. Le ministre aura beau s'égosiller, il ne me convaincra pas, ni moi ni aucun autre cultivateur qu'il rend justice aux cultivateurs de l'Ouest. Peu m'importe qu'il condamne les députés de Rosthern, d'Acadia, de Qu'Appelle ou d'ailleurs, de donner à entendre que ce n'est pas là la bonne façon de procéder. Le ministre sait fort bien que c'est lui qui a soulevé toute la question.

M. Horner (Acadia): Il a soulevé tout le projet de loi.

M. Korchinski: Le ministre nous dit qu'il convient de demander davantage aux cultivateurs, mais qu'il ne convient pas de voir ce qu'il peut obtenir du Pacifique-Canadien par exemple. Il n'en fait pas mention. Tout en étant de ceux qui pourraient défendre le Pacifique-Canadien, je ne suis pas prêt à admettre que nous devrions demander à nos cultivateurs de faire 50, 60 ou 70 milles pour transporter leurs céréales à un élévateur, afin de prouver que les chemins de fer peuvent faire des profits.

• (9.50 p.m.)

On pourrait amener à Winnipeg du grain en provenance de tout endroit situé à 400 ou 450 milles de distance. Les agriculteurs, ayant acquitté les frais supplémentaires, pourraient fort bien amener le grain à la tête des Lacs. Mais qu'est-il advenu de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau? Il y a plusieurs moyens de miner cet accord. L'un d'entre eux est celui que le ministre préconise ce soir. Il l'a dévoilé. Il veut que le public se prononce à ce sujet —et l'opinion publique peut exercer une forte pression. Je le sais, la population est plus nombreuse dans l'Est que dans l'Ouest du Canada. Mais si le ministre se souvient de ses paroles, il a dit ce soir que le gros du paiement pour le transport-marchandises, de toute façon, devrait venir de l'Ouest. Alors, pourquoi nous plaindrions-nous? C'est exactement ce qu'il a dit. Peu importe que vous payiez d'une façon ou d'une autre. Vous devrez payer. Il l'a dit.

Allons-nous permettre qu'une mesure législative mine l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau. Je ne puis accepter ce que le ministre nous dit. Je ne puis penser un seul instant que l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau doit permettre que les céréales paient pour tout dans l'Ouest et qu'on transporte en plus des minéraux, du bois de sciage et autres marchandises.

Je ne puis accepter que le ministre nous déclare que ce n'est rien du tout, une simple enquête. Une enquête sur quoi? C'est permettre aux chemins de fer d'essayer de démontrer quelque chose à la Commission. Qu'ils attendent deux ou trois ans ou qu'ils commencent tout de suite après l'adoption du projet de loi, cela n'a pas d'importance. Le fait est que les journalistes vont rabâcher l'affaire comme ils l'ont fait lorsqu'on a laissé entendre qu'un projet de loi sur les transports serait adopté. Personne au Canada ne me convaincra du contraire, et je pense que je suis les journaux d'aussi près que n'importe quel autre honorable représentant, y compris le ministre.

Je n'ai pas vu mentionner souvent l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau depuis deux ans. C'est peut-être parce qu'on s'est rendu compte que le mouvement des céréales est compensatoire. La deuxième raison est que les journalistes ne répéteront pas la même rengaine s'ils savent qu'ils en auront l'occasion plus tard, vu l'existence de la loi. Pourquoi les fabricants de l'Est paieraient-il un droit sur leurs produits finis alors qu'lis peuvent l'éviter, grâce à l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau?

Prouvez à tous que l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau est injuste. Prouvez à tous que l'Acte de l'Amérique du Nord britannique est injuste et abolissons-le. Comme cet argument est absurde. Certains aspects de cet accord doivent être valables. Je ne peux accepter la prémisse que tout est faux, mais l'affaire peut comporter certaines faiblesses. Je ne peux accepter la prémisse que nous devrions offrir ces dons aux compagnies de chemin de fer et après quoi, ne pas révéler quel est l'effet de ces dons—les recettes qui en découlent.

N'empêche qu'il faut maintenir l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau à l'intention des cultivateurs qui ont survécu grâce à cet accord. Je

ne suis pas très éloigné d'une municipalité dont les virtualités ne sont pas encore pleinement exploitées. Il y existe encore des terres qui n'ont pas encore été défrichées et qui produiront des céréales. Toutefois, on n'en tiendra aucun compte. Nous ignorons quel effet les engrais produiraient dans cette région. Nous ignorons quelle serait la répercussion d'un autre tarif-marchandises. Freinera-t-il l'expansion du pays? Nous avons mis en valeur les meilleures terres. Nous nous sommes installés sur les terres qui nous semblaient les plus fertiles. Nous devons maintenant défricher de nouvelles régions. A mesure que les engrais sont disponibles, de nouvelles régions sont mises en culture.

Après la guerre, le matériel étant de nouveau disponible, on a défriché ces terres, à mesure que nos moyens nous le permettaient. Mais si l'on modifie l'accord du Pas du Nid-de Corbeau, si nous devons payer plein tarif et si, en plus de cela, tout ce que nous faisons venir et tout ce que nous expédions doit acquitter le tarif plus élevé, je crois qu'il n'y aura qu'une solution. J'ai déjà entendu cette rengaine sous un autre régime libéral. Joignons-nous aux États-Unis. N'allez pas croire un seul instant que cette idée ne peut pas être propagée à nouveau. Elle pourrait encore être répandue à moins que nous ne soyons prêts à nous assurer que ce transport se fasse par tout le Canada, d'est en ouest. Ce projet de loi doit s'appliquer à tout le Canada et non à certaines parties seulement. Ce ne doit pas être un bill visant certaines sociétés.

Nous pouvons facilement expédier nos produits ouvrés vers les États-Unis et un marché nous y attend peut-être. J'ai déjà demandé au président de la société Massey-Ferguson pourquoi on n'aménageait pas une usine en plein centre de l'Ouest. Mais c'est là une autre paire de manches. Mais le ministre doit comprendre que si l'on permet un tel état de choses, le Canada se verra aux prises avec d'autres problèmes dont il n'a sûrement pas envie.

Il existe un autre genre de désunion au Canada. Un certain groupement voudrait se séparer pour une raison différente. Nous ne devrions pas lui en donner l'occasion.

M. Rapp. Dix heures.

L'hon. M. Pickersgill: On pourrait peut-être terminer l'étude de cet article ce soir?

Une voix: A condition que l'article soit retiré.

L'hon. M. Pickersgill: Évidemment, cela est tout à fait impossible.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

• (10.00 p.m.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. Churchill: Monsieur l'Orateur, puis-je prédire, sans risque d'erreur, que nous poursuivrons demain l'étude du bill n° C-231?

M. Knowles: Demain et après-demain.

L'hon. M. Côté: Oui, monsieur l'Orateur, c'est ce que nous ferons demain.

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

Une motion portant ajournement de la Chambre, aux termes de l'article provisoire 39A du Règlement étant censée avoir été présentée.

LES POSTES—PRÉSUMÉE SPOLIATION DU COURRIER PAR LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, l'autre jour, j'ai soulevé la question des agissements de la Compagnie de la baie d'Hudson dans la manutention ou l'altération du courrier, dans un certain cas, et, subséquemment, j'ai envoyé au ministre des Postes (M. Côté) et au solliciteur général (M. Pennell) des photocopies des documents que j'avais en ma possession. Leur contenu a aussi reçu beaucoup de publicité en raison de l'immense intérêt que la question suscite.

Je me rends compte que le ministre des Postes n'a peut-être pas encore eu la possibilité de mener une enquête complète sur cette question et sur certaines autres qui ont fait l'objet d'enquête de la part de la GRC, et que, par conséquent, il n'est peut-être pas en mesure, ce soir, d'indiquer quel parti le gouvernement se propose de prendre dans cette affaire. Toutefois, à la suite de la question que j'ai posée à la Chambre, la Compagnie de la baie d'Hudson a fait une déclaration, probablement à Winnipeg.

Malgré ma demande, je n'ai pas pu obtenir une copie de cette déclaration, mais j'ai ici les commentaires parus à ce sujet dans le *Citizen* d'Ottawa, le vendredi 13 janvier. L'article du journal se lit en partie ainsi:

> D'après la Compagnie de la baie d'Hudson, M. Howard semble appuyer son accusation sur un incident unique survenu à Fort-Chippewyan, en Alberta, en novembre 1965 et qui a été réglé depuis longtemps à la satisfaction du bureau de poste et du plaignant.

Il est intéressant de constater que la Compagnie de la baie d'Hudson commence par reconnaître ses torts. Elle admet, tout d'abord, qu'un pareil incident a bien eu lieu, mais elle agit ensuite comme s'il n'avait aucune impor-

tance, vu qu'il s'est produit il y a un certain temps, précisant dans sa déclaration que l'incident a été réglé à la satisfaction du bureeau de poste et du plaignant.

L'article 55 de la loi sur les Postes est singulièrement claire quant au retardement du courrier ou à son ouverture illégale. Il stipule qu'il s'agit d'un délit tombant sous le coup de courrier ou à son ouverture illégale. Il stipule qu'il s'agit d'un délit tombant sous le coup de la loi et comportant une peine de $3,000 ou de trois ans de prison, ou les deux, si la personne est déclarée coupable. Puisque le différend relatif au paiement d'un compte que M. Martin devait à la Compagnie de la baie d'Hudson a été réglé, la compagnie soutient qu'elle n'est plus susceptible d'être accusée, en vertu de la loi sur les Postes, d'avoir ouvert illégalement le courrier de son client. Voilà, semble-t-il, une curieuse façon de raisonner. Deux autres personnes ne pourraient prétendre, si l'une d'elles commettait un délit criminel, que ce dernier disparaît une fois qu'elles seraient redevenues d'accord. Il est tout à fait évident, à mon avis, d'abord qu'il y a eu délit—la Compagnie l'a admis—et, deuxièmement, qu'elle essaie de se disculper en invoquant que la question du compte du magasin a été résolue.

D'après la déclaration reproduite dans le *Citizen* d'Ottawa, il s'agit d'un cas isolé. Pas du tout, monsieur l'Orateur. A La Ronge, en Saskatchewan, se trouve un magasin de la Compagnie de la baie d'Hudson. Il y a quelques années, le bureau de poste n'étant pourtant pas dans le magasin, le maître de poste et la Compagnie de la baie d'Hudson s'étaient entendus pour que les titulaires de chèques d'allocations familiales et autres chèques analogues du gouvernement aillent chercher leur courrier au magasin et non pas au bureau de poste. Ainsi, le magasin pouvait s'adonner au même genre de pratique à l'égard des gens de l'endroit. Il leur faisait remettre leurs chèques à la compagnie et entravait ainsi le cours normal du courrier.

Dans ce cas-ci, à Cando (Saskatchewan), même si le magasin de la Compagnie de la baie d'Hudson n'est pas en cause, il est quand même arrivé que les gens devaient remettre leurs clefs de case postale au gérant du magasin pour qu'il ouvre lui-même la case, sorte le courrier contenant les chèques et attende que la personne qui les recevait ouvre l'enveloppe, signe le chèque et le lui remette pour payer un compte. Même si je précise qu'il ne s'agit pas d'un magasin de la Compagnie de la baie d'Hudson dans ce cas-ci, cela montre bien que cette pratique est plus courante que le personnel de la Compagnie de la baie d'Hudson voudrait nous le laisser croire.

Certes, je ne suis pas libre de divulguer les noms des personnes en cause, mais j'ai eu l'occasion d'écouter l'enregistrement d'une entrevue au cours de laquelle une dame affirmait que le gérant du magasin de la Compagnie de la baie d'Hudson avait touché à son courrier. A l'heure actuelle, on recueille des déclarations sous serment à cet égard. On prétend que lorsque le gérant du magasin a appris cela, il est allé trouver cette femme au milieu de la nuit et a essayé de lui faire déclarer qu'il n'avait pas ouvert son courrier.

Les gens qui voient ces choses leur arriver gardent le silence. Il peut y avoir un élément de solvabilité dans le paiement des factures de magasin en cause et aussi le fait que l'intéressé devra retourner au même magasin et traiter avec le même gérant. Les intéressés ne veulent pas risquer leur crédit auprès du magasin, ni l'occasion d'obtenir de la nourriture et des fournitures. C'est peut-être pourquoi, au cours des années, les gens n'ont pas parlé de ces pratiques. A présent, nous devrions, je crois, les exhorter à dévoiler entièrement les pratiques de cet ordre au ministre des Postes, au solliciteur général, au procureur général de la province, ou à moi-même, s'ils le désirent. Ainsi, cette pratique, qui est très répandue dans le Nord, et qui désavantage les particuliers devant négocier avec ces magasins, pourra être dévoilée. Même si la compagnie de la baie d'Hudson a été mentionnée, elle n'est par la seule à suivre cette méthode. Il ne s'agit pas non plus d'un cas isolé de Fort-Chipewyan, en Alberta, comme la compagnie aimerait nous le faire croire.

Sauf erreur, on reprendra cette semaine à Fort Chipewyan le procès mettant en cause le gérant du magasin. L'accusation de voies de fait avait été remise l'automne dernier. Il se peut que l'audience donne lieu à la divulgation de renseignements extrêmement révélateurs sur ce genre de pratique.

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de me mêler d'un différend entre la compagnie de la baie d'Hudson et le député de Skeena (M. Howard). Tout ce que je puis dire pour l'instant, c'est qu'il y a environ 71 bureaux de poste dans le Nord dans les magasins de la compagnie de la baie d'Hudson. Dans bien des cas, ce sont les seuls endroits où nous

pouvons maintenir un bureau de poste, car il n'y en a pas d'autres convenables.

Je puis dire que nous recevons parfois des plaintes à propos de n'importe quel bureau de poste. En pareil cas, nous menons une enquête aussi approfondie que possible. La question du député de Skeena soulève certains points particuliers. J'ai l'intention de fournir une réponse complète cette semaine au sujet des accusations relatives aux catalogues d'Eaton et de Simpsons et à la question des lettres et des chèques adressés à une personne du nom de Martin. J'essaierai de fournir une réponse aussi juste que possible envers tous les intéressés et d'indiquer la position du ministère des Postes à cet égard.

• (10.10 p.m.)

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES—L'INDE—UN INGÉNIEUR CANADIEN VICTIME D'UNE INJUSTICE

M. J. Chester MacRae (York-Sunbury): Monsieur l'Orateur, je suis redevable à la disposition du Règlement qui me permet de soulever une question me tenant profondément a cœur et que j'ai soulevée vendredi dernier. Elle a trait à un litige entre un citoyen canadien Geoffrey P. Webb, ingénieur de profession, et le gouvernement de l'Inde. Voici les circonstances qui entourent l'affaire. Je tiens à les consigner au compte rendu pour la première fois. Je suis convaincu qu'il en sera souvent question, avant que l'affaire soit réglée.

M. Webb a travaillé en Inde pendant deux ans à titre d'ingénieur au projet d'aménagement hydro-électrique de Kundah, financé par l'Office de l'aide extérieure dans le cadre du Plan de Colombo. Les usines n^{os} 3 et 4 du projet, le matériel et les services techniques ont été offerts par le Canada au peuple indien. A l'expiration de son mandat en septembre 1965—il y a environ 16 mois—M. Webb a suivi la procédure normale en pareil cas et remis son automobile à la *State Trading Corporation*. Je suppose qu'il lui a également remis tous ses autres biens.

La *State Trading Corporation* a consenti à payer à M. Webb 14,508 roupies qui devaient être converties en dollars au taux courant, c'est-à-dire environ 3,300 dollars canadiens. En janvier 1966, il y a un an, un chèque a été émis à M. Webb pour le montant convenu, et c'est alors que les ennuis ont commencé. A partir de ce moment, le gouvernement de l'Inde semble avoir recouru à des tactiques dilatoires. M. Webb avait le chèque, mais ne pouvait l'encaisser à cause des difficultés qu'on lui créait et ne pouvait obtenir l'émission d'une traite en dollars pour les 14,000 roupies.

Finalement, en juin 1966, la roupie, comme nous le savons, a été dévaluée de 4.76 à 7.5 par rapport au dollar des États-Unis. A ce moment ou quelques semaines plus tard, le gouvernement indien était disposé à payer M. Webb pour sa voiture au taux dévalué. Parce qu'il n'a pas été payé pendant la période de six mois entre l'émission du chèque et la dévaluation, il risque de perdre $1,200. Autant que je puisse en juger, tout cela est arrivé sans qu'il en soit de la faute de M. Webb. On lui a dit à plusieurs reprises, soit directement, soit par l'entremise du ministère des Affaires extérieures, qu'il sera payé au taux dévalué. M. Webb refuse d'accepter moins que le prix convenu pour sa voiture.

Toute cette transaction aurait pu être complétée longtemps avant la dévaluation et je crois que M. Webb est traité d'une façon absolument injuste par le gouvernement de l'Inde. Je n'ai pas beaucoup d'expérience dans cette sorte de questions, et les députés qui sont avocats en ont sans doute bien davantage. Il me semble que si les rapports entre les deux pays n'étaient pas aussi bons et si l'Inde n'était pas un pays auquel le Canada a souvent donné une assistance généreuse, on pourrait comprendre le problème. Nous entendons souvent parler de gens qui ont des difficultés, surtout en matière d'immigration, avec les pays derrière le rideau de fer. Encore dernièrement, le pays a expédié une quantité considérable de blé pour aider à nourrir les millions d'Indiens menacés de famine. Les Canadiens servent en Inde au sein des organisations mondiales de la santé et de toutes sortes de façons afin d'aider à résoudre les problèmes d'hygiène et autres.

Si je comprends bien, de nombreuses instances ont été présentées sur ce cas par l'entremise de notre Haut Commissaire en Inde mais sans succès. Je demande au secrétaire d'État aux Affaires extérieures de mettre à profit immédiatement toute l'influence du gouvernement canadien dans cette affaire. Je demande au ministre par l'entremise de son secrétaire parlementaire qui est ici ce soir de présenter les instances les plus pressantes au gouvernement de l'Inde afin qu'une injustice flagrante soit réparée.

Les renseignements que je possède ne viennent pas uniquement de cet homme, car tout a été documenté par notre division consulaire. Elle confirme tout ce que j'ai dit moi-même ce soir et tout ce qu'a dit d'abord M. Webb. Cet homme s'est dévoué pendant les deux ans qu'il a passés en Inde. Pendant ce temps, il a

contracté une maladie tropicale et il a été très malade, mais il est resté en Inde où il a rempli ses obligations et observé les règlements sauf pour une petite exception, c'est à dire qu'on lui a demandé de rendre son passeport, et qu'il a refusé de le faire. Je ne le blâme pas pour cela; à mon avis, il avait parfaitement raison.

Notre haut-commissariat à New-Delhi ne voit pas très bien quelles autres mesures il pourrait prendre. Je pourrais vous citer un très long passage d'une lettre du directeur de la division consulaire, faisant état des raisons pour lesquelles on ne saurait faire plus que ce qu'on a fait déjà. Pour moi, je ne suis pas disposé à accepter ces raisons et je sais que M. Webb est du même avis. Nous devons voir à ce que soit reparée la ligne de conduite déplorable adoptée vis-à-vis de ce citoyen canadien et ce que je demande maintenant, c'est que le secrétaire d'État aux Affaires extérieures s'occupe de la question personnellement et en haut lieu pour voir à ce que justice soit faite.

M. D. S. Macdonald (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, après le compte rendu que vient de nous donner le député, mes premières paroles visent à confirmer ce qu'il a dit. Je puis dire, arès avoir écouté le récit des faits qu'il a donné, que c'est de cette façon que je les comprends et je crois pouvoir les confirmer. Je ressens, en second lieu, des sentiments de sympathie à l'égard de cet homme et de la perte qu'il a subie. A cette sympathie personnelle s'ajoute un sentiment de déception, du fait qu'après les centaines de millions de dollars d'assistance mises à la disposition du gouvernement de l'Inde par le Canada, depuis l'avènement du plan de Colombo, ce pays n'ait pas réparé ses torts envers un Canadien, aux prises avec le fouillis d'une piètre bureaucratie par suite d'une sottise de la part de cette dernière, semble-t-il. Des mesures de ce genre à l'égard des Canadiens rendent d'autant plus difficile le rôle des amis de l'Inde chez nous, et je me considère comme l'un d'eux, surtout lorsqu'un grief est présenté par un député comme celui d'York-Sunbury (M. MacRae) qui, d'après moi, s'est signalé à la Chambre par son sens de l'équilibre et de la justice au cours des débats.

• (10.20 p.m.)

Toutes ces remarques étant personnelles, je puis seulement ajouter pour le moment, à titre officiel, que le gouvernement de l'Inde a pris sa décision. Au nom des fonctionnaires du ministère des Affaires extérieures, je crois pouvoir dire à bon droit qu'ils ont déployé tous les efforts possibles pour cet homme. Au début des transactions signalées par le député, le haut-commissaire à New-Delhi a été consulté par M. Webb et il a immédiatement communiqué avec la Banque d'État de l'Inde, l'organisme en cause dans cette transaction, au nom de M. Webb. A la suite de la demande du haut-commissariat et, nous pouvons le supposer, de ses instances, la Banque d'État a traité l'affaire comme un cas spécial, dérogeant aux prescriptions normales de la loi de l'Inde et autorisant le paiement du chèque à M. Webb. Malheureusement, la dévaluation de la monnaie était alors imminente. Le haut-commissariat est de nouveau intervenu au nom de M. Webb en lui signalant surtout que le chèque devrait être remboursé au taux régnant avant la dévaluation et que le retard ne devait pas être imputé à M. Webb. La décision négative de la Banque d'État a alors fait le sujet d'un appel auprès du ministère des Finances de l'Inde, qui a finalement refusé le secours, parce que la raison de la perte était plutôt la force des circonstances qu'une négligence bureaucratique.

Bref, d'avril à octobre 1966, le bureau du haut-commissaire est intervenu en faveur de M. Webb à différents paliers chaque fois que l'occasion s'est présentée, et la décision définitive a été négative.

Je pourrais peut-être signaler qu'en traitant avec des États souverains, le gouvernement du Canada peut formuler des demandes sans pouvoir adresser des exigences. Dans ces circonstances, c'est au gouvernement de l'Inde de décider s'il effectuera un paiement *ex gratia*. Il se peut, toutefois, que les instances du député, ce soir, attirent en fin de compte l'attention du gouvernement de l'Inde, qui changera peut-être d'idée. Je puis assurer au député que je signalerai ses propos au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h. 25 du soir.)

APPENDICE

PROCLAMATION MAINTENANT EN VIGUEUR LA LOI SUR LA MISE EN TUTELLE DES SYNDICATS DES TRANSPORTS MARITIMES

(*Voir page 11807*)

CANADA

ÉLISABETH DEUX, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires. Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

E. A. DRIEDGER,
Sous-procureur général.

A TOUS CEUX À QUI les présentes parviendront ou qu'icelles pourront de quelque manière concerner,—SALUT:

PROCLAMATION

VU le paragraphe (1) de l'article 24 de la *Loi sur la mise en tutelle des syndicats des transports maritimes*, chapitre 17 des Statuts de 1963, lequel paragraphe stipule que ladite Loi expirera le trente et unième jour de décembre 1966, sauf si, avant cette date, son maintien en vigueur est prolongé jusqu'à une date ultérieure que Notre Gouverneur en conseil peut fixer par proclamation;

VU l'opportunité de prolonger le maintien en vigueur de ladite Loi jusqu'au trente et unième jour de décembre 1967;

SACHEZ DONC MAINTENANT que sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous déclarons et décrétons par Notre présente proclamation que le maintien en vigueur de ladite Loi sera prolongé jusqu'au trente et unième jour de décembre 1967.

DE CE QUI PRÉCÈDE, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d'agir en conséquence.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada.

TÉMOIN: Notre très fidèle et bien-aimé Conseiller, le général GEORGES P. VANIER, membre de Notre très honorable Conseil privé, Compagnon de Notre Ordre du Service Distingué, à qui Nous avons décerné Notre Croix Militaire et Notre Décoration des forces canadiennes, Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

EN NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre Ville d'Ottawa, ce trentième jour de décembre en l'an de grâce mil neuf cent soixante-six, le quinzième de Notre Règne.

Par ordre,

Le Sous-registraire général du Canada,
JEAN MIQUELON.

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 17 janvier 1967

La séance est ouverte à deux heures et demie.

LES FINANCES

LA «BANK OF WESTERN CANADA»—LA SUSPENSION DE LA LIMITE DU NOMBRE DES ACTIONS

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je demanderais au ministre du Revenu national s'il est vrai que le Conseil du Trésor a décidé de suspendre la limite de 10 p. 100 au nombre d'actions bancaires que peut posséder une seule personne dans le cas de la *Bank of Western Canada*? MM. Sinclair, Stevens, Coyne et autres sont-ils les administrateurs de cette banque? Pourquoi cette concession unilatérale et en vertu de quelle autorité a-t-on pris la décision de suspendre l'application de cette disposition jusqu'au 1er juillet 1967?

L'hon. E. J. Benson (ministre de Revenu national et président du Conseil du Trésor): Comme cette question est très complexe, j'aimerais la tenir pour préavis.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le ministre va la tenir pour préavis. Tiendrait-il pour préavis une autre question, soit celle-ci: quelle proportion des actions est actuellement aux mains de la *British International Finance* de Toronto? Le *Globe and Mail* a-t-il raison de supposer que cette société, après avoir pris certains engagements au moment de sa constitution en corporation, va maintenant détenir plus de 50 p. 100 des actions d'une banque qui était censée avoir à cœur les intérêts de l'Ouest canadien?

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, j'aimerais également tenir cette question pour préavis, mais je voudrais dire que je ne suis pas responsable de ce que dit le *Globe and Mail*.

Le très hon. M. Diefenbaker: Cette phrase aurait dû se terminer par le mot «responsable».

LES TAUX D'INTÉRÊT: LA PARTICIPATION DE MINISTRES DES FINANCES À DES ENTRETIENS EN GRANDE-BRETAGNE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser au ministre des Finances une question à propos d'une réunion qui doit avoir lieu la semaine prochaine à Londres et à laquelle le premier ministre Wilson a invité des représentants des États-Unis, de l'Allemagne, de l'Italie et de la France à s'entretenir avec le gouvernement britannique au sujet de la montée des taux d'intérêt et à examiner les moyens d'améliorer la situation monétaire de façon rationnelle et opportune.

Vu l'énorme intérêt que le Canada porte à ce problème et les répercussions que cette réunion pourrait avoir sur l'économie canadienne, le Canada a-t-il été invité à participer à cette conférence et y déléguera-t-il des représentants?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, comme on l'a annoncé hier à Washington, le gouvernement britannique a invité les ministres des Finances des États-Unis, de Grande-Bretagne, d'Allemagne, de France et d'Italie à se réunir en Grande-Bretagne en fin de semaine prochaine pour discuter, notamment, du niveau des taux d'intérêt aux États-Unis et en Europe. L'Europe et l'Amérique du Nord ont vu les taux d'intérêt atteindre des niveaux très élevés depuis quelques années, ce qui reflète toute l'importance que ces pays attachent à l'application d'une politique monétaire pour réduire les pressions inflationnistes. Je suis heureux de la réduction des taux d'intérêt ces dernières semaines.

La réunion est une initiative du Chancelier de l'Échiquier de Grande-Bretagne, qui a, je suppose, invité des représentants des pays dont les taux d'intérêt ont le plus de répercussions sur le plan international. Le Chancelier de l'Échiquier, M. Callaghan, m'a fait tenir une note personnelle pour éviter tout malentendu sur l'objet de la réunion. Le secrétaire au Trésor des États-Unis m'a déclaré la même chose au téléphone. Il est bon que les pays collaborent étroitement pour harmoniser leur politique économique, et le Canada se tiendra bien sûr au courant de la tournure des événements.

M. Douglas: Une question complémentaire. Étant donné les répercussions qu'aura cette initiative sur notre économie, le ministre nous dira-t-il si le Canada enverra au moins un observateur à la conférence ou si un mécanisme a été mis sur pied pour que nous soyons tenus au courant des décisions qui pourraient y être prises?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, le Chancelier de l'Échiquier et le secrétaire au Trésor des États-Unis m'ont transmis tous les renseignements utiles. M. Debré m'a parlé de la conférence lors de son passage ici l'autre jour, et le Chancelier de l'Échiquier et le secrétaire au Trésor ont déclaré que, sitôt les séances terminées, ils me feront part des résultats qui, nous l'espérons, seront positifs.

M. E. Nasserden (Rosthern): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre des Finances nous dira-t-il si, cette fois encore, les États-Unis parleront au nom du Canada?

M. l'Orateur: L'honorable député de Red-Deer aimerait-il poser une question supplémentaire?

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Oui, monsieur l'Orateur. Dans sa réponse au Chancelier de l'Échiquier et au secrétaire au Trésor des États-Unis, le ministre des Finances a-t-il signalé qu'il conviendrait que le Canada soit également représenté ou estime-t-il que le problème du taux d'intérêt en Amérique du Nord concerne uniquement les États-Unis?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, comme je l'ai dit au député de Burnaby-Coquitlam, les principaux éléments qui influent sur le niveau international des taux d'intérêt—qui, évidemment, ont leurs répercussions au Canada—sont les taux d'intérêt en Europe et aux États-Unis. Nous avons bon espoir que ces pays vont collaborer de façon à faire baisser ces taux d'une façon générale, ce qui aurait des effets très salutaires pour le Canada.

[*Français*]

LA FONCTION PUBLIQUE

AU SUJET DU BONI POUR LES EMPLOYÉS BILINGUES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Réal Caouette (Villeneuve): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au très honorable premier ministre.

Le gouvernement a adopté le principe de la prime au bilinguisme et il a décidé d'accorder un boni de 7 p. 100 aux employés bilingues. Or, le premier ministre pourrait-il dire à la Chambre quand le gouvernement versera cette prime aux employés bilingues, et y aura-t-il rétroactivité à ce sujet?

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le but du règlement est de prévoir une compensation pour les employés dont les fonctions requièrent une connaissance des deux langues. Je devrai examiner la dernière partie de la question quant aux cas où ce règlement s'applique ou s'appliquera.

[*Plus tard*]

Je tiens à ajouter, pour la gouverne du député, qu'on m'a appris que la prime au bilinguisme, dans les cas où elle s'applique, sera rétroactive au 1er octobre 1966.

LA CHAMBRE DES COMMUNES

L'OMBUDSMAN—DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au très honorable premier ministre. Il y a quelques semaines, le premier ministre a dit qu'avant longtemps il nous ferait part d'une décision sur la création du poste d'ombudsman. Étant donné que la majorité des provinces, à leur session actuelle, ont manifesté l'intention de créer un tel poste, le premier ministre aurait-il une déclaration à faire en ce moment?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Pas aujourd'hui, monsieur l'Orateur. J'espère faire une brève déclaration dans quelques jours. Je ne crois pas que la majorité des provinces aient décidé de nommer un ombudsman, bien que certaines l'aient fait. C'est une question très importante au point de vue des rapports entre les gouvernements provinciaux et fédéral. C'est là un des aspects du problème que nous étudions.

LE CODE DU TRAVAIL

LES DEMANDES D'AJOURNEMENT POUR LES CHEMINOTS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, hier, j'ai demandé au ministre du Travail si l'on avait disposé, aux termes de l'article relatif aux heures de travail qui figure dans le Code canadien du travail (Normes), de toutes les demandes d'ajournement, surtout en ce qui concerne les cheminots itinérants. Le ministre a dit qu'il pourrait être en mesure d'y répondre aujourd'hui.

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, j'apprends qu'on a discuté de l'affaire. Mes fonctionnaires ont eu des échanges de vues avec les compagnies de chemin de fer et avec les syndicats pour en

venir à des heures qui soient conformes au Code tout en ne modifiant pas beaucoup le salaire net des employés. Il est très difficile d'en venir à une décision définitive en ce moment. Je pense que les discussions ont été constructives jusqu'ici. Cependant, certains syndicats sont en train de prendre un vote sur la question des récentes négociations pertinentes aux salaires. L'affaire est traitée comme étant urgente; j'en donne l'assurance à la Chambre.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LE VIETNAM—LES INITIATIVES DE PAIX DE LA COMMISSION INTERNATIONALE DE CONTRÔLE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser au secrétaire d'État aux Affaires extérieures une question que m'ont inspirée certaines de ses réponses d'hier ainsi qu'un interview donné hier soir, je crois, à la télévision. Le ministre a déclaré à cette occasion que la Commission internationale de contrôle avait discuté la possibilité de s'entremettre pour provoquer des négociations en vue de la paix au Vietnam, mais qu'à l'heure actuelle les pourparlers en question avaient pris fin ou échoué. Puis-je demander au premier ministre si le refus des États-Unis de mettre fin aux bombardements au Vietnam du Nord constitue une des raisons, sinon la principale, qui a déterminé la Pologne à déclarer que le moment n'était pas approprié pour une démarche de ce genre?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, ce n'est pas la seule raison de l'attitude adoptée par ce pays à l'égard de l'utilé de la Commission, à laquelle elle croit, en fin de compte. Il est vrai toutefois que la Pologne, à l'instar d'autres pays, juge que les bombardements devraient cesser sans condition avant que le Nord n'agisse.

M. Lewis: Puis-je demander au ministre si le Canada a déclaré que la cessation inconditionnelle des bombardements au Vietnam du Nord est le prélude nécessaire aux négociations de paix, ou a-t-il adopté l'attitude contraire?

L'hon. M. Martin: Notre attitude à cet égard n'a évidemment rien à voir avec le fait qu'aucun accord n'a été conclu pour fixer le moment propice de faire appel à la Commission pour réaliser nos objectifs.

L'hon. M. Starr: Quelle est l'attitude adoptée?

L'hon. M. Martin: Mon honorable ami me demande quelle est notre attitude. Dans une affaire aussi importante, j'aurais cru que le député se serait rendu compte que cette Commission, dont le Canada fait maintenant partie depuis 12 ans, est un des moyens qui serait des plus utiles pour atteindre le but que notre pays, l'Inde et la Pologne recherchent en définitive.

L'hon. M. Starr: Quelle est l'attitude adoptée?

L'hon. M. Martin: Le Canada a appuyé à ce sujet la déclaration de M. Goldberg, des États-Unis, qui, estimons-nous, améliore sensiblement la situation.

M. David MacDonald (Prince): Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Comme M. Victor Moore, représentant du Canada au sein de la Commission internationale de contrôle, rentrera au Canada sous peu et comme bien des gens doutent de l'utilité du rôle que peut continuer à jouer la Commission internationale de contrôle, je me demande si le ministre ne recommanderait pas la comparution de M. Moore devant le comité des affaires extérieures, au besoin lors d'une séance à huis clos, afin que nous puissions mieux comprendre ce problème?

L'hon. M. Martin: Je pense que mon ami aurait tort de déduire que la Commission internationale de contrôle, même aujourd'hui, n'a pas l'occasion de jouer un rôle fort utile à l'égard de cette épineuse situation. Si la Commission n'avait pas existé, on n'aurait pu, j'en suis sûr, maintenir entre les deux camps les contacts que nous avons réussi à conserver.

M. Moore s'est rendu à Hanoï le 6 janvier, mais il en est parti hier et sera de retour au Canada sous peu. Lorsqu'il aura présenté un rapport, nous serons mieux en mesure de répondre à la question qui vient d'être posée. Cependant, monsieur l'Orateur, je doute fort qu'une divulgation de ces aspects aiderait à terminer la guerre. Selon moi, le moment est venu de reconnaître qu'en pareilles circonstances, on a plus à gagner en usant de moyens diplomatiques discrets plutôt que d'autres méthodes utilisées par certains.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question connexe au secrétaire d'État aux affaires extérieures. Demanderait-il au représentant du Canada au sein de la Commission de faire enquête sur le présumé meurtre, par le Vietcong et le Vietnam du Nord, de prisonniers de guerre, y compris des femmes et des

enfants, afin que nous puissions obtenir un rapport à ce sujet.

L'hon. M. Martin: Oui, monsieur l'Orateur.

L'INDUSTRIE

L'INSTALLATION DE DISPOSITIFS DE PURIFICATION DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT DANS LES VOITURES CANADIENNES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Avant de poser ma question, je voudrais lui dire toute la joie qu'éprouvent ses amis de ce côté-ci de la Chambre, à l'idée qu'il a peut-être échappé à un accident très grave et qu'il est aujourd'hui sain et sauf. L'air est plus sûr que la route.

Avant le congé, le ministre a déclaré qu'il examinerait les règlements des États-Unis concernant la pollution de l'air dans les villes, dans la mesure où ils se rattachent aux dispositifs de purification de l'air qui devront être installés dans les voitures construites pour l'exportation aux États-Unis. Étant donné le problème de la pollution dans les villes canadiennes, pouvons-nous compter que des règlements semblables les protégeront cette année?

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, je remercie le député de ses bons vœux qui ne semblent pas unanimes, même chez les députés de ce côté-ci de la Chambre. (*Exclamations*)

Je me propose de m'entretenir avec le ministre de l'Industrie à ce sujet et je répondrai à la question du député très bientôt.

M. Grafftey: Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question complémentaire au ministre de l'Industrie. Étant donné que les dirigeants de l'industrie de l'automobile ont déclaré que ces dispositifs seraient vendus au Canada, uniquement à titre d'accessoires facultatifs—c'est-à-dire ces dispositifs de purification de l'air—et comme le ministre de l'Industrie a déclaré qu'il présenterait des instances auprès des dirigeants de l'industrie, puis-je lui demander s'il l'a fait et s'il peut maintenant fournir à la Chambre et aux Canadiens l'assurance que ces dispositifs de purification de l'air feront désormais partie des accessoires ordinaires dont seront munies les automobiles au Canada comme aux États-Unis?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas encore eu l'occasion de réaliser ma promesse relative aux entretiens avec l'industrie.

[M. Nesbitt.]

M. Grafftey: Alors je ne saurais que demander aux deux ministres de veiller à ce que ces examens et ces entretiens aient lieu promptement, avant qu'il soit trop tard...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Grafftey: ...et que la population des villes du Canada se trouve devant le fait accompli.

LES RELATIONS OUVRIÈRES

LE SYNDICAT DES TRANSPORTS MARITIMES—LA COMPARUTION DEVANT UN COMITÉ DE LA CHAMBRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au ministre du Travail. Comme on a récemment prolongé d'un an le mandat des administrateurs des Syndicats des transports maritimes et qu'un grand nombre des députés des syndicalistes et d'autres personnes s'y intéressent, demandera-t-on aux administrateurs de comparaître bientôt devant le comité du travail et de l'emploi de la Chambre des communes?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, je remercie le député de m'avoir donné préavis de la question. Malheureusement, je l'ai reçu tout juste en entrant à la Chambre et n'ai pas eu le temps de l'étudier entièrement. Je dirais cependant que la suggestion a du bon. Je crois savoir que les membres du Conseil de tutelle travaillent en ce moment au rapport annuel pour l'année 1966; de fait, une lettre me l'annonçait il y a une quinzaine de jours. Même si je ne puis m'engager définitivement, puisque le Conseil et le président du comité de la Chambre doivent être consultés, j'estime que la suggestion du député mérite d'être prise en considération. Lorsque le rapport annuel sera publié, ce qui devrait être sous peu, il sera déposé et distribué. Vu que le Conseil de tutelle relève de la Chambre, on peut espérer que des dispositions seront prises dans le sens que propose le député.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, j'aurais une question supplémentaire pour le ministre du Travail. Si le rapport annuel ne contient rien de plus que le dernier, on ne devrait pas mettre longtemps à le terminer. Le ministre saurait-il faire valoir son influence auprès du Conseil pour qu'il donne franchement les renseignements et les réponses que demanderont de lui les membres du comité la prochaine fois qu'il y sera convoqué?

LES PÊCHERIES

PRÉSUMÉES INEXACTITUDES DE L'ÉMISSION DE TÉLÉVISION «HARVEST OF THE SEA»

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Grant Deachman (Vancouver-Quadra): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre des Pêcheries. Le ministre a-t-il reçu une lettre du Conseil des Pêches du Canada dans laquelle on proteste contre les inexactitudes grossières d'un documentaire de Radio-Canada intitulé *Harvest of The Sea*? Si oui, quelles mesures prend-il pour protéger l'industrie de la pêche contre d'autres inexactitudes de ce genre?

L'hon. H. J. Robichaud (ministre des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, comme j'ai vu cette émission à la télévision le soir du 3 janvier, j'avoue qu'elle contenait nombre d'inexactitudes graves et de faits déformés sur l'état des pêches canadiennes en cette année du centenaire. J'ai reçu du Conseil des Pêches du Canada et de ses filiales, des instances fort critiques au sujet de cette émission.

Sauf erreur, les fonctionnaires du ministère ont obtenu un enregistrement de même que le texte de cette émission, qu'ils étudient avant de faire part de leurs commentaires aux autorités intéressées.

M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Je demanderais au ministre des Pêcheries si le secrétaire d'État, à ce titre, compte parmi les autorités intéressées.

L'hon. M. Robichaud: La décision sera rendue plus tard, monsieur l'Orateur.

[*Français*]

LES TRANSPORTS

MONTRÉAL—USAGE DE LA LANGUE FRANÇAISE DANS LES SERVICES DE TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre des Transports.

En l'absence d'un règlement spécifique des chemins de fer Nationaux au sujet du bilinguisme, et étant donné que plusieurs incidents regrettables sont survenus dernièrement dans le service du Pacifique-Canadien dans la région de Montréal à ce sujet, l'honorable ministre recommanderait-il aux compagnies de chemins de fer, y compris le Pacifique-Canadien, de reconnaître enfin le caractère bilingue du Canada à l'occasion du Centenaire et d'établir un règlement efficace à cet effet pour le service des voyageurs?

M. l'Orateur: A l'ordre. Il me semble que cette question est de nature très générale et j'ai l'impression que l'honorable député désire probablement en traiter à 10 heures.

M. Allard: A 10 heures, monsieur l'Orateur.

[*Traduction*]

LA FONCTION PUBLIQUE

LES FONCTIONNAIRES FÉDÉRAUX RETRAITÉS—L'OPPORTUNITÉ D'UNE MAJORATION DES PENSIONS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Barry Mather (New-Westminster): Monsieur l'Orateur, j'ai une question à poser au ministre des Finances. Peut-il dire si on a pris une décision au sujet d'une proposition de longue date en vue d'accroître les pensions des fonctionnaires retraités? Si oui, cette hausse sera-t-elle ajoutée à la pension ou prendra-t-elle la forme d'un supplément ajusté au coût de la vie?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, sauf erreur, on a déféré la question à un comité de la Chambre.

L'ÉTUDE DES PENSIONS DES FONCTIONNAIRES RETRAITÉS PAR UN COMITÉ MIXTE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au président du Conseil du Trésor. Peut-il nous dire quand le comité mixte de la fonction publique du Canada reprendra ses séances pour que nous puissions terminer notre travail sur le projet de loi concernant les négociations collectives et passer à la question des pensions des fonctionnaires à la retraite?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Monsieur l'Orateur, bien entendu il incombe au président du comité de décider quand tenir les séances. J'espère qu'elles auront lieu sous peu afin que nous terminions l'étude des trois projets de loi et que le comité puisse entreprendre l'examen de la question dont le député a parlé.

M. Knowles: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Le député d'Ottawa-Est, président du comité, sait-il quand nos réunions reprendront?

M. J.-T. Richard (Ottawa-Est): Monsieur l'Orateur, cette question du député me fait plaisir. Je croyais qu'il savait que nos réunions doivent reprendre mardi prochain.

LES FINANCES

LETTRE DE LA «NATIONAL CITY BANK» AU MINISTRE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, je voudrais répondre à la question que m'a posée hier le député de Qu'Appelle, qui demandait s'il existait une lettre écrite un mois avant la rencontre du ministre d'État (M. Gordon), alors ministre des Finances, avec MM. Rockefeller et McFadden. J'ai consulté les dossiers et je me suis entretenu avec mon collègue, le ministre d'État.

L'hon. M. Starr: Lequel, celui sur les banquettes d'avant ou sur les banquettes d'arrière?

L'hon. M. Sharp: La seule lettre de la *National City Bank,* adressée au ministre des Finances et figurant au dossier, porte une date antérieure de deux jours à la réunion du 18 juillet et se borne à confirmer un rendez-vous.

[*Plus tard*]

L'hon. Alvin Hamilton (Qu'Appelle): Monsieur l'Orateur, j'aimerais des précisions sur certains points de la réponse du ministre des Finances au sujet de la lettre qu'aurait écrite la *First National City Bank of New York.* Le ministre a-t-il bien dit qu'il n'était remonté qu'un mois en arrière dans les recherches qu'il a faites dans ses dossiers, ou est-il retourné un peu plus loin?

M. l'Orateur: A l'ordre. Je doute de la recevabilité de cette question. Le député est en train d'amorcer un débat avec le ministre. Je ne veux pas empêcher le député d'obtenir des renseignements, mais il me semble qu'on ne devrait pas pousser cette question plus loin.

L'hon. M. Hamilton: Monsieur l'Orateur, la question est urgente, car ce groupe de personnes doit présenter un mémoire au comité permanent la semaine prochaine. Vu les rumeurs qui circulent dans les milieux financiers voulant que certains de leurs témoignages ne nous aient pas déjà été communiqués, nous aimerions savoir à quoi nous attendre. Ma question n'exige comme réponse qu'un oui ou un non. Je n'essaie pas de causer des ennuis au ministre, mais a-t-il consulté ses dossiers pour le mois dernier ou ses recherches l'ont-elles ramené plus loin en arrière?

L'hon. M. Sharp: A la suite de minutieuses recherches dans les dossiers, la seule lettre adressée au ministre des Finances par la *First National City Bank* que nous ayons pu trouver était celle dont je viens de parler.

J'ajoute que la mention d'une pareille lettre dans le livre de M. Gordon m'a laissé un peu perplexe. J'ai eu ainsi le plaisir de relire le livre, mais je n'y ai trouvé aucune mention de ce genre.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): C'est la première fois que le ministre éprouve du plaisir à lire l'ancien ministre des Finances. Si je n'avais fait que cela, j'aurais fait un apport très utile. J'aimerais demander au ministre d'État qui rougit, invisible et silencieux, si l'on a correctement rapporté ses paroles à l'effet qu'on a exercé de fortes pressions sur lui, lorsqu'il était ministre des Finances, pour provoquer un changement de la décision du gouvernement canadien sur les règlements qui s'appliqueraient à la *Mercantile Bank*?

M. l'Orateur: Je ne crois pas que la question soit admissible. Je ne vois pas comment on peut poser cette question au ministre vu ses fonctions actuelles au sein de l'administration.

Une voix: Il n'en a pas.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je suis sûr que le ministre, à titre de membre du cabinet, a des fonctions qui couvrent tout. Je crois qu'il était prêt à répondre à ma question.

M. l'Orateur: C'est ce que je craignais. Le ministre d'État veut-il poser la question de privilège?

L'hon. Walter L. Gordon (ministre d'État): Je pose la question de privilège, monsieur l'Orateur. Permettez-moi de dire combien je suis heureux d'apprendre que le très honorable représentant a passé tant de temps à lire mon livre. Je l'en remercie.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je suis heureux d'apprendre que la conclusion que j'ai tirée hier était bien fondée.

L'hon. M. Hamilton: Puis-je poser une dernière question au ministre des Finances? La lettre de la *National City Bank,* que le ministre a mentionnée, confirmait un rendez-vous. La banque et le ministre ont donc dû entrer en contact d'une façon ou d'une autre pour que ce rendez-vous soit pris. La lettre a-t-elle été envoyée par la *National City Bank* ou par le ministre des Finances?

M. l'Orateur: De toute évidence, le député amorce une discussion. Je ne vois pas comment il peut prétendre qu'il s'agit d'une question. Je pourrais peut-être permettre au ministre de répondre une fois de plus, après quoi nous passerons à autre chose.

L'hon. M. Sharp: D'après le dossier et le texte de la lettre, il est clair que le rendez-vous en question a été pris verbalement. Voici comment commence cette lettre à mon précécesseur:

Nous confirmons de nouveau par les présentes notre rendez-vous du jeudi 18 juillet, à midi, comme l'a prévu M. Rasminsky.

[*Français*]

M. Gilles Grégoire (Lapointe): Monsieur l'Orateur, j'aimerais demander au ministre des Finances et Receveur général s'il peut donner une réponse à la question que j'ai posée hier, savoir s'il a reçu des représentations au sujet de la Banque Mercantile, de la part de la *Chase Manhattan Bank* de New York, qui est également «présidée» par un des membres de la famille Rockefeller?

[*Traduction*]

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, je suis très soucieux de répondre correctement à ces questions, et l'étude du dossier n'est pas encore terminée.

[*Plus tard*]

L'hon. M. Hamilton: Puis-je poser une question toute simple au ministre des Finances? Maintenant qu'il nous lu un passage de cette lettre, consentirait-il à la déposer?

L'hon. M. Sharp: Bien volontiers.

L'HABITATION

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS AU SUJET DE LA PRÉSENTATION DE MODIFICATIONS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre du Travail. Je voudrais lui demander s'il a une déclaration à faire à la Chambre au sujet de modifications à apporter à la loi nationale sur le logement, afin d'atténuer la pénurie qui existe actuellement. Veut-il adopter une nouvelle façon de procéder, a-t-il une déclaration à faire maintenant ou en fera-t-il une avant la fin de la présente session?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Je crois avoir déclaré l'autre jour que cette affaire était à l'étude et que lorsque le gouvernement voudrait annoncer une modification de sa ligne de conduite, il ferait une déclaration en ce sens.

M. Winkler: Une question complémentaire. Le ministre peut-il nous dire si la communication sera faite sous peu, avant que s'achève la session en cours?

L'hon. M. Nicholson: J'ai espoir que certaines modifications à la loi seront présentées, si ce n'est au cours de la session actuelle, du moins au début de la prochaine.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur j'ai une question complémentaire à poser au ministre du Travail. Hier, en réponse à une question analogue, il a annoncé que des symposiums et des conférences allaient avoir lieu d'un bout à l'autre du pays. A-t-on fixé une date à laquelle on devra présenter les conclusions au ministre et au gouvernement?

L'hon. M. Nicholson: Il ne sera pas nécessaire de faire rapport des conférences publiques. Les gouvernements provinciaux en cause et le gouvernement fédéral ont invité les maires, les présidents de conseils municipaux, les responsables du logement, les dirigeants de maisons de placements et autres intéressés à se réunir dans les capitales provinciales—bien que dans un ou deux cas les réunions auront lieu ailleurs—pour discuter des problèmes du logement. Les gouvernements fédéral et provinciaux veulent connaître leurs vues. Nous espérons que des propositions constructives se dégageront des neuf ou dix conférences projetées. Les dates de toutes les réunions ont été fixées bien que celle qui doit avoir lieu au Manitoba n'ait pas encore été confirmée. Les réunions sont parrainées conjointement par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux intéressés.

L'IMMIGRATION

ADOLF VON THADDEN—INSTANCES AU SUJET DE SA VENUE AU CANADA

A l'appel de l'ordre du jour.

M. L. R. Sherman (Winnipeg-Sud): J'aurais une question à poser au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Comme on annonçait, au début de la semaine, que l'Association des étudiants de la Colombie-Britannique avait invité Adolf von Thadden à parler à Vancouver vers la fin du mois, et vu le tumulte causé par l'invitation que la Société Radio-Canada avait songé à faire à von Thadden, j'aimerais savoir si le ministre a reçu des instances lui demandant d'intervenir à ce sujet et d'empêcher von Thadden de se montrer au pays?

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur

l'Orateur, j'ai reçu des instances lorsque la Société Radio-Canada a invité von Thadden, mais depuis lors, non. J'ai entendu dire que l'Association des étudiants voulait l'inviter. Je tente de savoir à l'heure actuelle si l'invitation lui a effectivement été faite.

M. David Lewis (York-Sud): Faut-il déduire de la réponse du ministre que von Thadden n'est pas encore au Canada?

L'hon. M. Marchand: Juste avant mon arrivée à la Chambre, j'ai entendu une entrevue à la radio, où l'on disait que von Thadden était quelque part dans les îles Canaries. Je suppose donc qu'il n'est pas au Canada, à moins qu'il ne soit arrivé sans déclaration.

LES SPORTS

LE SKI—MANQUE DE FONDS POUR L'ÉQUIPE NATIONALE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, hier le député de Kootenay-Ouest a adressé à ma secrétaire parlementaire une question portant sur ce qu'il a qualifié de nouvelle très inattendue et affligeante selon laquelle, par suite de l'épuisement de ses fonds, l'équipe nationale de ski devra revenir au Canada avant la fin des épreuves internationales de ski en Europe.

A la suite de cette nouvelle de presse, j'ai demandé qu'on procède à une revision des subventions à la santé accordées à l'Association canadienne de ski amateur cette année. On m'a assuré que l'Association avait reçu l'aide financière demandée au gouvernement fédéral pour les épreuves européennes. Hier, le directeur du bureau de la santé et du sport amateur a communiqué par téléphone avec M. Pierre Alain, président de l'Association canadienne de ski amateur afin d'être mieux renseigné sur la situation. M. Alain a confirmé qu'il n'existait aucun problème financier et que l'équipe terminerait sa tournée selon les prévisions.

Pendant que j'y suis, je voudrais appuyer la déclaration du député de Kootenay-Ouest quant à la performance magnifique de M^lle^ Nancy Greene qui reviendra au Canada et à qui nous aurons l'occasion de rendre les hommages qui s'imposent en notre pays. (*Applaudissements*)

[L'hon. M. Marchand.]

LE RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA

DIFFICULTÉS RELATIVES AUX COTISATIONS POUR LES TRAVAILLEURS AGRICOLES À TEMPS PARTIEL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. A. Olson (Medicine Hat): J'aimerais poser une question au ministre du Revenu national. Étant donné les difficultés que les cultivateurs ont éprouvées en 1966 pour calculer et déclarer les cotisations au régime de pensions du Canada pour les travailleurs à temps partiel, le ministère tente-t-il de trouver une méthode plus simple, afin que la situation ne se répète pas en 1967?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Pour que tous les cotisants au régime de pensions du Canada reçoivent le crédit de leurs cotisations, peu importe où ils travaillent au cours de l'année, il faut évidemment tenir certains dossiers. Une exemption restreinte est accordée aux cultivateurs et le ministère examinera les résultats de cette année. Naturellement, le gouvernement étudiera les modifications à apporter au régime actuel de pensions du Canada.

M. A. D. Hales (Wellington-Sud): Je voudrais demander au ministre du Revenu national s'il a trouvé un système pour rembourser aux employeurs l'excédent de leurs cotisations?

L'hon. M. Benson: J'ai déjà déclaré à plusieurs reprises que nous examinerons les rapports que les employeurs sont censés nous présenter au plus tard le 28 février de cette année, sauf erreur, dans le cadre du régime de pensions du Canada, et que nous en analyserons les résultats. Une fois que nous aurons reçu ces rapports, nous pourrons étudier le problème en général en connaissance de cause.

LA SANTÉ ET LE BIEN-ÊTRE

LA PLANIFICATION FAMILIALE ET LA RÉGULATION DES NAISSANCES

A l'appel de l'ordre du jour.

Mme Grace MacInnis (Vancouver-Kingsways): J'aimerais demander au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social quand nous pouvons nous attendre à être saisis d'une mesure législative inspirée du rapport du comité qui étudie la planification familiale et la régulation des naissances?

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, je ne saurais dire quand on présentera une telle mesure. Mon ministère étudie actuellement le rapport du comité.

[*Français*]

LES TRANSPORTS

DORION (P.Q.)—A PROPOS D'UNE ENQUÊTE FÉDÉRALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre des Transports que je veux féliciter pour la performance magnifique dont il fait preuve durant l'étude de son bill.

La question que je voudrais adresser à l'honorable ministre est la suivante: a-t-il reçu un rapport de M. Fortier ou d'un membre de la Commission des transports, au sujet de la tragédie de Dorion, et est-il en mesure de donner l'ordre de renvoi de l'enquête fédérale qui sera instituée, ordre de renvoi susceptible de couvrir tout le problème des passages à niveau?

[*Traduction*]

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Mon effort magnifique d'hier m'a tenu tellement occupé que je n'ai pas pu examiner personnellement le rapport de M. Fortier. Je crains de ne pouvoir répondre au reste de la question.

[*Français*]

LES FAILLITES

RÉPERCUSSIONS DE LA FAILLITE DE «PRUDENTIAL FINANCE CORPORATION» ET SES FILIALES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Alcide Simard (Lac-Saint-Jean): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre des Finances.

Vu le désastre financier de *Prudential Finance Corporation* et de ses sociétés affiliées, les citoyens canadiens qui ont assuré leurs biens et propriétés par l'intermédiaire de cette institution sont-ils en droit de recevoir pleine compensation, à la suite d'un sinistre d'incendie?

M. l'Orateur: A l'ordre! Je ne crois pas que cette question soit recevable.

LE COMMERCE

A PROPOS DE L'INTENTION DES INDUSTRIELS AUSTRALIENS D'INONDER LE MARCHÉ CANADIEN DE PRODUITS TEXTILES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre du Commerce.

A la suite de la déclaration récente des industriels australiens d'inonder de produits textiles le marché canadien, l'honorable ministre a-t-il l'intention de communiquer avec les autorités gouvernementales de ce pays, afin qu'on ne vienne pas ainsi nuire gravement à l'industrie canadienne du textile?

[*Traduction*]

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Comme je ne connais pas très bien le fond de ce problème, je devrai tenir la question pour préavis et y répondre un autre jour.

LES CÉRÉALES

LE LIN—DÉCLARATION SUR LES CONTINGENTS INDÉTERMINÉS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Je pourrais peut-être répondre à la question que le député de Medicine Hat a posée hier au sujet des contingents de lin. La Commission du blé m'a informé que le contingent actuel est de huit boisseaux l'acre ensemencée et qu'il est le même que celui qui était en vigueur à l'époque correspondante l'an dernier. La Commission estime que c'est celui qui convient par rapport à la demande.

QUESTIONS POSÉES AU CABINET

M. Gilles Grégoire (Lapointe): J'aimerais poser une question au premier ministre. Peut-il donner à la Chambre l'assurance que le nouveau parti politique, qui se désigne lui-même sous le nom de «Bouledogue», aura toutes les possibilités d'exprimer ses opinions à Radio-Canada, surtout au réseau français?

M. l'Orateur: A l'ordre.

[*Français*]

M. Réal Caouette (Villeneuve): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au très honorable premier ministre.

Le très honorable premier ministre est-il au courant de la formation d'un nouveau parti politique au sein des fonctionnaires fédéraux, parti qui se nommerait parti bouledogue canadien, et au sein duquel nous trouvons des gens qui semblent être plus séparatistes que ceux que nous avons dans la province de Québec.

Maintenant, est-ce que...

M. l'Orateur: A l'ordre. J'ai l'impression que cette question a été posée, il y a un moment, et la question...

M. Caouette: Non, monsieur l'Orateur. Tout à l'heure, la question qui a été posée visait à savoir si ces gens du parti

bouledogue canadien seraient admis au réseau français de Radio-Canada. Ceci n'est pas du tout la question que je tiens à poser au très honorable premier ministre. Ce que je veux lui demander, c'est ceci: Est-ce que le Service civil tolérera, au sein du fonctionnarisme fédéral, la formation d'une telle faction politique, qui veut définitivement la désunité au Canada, et qui veut rompre avec l'élément canadien-français?

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Il ne conviendrait pas du tout de former un parti bouledogue ni, en fait, aucun autre parti politique au sein de la fonction publique.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M Batten, reprend l'examen, interrompu le lundi 16 janvier, du bill no C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Lorsque le comité a levé la séance hier soir, il étudiait l'article 50. Il avait été convenu que lorsque le comité reprendrait l'examen du bill aujourd'hui, il commencerait d'abord par étudier l'article 42 ainsi que l'amendement du député de Qu'Appelle.

• (3.20 p.m.)

Sur l'article 42.

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, on a discuté à fond mon amendement. Je ne pense pas que les députés de l'un ou l'autre côté puissent ajouter quoi que ce soit qui y change quelque chose. Je propose donc qu'il soit mis aux voix pour savoir ce qu'en pense le comité.

L'hon. M. Pickersgill: Voilà une excellente proposition. (*Exclamations*) On doit voter immédiatement pour connaître l'opinion du comité sur l'amendement que je ne saurais hélas appuyer.

Des voix: Le vote.

M. le président: A l'ordre. Lors de l'étude du nouvel article 314D de l'article 42, le député a proposé l'amendement suivant...

L'hon. M. Starr: Silence, s'il vous plaît.

[M. Caouette.]

M. le président: Le député de Qu'Appelle a proposé de modifier l'article 42, en ce qui a trait au nouvel article 314D (1), par l'addition, après le mot «recommander», aux lignes 22 et 23 de la page 31, des mots suivants «ou ordonner si elle le juge à propos».

(L'amendement est rejeté par 79 voix contre 64.)

M. le président: Je déclare l'amendement rejeté.

L'hon. M. Pickersgill: Le député de Springfield consentirait-il maintenant à ce que je demande à mon collègue le ministre de la Justice de proposer l'amendement, fondé sur la proposition du député, concernant le paragraphe 3 de l'article 314D de la loi sur les chemins de fer? L'amendement retrancherait les lignes 1 à 10 inclusivement, à la page 32 du bill réimprimé, et les remplacerait par ce qui suit—je ne sais si les députés désirent que j'en donne lecture; sinon, le ministre de la Justice pourrait peut-être proposer l'amendement.

L'hon. M. Cardin: Je propose:

Que le bill C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, soit modifié par le retranchement des lignes 1 à 10 inclusivement à la page 32 du bill, tel qu'il est réimprimé, et leur remplacement par ce qui suit:

«(3) Lorsqu'une recommandation est faite par la Commission en vertu du paragraphe (1), la Commission doit faire rapport de sa recommandation au gouverneur en conseil; et, si la recommandation expose une ou plusieurs compagnies à des frais ou des pertes non recouvrables en vertu de l'article 314E ou n'est, pour cette raison ou une autre, pas acceptable pour une ou plusieurs de ces compagnies, le gouverneur en conseil peut prendre telle mesure législative ou autre qu'il considère nécessaire dans l'intérêt public.»

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer?

L'hon. M. Hamilton: Sur division.

M. le président: L'amendement est-il adopté?

L'hon. M. Hamilton: Sur division.

(L'amendement est adopté sur division.)

M. le président: L'article 42 modifié est-il adopté?

L'hon. M. Pickersgill: Je pense que le député de Nickel Belt veut prendre la parole.

M. Fawcett: Monsieur le président, j'ai un amendement visant l'article 314D. J'en ai fait tenir un exemplaire au ministre. Avant de le

proposer formellement, je voudrais en expliquer l'objet. L'amendement deviendrait le paragraphe 6 de l'article 314D. J'ai quelques exemplaires, en anglais et en français, qui pourraient être distribués aux députés.

On m'a signalé une lacune dans le bill au sujet des frais de déplacement des employés où les lignes d'embranchement ont été abandonnées. En examinant le bill, il semble que cet amendement pourrait seulement être inséré à titre de paragraphe 6 de l'article 314D.

L'amendement traite de l'article 182 de la loi sur les chemins de fer, qui stipule ce qui suit:

La compagnie ne doit à aucune époque opérer de changement, de modification ou de déviation dans le chemin de fer ou dans une partie du chemin de fer, avant d'avoir rempli toutes les formalités que prescrit l'article 181, ni déplacer, fermer ou abandonner, sans la permission de la Commission, une gare ou station, ou point de division, ou créer un nouveau point de division qui entraînerait le déplacement des employés; et, lorsqu'il est opéré un tel changement, la compagnie doit indemniser ses employés dans la mesure que la Commission juge convenable pour les pertes financières qu'ils subissent par le changement de résidence ainsi occasionné.

• (3.30 p.m.)

Il a été décidé que cet article de la loi sur les chemins de fer ne s'applique pas dans les cas d'abandon d'embranchements, et la chose a été reconnue dans la rédaction du bill C-120. Peu de membres du comité ont sans doute sous la main un exemplaire de l'ancien bill. Je pourrais peut-être leur lire l'article 6(3) qui figure à la page 5 du bill C-120:

Lorsque l'exploitation d'une ligne de chemin de fer doit être abandonnée en conformité d'une approbation prévue au paragraphe (1) du présent article ou à l'alinéa b) du paragraphe (3) de l'article 314B, la compagnie doit dédommager ses employés de la façon que la Commission estime convenable pour toute perte pécuniaire qu'entraîne pour eux le changement de résidence rendu nécessaire par cet abandon.

On peut trouver en regard une explication du nouveau paragraphe (3), et qui se lit comme il suit:

Actuellement l'article 182 de la loi prévoit, entre autres, l'indemnisation des employés de chemin de fer en raison de la perte pécuniaire qu'ils subissent du fait du changement de résidence que leur impose une déviation ou une modification d'une ligne de chemin de fer, ou l'abandon d'une gare ou d'un point de division.

On a soutenu que cette disposition ne s'étend pas à l'abandon d'un embranchement. Le paragraphe (3) proposé rendrait applicables les exigences de l'article 182, en ce qui concerne ce dédommagement, lorsque l'abandon d'un embranchement nécessite le changement de résidence.

J'aimerais ajouter autre chose au compte rendu à ce sujet. J'aimerais, pour cela, me reporter au bill C-48 inscrit en mon nom—loi modifiant la loi sur les chemins de fer (responsabilité en matière d'indemnisation du personnel). Les députés comprendront qu'il s'agit d'une nouvelle présentation d'un ancien projet de loi, et le bill C-48 est libellé de la même façon que les anciens bills à ce sujet. J'aimerais lire un extrait du rapport présenté par le comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques le 20 décembre 1963 sur ce bill d'initiative parlementaire:

Conformément à un ordre de la Chambre daté du 27 juin 1963, le comité a étudié la question de fond du bill C-15 (plus tard bill C-48), loi modifiant la loi sur les chemins de fer (responsabilité en matière d'indemnisation du personnel), et a entendu des témoignages de la part des représentants des chemins de fer, de membres de divers syndicats de cheminots et de M. Howard Chase, ancien membre de la Commission des Transports.

Le comité appuie le bill C-15 et le recommande à la Chambre et au gouvernement; pour préciser davantage ses vues sur la question, le comité recommande:

Que le gouvernement étudie la possibilité de modifier l'article 182 de la Loi sur les chemins de fer de façon à garantir les droits des cheminots dans les cas où la direction déciderait d'abandonner, de fusionner ou de coordonner certains réseaux ferroviaires, ou de fermer complètement ou partiellement certains terminus ou ateliers ou d'établir des parcours directs qui suppriment des arrêts.

Le comité préférerait que les questions de redressement, d'indemnisation, de recyclage et autres améliorations découlant de la désorganisation, fassent l'objet de négociations entre la direction et les associations reconnues de négociation pour les employés; toutefois, le comité se rend compte qu'on sera fortement encouragé à recourir à ses moyens de règlement une fois que l'article 182 pourra être interprété de façon à accorder légalement une protection sûre aux employés.

Ainsi, un ancien comité permanent de la Chambre, analogue au comité actuel des transports, a appuyé l'initiative et a convenu à l'unanimité de la consigner dans la loi sur les chemins de fer.

Le portée est moins vaste qu'il ne semble à première vue. Je soutiens toutefois que n'y ait-il qu'un seul homme touché par l'indemnisation des employés qui pâtiront de l'abandon d'embranchements et ainsi de suite, il faudrait prévoir son indemnisation. Je mentionnerai brièvement la recommandation du juge Freedman, prévoyant la mise au point d'une méthode d'indemnisation des victimes d'un changement technologique. Dans un sens, la désaffectation des embranchements résulte d'un tel changement.

Je répète que le nombre des employés touchés ne serait pas élevé. Il n'y a pas longtemps, j'ai questionné monsieur Gordon devant notre comité permanent. Je lui ai demandé quel entretien ces embranchements requièrent à l'heure actuelle, et le nombre d'employés qui y sont affectés. Je me souviens que c'est M. MacMillan qui m'a répondu,

mais je ne puis plus que paraphraser ses paroles. Il a signalé que très peu d'employés permanents étaient affectés à l'entretien des voies en cause. On y emploie surtout des équipes volantes, affectées un ou deux jours à un embranchement, et un ou deux jours à un autre.

Il s'ensuit qu'il y a peu d'employés permanents qui travaillent sur ces voies, mais je le répète, même s'il n'y en avait qu'un seul, il aurait droit à une indemnité. Nous devons tenir compte du fait que si une équipe ou un contremaître de section s'établissent à un certain endroit où un embranchement est abandonné, la valeur de leur propriété, s'ils en ont une, est sensiblement réduite. Ils devront vendre à perte et verser ensuite un montant beaucoup plus élevé pour s'installer dans de nouveaux logements. C'est une des raisons qui ont motivé la recommandation de l'ancien comité permanent, selon laquelle une indemnité quelconque devrait être versée aux employés touchés dans les circonstances.

Je n'ai pas l'intention de m'attarder sur cette affaire. L'amendement que je propose et qui est appuyé par le député de Winnipeg-Nord est ainsi conçu:

Que le bill C-231 soit modifié par l'adjonction, après le paragraphe 5 de l'article 314D du bill, du paragraphe suivant:

(6) Nonobstant les dispositions de l'article 182 de ladite loi, lorsqu'une compagnie apporte un changement, une modification ou une déviation à l'ensemble ou à une partie de son chemin de fer ou en abandonne une partie ou un embranchement et qu'il en résulte une perte d'emploi pour certains employés, soit directement, soit par l'application de la règle de l'ancienneté, la compagnie doit indemniser ces employés de la façon que la Commission estime appropriée pour toute perte financière qu'entraîne pour eux le changement de résidence ou la perte d'emploi qui en découle.

Si je veux faire inclure cette disposition dans le projet de loi c'est notamment qu'il figurait déjà dans l'ancien bill, n° C-120. On y prévoyait une indemnité pour les employés victimes des abandons d'embranchement. Le comité permanent de l'époque soutenait cette position et je serais reconnaissant aux députés d'étudier sérieusement la question.

• (3.40 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Avant de mettre cet amendement aux voix, monsieur le président, auriez-vous l'obligeance d'examiner s'il peut, dans le cas particulier de notre projet de loi, être proposé par un député? L'honorable député a raison, une clause analogue figurait dans le bill que j'ai présenté en 1964, mais, sous bien des aspects, ce bill était différent de celui-ci. Si je n'ai pas introduit une clause de ce genre dans le bill actuel, la raison en est claire, des changements se sont produits depuis. Mon collègue, le ministre du Travail, a laissé entendre qu'il envisageait d'autres mesures de même nature; il a donc été décidé de n'inclure dans ce bill aucune disposition concernant les relations ouvrières.

C'est ce qui me fait dire que l'amendement déborde le cadre du bill et qu'il cherche à en étendre la portée. Je soutiens également que si l'amendement parvenait à étendre la portée du bill, il en résulterait des dépenses non prévues dans le bill que le Trésor devrait débourser sans que la Couronne ait adressé un message à cette fin. Pour ces deux raisons, je prie Votre Honneur d'examiner l'amendement pour voir s'il est approprié.

M. Knowles: Monsieur le président, comme je n'avais pas prévu ce rappel au Règlement, je n'ai pas avec moi le libellé de la résolution qui a précédé le bill. Le ministre affirme d'une façon vague que l'amendement dépasse le cadre des dispositions du bill, mais on devrait nous permettre de jeter un coup d'œil au libellé de la résolution. Je sais que nous l'avons étudiée il y a longtemps, fin août ou septembre.

L'hon. M. Pickersgill: Le 29 août.

M. Knowles: Quant à l'argument selon lequel l'amendement entraîne des dépenses un simple député n'a donc pas le droit de le proposer, je tiens à signaler que l'amendement exige que la compagnie, et non le gouvernement, dédommage les employés de toutes pertes qu'ils ont pu subir. Le ministre ne saurait donc prétendre que cela entraîne des dépenses pour le Trésor.

L'hon. M. Pickersgill: Le plus simple, à mon avis, ce serait de lire le projet de résolution qui figure à la page 787 des *Procès-verbaux* du 29 août. Voici:

Qu'il est opportun de présenter une mesure ayant pour objet de formuler une politique nationale des transports pour le Canada adaptée aux exigences modernes en matière de transport et d'établir une autorité nationale du transport chargée d'en réaliser les objectifs; de prévoir de nouvelles méthodes d'établissement des tarifs-marchandises et de pourvoir à l'utilisation rationnelle des embranchements ferroviaires et des services-voyageurs; d'autoriser le paiement à titre d'assistance, sur le Fonds du revenu consolidé, des montants destinés à permettre l'adaptation ordonnée aux nouvelles structures tarifaires ainsi que la suppression des autres formes d'assistance versée aux chemins de fer; d'autoriser que soit prélevé sur le Fonds du revenu consolidé

un montant destiné à aider les compagnies ferroviaires lorsqu'elles sont tenues de continuer, dans l'intérêt du public, l'exploitation d'embranchements ferroviaires ou de services-voyageurs non rentables; d'autoriser les versements requis pour maintenir les taux régnants du tarif-marchandise applicables au grain aux points de départ et à l'est de ces points; de permettre le versement de certaines subventions à prélever sur la Caisse des passages à niveau de chemin de fer pendant une autre période de trois ans au-delà du 31 janvier 1967: d'autoriser la conclusion d'accords relatifs au transport par rail du courrier de Sa Majesté et des membres des Forces canadiennes ainsi que des agents de police voyageant au service de Sa Majesté; de statuer sur l'administration des pipe-lines pour denrées, le transport par véhicules à moteur d'une province à l'autre et le transport par eau dans le cadre de la politique nationale du transport et de pourvoir en outre à d'autres questions qui résultent de ce qui précède, ou qui y sont reliées ou connexes.

Le texte de la résolution est complet et très précis, et il me semble, monsieur le président, qu'aucun des sujets qu'il renferme ne saurait donner lieu à un amendement de ce genre. C'est pourquoi j'estime que Votre Honneur devrait déterminer si l'amendement est recevable ou non.

M. Knowles: Monsieur le président, je remercie le ministre d'avoir consigné la résolution en entier au compte rendu. Dans l'intervalle, je l'ai, moi aussi, trouvée dans le hansard de la même date, page 7743, et j'aimerais signaler d'une façon particulière à Votre Honneur la fin de la résolution:

...et de pourvoir en outre à d'autres questions qui résultent de ce qui précède ou qui y sont reliées ou connexes.

A mon avis, lorsque le gouvernement a rédigé la résolution, il y a inséré ces mots pour se protéger au cas où l'on voudrait ajouter dans le projet de loi quelque chose qui n'était pas écrit en toutes lettres dans le projet de résolution, mais cette protection joue dans les deux sens. Si cette protection quant à des questions «résultant de ce qui précède, ou qui y sont reliées ou connexes» est accordée au gouvernement, elle l'est aussi aux simples députés. Le projet de résolution prévoit entre autres la rationalisation des services ferroviaires; je ne crois pas qu'on puisse nier que l'amendement proposé par notre collègue de Nickel Belt traite d'une chose qui résulte de la rationalisation des services ferroviaires.

Le ministre a fait ressortir deux points. D'abord, la proposition contenue dans l'amendement dépasse le cadre de la résolution. Je soutiens qu'il n'en est rien. Il est clair qu'il peut y avoir dans le projet de loi des «questions qui résultent de ce qui précède, ou qui y sont reliées ou connexes.» La proposition du député de Nickel Belt n'a pas été créée de toute pièce; elle découle des changements dans la politique des compagnies de chemins de fer.

Ensuite, d'après le ministre, cet amendement entraînerait une dépense des fonds de l'État et ne peut donc être présenté par un simple député. L'amendement demande aux compagnies d'accorder des compensations à leurs employés. Je rappelle au ministre que si la Chambre a pu adopter un code du travail et d'autres mesures de ce genre, sans le préalable d'une résolution, c'est que les sommes exigées des compagnies en vertu d'une mesure législative—même s'il s'agit du National-Canadien—ne sont pas de fait, tirées du Trésor public.

• (3.50 p.m.)

Je soutiens donc, monsieur le président, que les arguments du ministre ne constituent, ni l'un ni l'autre, des objections valables à la proposition qui nous est soumise. Indépendamment de tout cela, je suis stupéfait, après toutes les qualités qu'on a trouvées au rapport Freedman, d'entendre les objections du ministre à cet amendement. Il y a là matière à débat, et j'espère que ce débat aura lieu, quoiqu'il arrive. En tout cas, monsieur le président, vous trouverez évident, j'imagine, que cet amendement ne dépasse pas le cadre de la résolution et n'entraînerait pas de dépenses des fonds publics. J'estime donc qu'il est bel et bien conforme au règlement.

L'hon. M. Pickersgill: Sans attacher autant d'importance à cette question qu'à celle de la portée du projet de loi, je rappelle néanmoins au député, au sujet de celle-ci, qu'à l'époque où l'orateur actuel était orateur suppléant, j'ai soutenu la même thèse que le député à l'égard de la Compagnie de l'Expo. A cette époque, malgré l'éloquence et la logique dont je croyais avoir fait preuve, monsieur Lamoureux, alors orateur suppléant, s'est prononcé contre moi. Il a décidé que ma proposition impliquait une charge financière pour la Compagnie de l'Expo et a déclaré mon amendement irrecevable sans considérer que le gouvernement lui-même tentait alors de le faire adopter.

Si c'était une bonne décision, une dépense de ce genre ne manquerait sûrement pas en définitive d'être assumée par le Trésor, tant que le National-Canadien ne réalisera pas de

profit. Je ne trouve pas l'argument aussi convaincant que celui qui vise la portée du projet de loi. J'aimerais attirer l'attention de l'honorable représentant sur le texte même de l'amendement, qui se lit comme suit:

Lorsqu'une compagnie apporte un changement, une modification ou une déviation à l'ensemble ou à une partie de son chemin de fer...

Il ne s'agit pas seulement de rationalisation ou d'abandon d'embranchement, mais bien de tous les aspects du réseau ferroviaire. Par le fait même, cela me semble dépasser la portée du projet de loi. Cela ne découle certainement pas d'aucune des questions spécifiquement mentionnées dans le projet de loi.

Si je n'ai pas inclus l'amendement de portée assez réduite que j'avais proposé au bill nº C-120, c'est surtout parce qu'après sa présentation, la situation avait semblé être modifiée par le rapport de la Commission Freedman. D'ailleurs, par suite de l'expérience acquise alors, il me semble qu'il ne convenait pas de traiter la question incidemment, dans le cadre de la politique du transport. A mon avis, les relations ouvrières et leurs conséquences sur les employés relèvent plutôt du ministre du Travail. C'est pourquoi j'ai décidé de ne pas traiter dans ce bill d'une seule facette du sujet, mais de laisser au ministère du Travail le soin de s'occuper de l'affaire. Nous le savons, le ministère du Travail l'étudie présentement.

M. Knowles: Monsieur le président, un mot sur l'argument que ressasse sans relache le ministre, d'après qui cet amendement entraînerait des dépenses. J'aimerais signaler à Votre Honneur qu'en 1964, au moment où la Chambre était saisie du Code du travail présenté par le gouvernement, j'ai, à titre de simple député, proposé un amendement visant à ajouter une journée aux congés statutaires. Ce jour de congé a coûté de l'argent au National-Canadien.

Une voix: Et à Radio-Canada.

M. Knowles: Oui; Radio-Canada et plusieurs autres institutions de la Couronne. De toute façon la proposition a été acceptée, mise aux voix et adoptée. Même certaines des puissantes sociétés intéressées n'ont interjeté appel aux tribunaux en alléguant que la mesure était invalide parce qu'un simple député l'avait proposée.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant sait qu'il n'était pas question d'en appeler aux tribunaux.

M. Knowles: J'estime que l'argument est plus opportun dans ce cas-ci que dans le cas de la compagnie de l'Expo qui était administrée avec des subventions directes.

L'hon. M. Pickersgill: Des subventions du gouvernement de la province et de la ville de Montréal.

M. Knowles: Il y a sûrement un grand nombre de cas où les lois ouvrières ont exigé que des compagnies, y compris le National-Canadien, prennent des dispositions qui occasionnaient des dépenses. Il est déjà arrivé que des députés présentent des amendements comme celui-ci à des projets de loi. Je pense que l'affaire est claire dans ce cas-ci.

M. Bell: Monsieur le président, je ne pense pas que l'amendement soit irrecevable, mais même s'il l'est, à mon avis, le ministre pourrait prendre l'initiative de demander à un de ses collègues de présenter l'amendement. C'est ce qu'il a toujours fait au cours de l'étude de ce projet de loi. Cela résoudrait la difficulté s'il en existe vraiment une. Je suis sûr que si les fonctionnaires avaient la parole ils nous diraient que cela impliquerait bien peu de gens. Si le ministre voulait accepter l'amendement, ce serait un geste aimable à l'égard des quelques employés qui seront peut-être déplacés. Le ministre a recours à d'étranges méthodes pour écarter ces amendements. Il nous dit parfois que cela entraînerait des dépenses; à d'autres moments il nous dit que nous n'avons pas la compétence voulue pour traiter ces questions. A une ou deux reprises il a même entraîné les pauvres vieux sénateurs dans cette affaire. Monsieur le président, le ministre ne peut avoir l'argent et le drap.

Lorsque des répercussions financières sont en cause, le ministre accepte certains de ces amendements en prenant les dispositions voulues pour que ses collègues les proposent. S'il voulait le faire dans le cas qui nous occupe, je pense que son geste serait bien vu. Le député de Nickel Belt s'intéresse beaucoup aux employés des chemins de fer, parce qu'il est lui-même ancien cheminot. Il a fait cette proposition en toute sincérité. Le ministre a le mérite d'avoir beaucoup de souplesse d'esprit. Pourquoi n'accepte-t-il pas cet amendement en le faisant proposer par l'un de ses collègues? Cela nous donnerait satisfaction et je suis certain que les employés des chemins de fer d'un bout à l'autre du pays nous sauraient gré de nos intentions.

M. Orlikow: Monsieur le président, je voudrais d'abord vous signaler qu'à la lecture du projet de résolution présenté par le gouvernement, il est évident que le comité a toute la latitude voulue pour traiter de l'amendement proposé par mon collègue, le représentant de

Nickel Belt. Que stipule le projet de résolution? Je voudrais vous en donner lecture d'une partie, que voici:

De prévoir de nouvelles méthodes d'établissement des tarifs-marchandises et de pourvoir à l'utilisation rationnelle des embranchements ferroviaires et des services-voyageurs; d'autoriser le paiement à titre d'assistance, sur le Fonds du revenu consolidé, des montants destinés à permettre l'adaptation ordonnée aux nouvelles structures tarifaires, ainsi que la suppression des autres formes d'assistance versée aux chemins de fer; d'autoriser que soit prélevé sur le Fonds du revenu consolidé un montant destiné à aider les compagnies ferroviaires lorsqu'elles sont tenues de continuer, dans l'intérêt du public, l'exploitation d'embranchements ferroviaires ou de services-voyageurs non rentables;

Nous étudions le bill article par article. Nous avons longuement discuté de ce bill fort détaillé. A maintes reprises, les députés des deux côtés de la Chambre ont fait des propositions et offert des amendements, uniquement pour s'assurer que lorsque les compagnies de chemin de fer seront tenues d'exploiter des embranchements non rentables, les Canadiens devront compenser les pertes financières. En 1967, on est malavisé de présenter un bill qui vise à protéger les chemins de fer contre toutes les pertes que pourrait leur causer la mise en œuvre de la politique nationale des transports. Mais il est injuste de dire en même temps aux travailleurs qui seront touchés par la rationalisation, qui devront déménager dans une autre ville avec leur famille par suite de l'abandon des embranchements, que leurs droits passent après ceux des chemins de fer. Pourtant, monsieur le président, voilà en substance ce que dit le ministre.

• (4.00 p.m.)

La portée de cet amendement indique bien que nous traitons de la rationalisation, qui, je le signale au ministre, bouleversera la vie des cheminots. Je ne saurais dire s'il y en aura peu d'affectés comme le soutient le député de Saint-Jean-Albert, ou beaucoup, comme le prétend le député de Nickel Belt. Au fond, peu importe. L'important, c'est que les cheminots ne devraient pas être obligés d'assumer tout le fardeau du bouleversement que va créer ce changement radical.

Rappelons les événements qui ont entraîné la nomination du juge Freedman au poste de commissaire. Comme le National-Canadien avait décidé de prolonger les parcours de certains de ses employés, ceux de Nakina auraient donc été forcés de déménager, car cet endroit ne serait plus le point de retour. A cause de leurs craintes et même si le président du National-Canadien avait assuré au ministre des Transports à l'époque que rien de grave ne s'ensuivrait, il s'est produit un arrêt de travail qui a, en fait, immobilisé ce chemin de fer d'un bout à l'autre du Canada. C'est dire l'importance qu'attachaient les employés du National-Canadien à cette question.

Le juge Freedman a donc été nommé par le gouvernement actuel pour faire enquête. Il a soumis un rapport qui a reçu l'appui de tous les partis représentés à la Chambre Le Juge Freedman a déclaré en substance—je m'abstiendrai d'entrer dans les détails ou de citer son rapport—que les cheminots avaient le droit d'être protégés lorsque la compagnie décidait d'apporter des changements essentiels.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je me demande si le député parle de la recevabilité. Il serait peut-être plus méthodique de décider si l'amendement est recevable. S'il ne l'est pas, il ne peut, me semble-t-il faire l'objet d'un débat. Il ne devrait pas retenir l'attention du comité, s'il n'est pas recevable. S'il l'est, les observations du député seraient alors tout à fait pertinentes.

M. Orlikow: J'invoque le Règlement, monsieur le président, je ne fais que répéter ce que je disais il y a quelques instants. Ce projet de loi porte sur la rationalisation dans son ensemble et sur l'indemnisation des chemins de fer lorsqu'à la suite de l'abandon des embranchements, les chemins de fer subissent des pertes. Lorsque les chemins de fer sont tenus de continuer à fournir des services non rentables, le gouvernement peut également les indemniser. Par conséquent, il me semble évident que non seulement nous avons le droit de discuter les effets d'une rationalisation de ce genre et les changements auxquels devront s'adapter les travailleurs par suite de toute revision draconienne effectuée par les chemins de fer, mais que c'est le moment opportun d'examiner la question. Je prétends que l'amendement est réglementaire et devrait être étudié sur-le-champ.

M. Lewis: Monsieur le président, je prends la parole pour vous exhorter à accepter l'amendement. Sans répéter certains arguments qui ont été formulés, j'aimerais si je le puis, pour vous montrer la portée du projet de loi, vous rappeler que l'autre jour le député de Port-Arthur, appuyé par le ministre, qui nous a dit qu'il avait participé activement à l'élaboration de l'amendement, a proposé un amendement adopté depuis lors par le comité et qui constitue maintenant l'article 20 du projet de loi.

Le présent amendement ne fait aucune allusion précise à la question dont traite l'amen-

dement adopté. Vous vous souviendrez, monsieur le président, que ce dernier portait sur le cas où un des moyens de transport mentionnés dans le projet de loi voudrait acquérir, directement ou indirectement, par achat, location à bail, fusion, consolidation ou autrement, un intérêt dans le commerce ou l'entreprise d'une personne s'occupant surtout de transport, que ce commerce ou cette entreprise relève ou non de la compétence du Parlement; et il fallait en donner avis à la Commission. Cet amendement comportait une disposition prévoyant la façon dont la Commission devait s'occuper de l'affaire. D'après les derniers mots de l'amendement, la Commission peut, en vertu des dispositions de l'amendement, interdire à une société toute acquisition dans le domaine des transports. Je signale respectueusement, monsieur le président, que ce projet de résolution ne renferme absolument rien, sauf les derniers mots...

L'hon. M. Pickersgill: Que dire des tout premiers mots?

M. Lewis: Les premiers mots portent sur la définition d'une politique nationale des transports pour le Canada. Si sa portée est assez vaste pour inclure des mesures législatives ayant trait à l'unification, à la fusion et à l'acquisition d'entreprises de transport, elle pourrait sûrement viser aussi la protection des travailleurs touchés par une initiative de la Commission.

Je ne vois pas du tout, monsieur le président, qu'on puisse prétendre que l'amendement proposé par le député de Port-Arthur porte sur l'objet du présent amendement. Aucune disposition du projet de loi ne traite de la substance de l'amendement, qui constitue maintenant l'article 20 du Bill. Rien dans le projet de résolution ne laisse entendre que le bill ait pour objet de traiter de ce qui constitue essentiellement une acquisition monopolisante d'autres entreprises de transport. Le ministre a présenté l'amendement, et le comité était disposé à l'étudier car, de toute évidence, il résultait de la politique nationale des transports énoncée dans le projet de loi ou s'y rattachant.

Je vous signale en toute déférence, monsieur le président, que l'amendement dont le comité est saisi correspond beaucoup plus clairement à ces mots que l'amendement accepté par la présidence et sur lequel le comité s'est prononcé. Peut-on dire, sans faire preuve de légèreté d'esprit ou sans être difficile, que les répercussions de la rationalisation des services de chemins de fer sur les employés ne découlent pas de la rationalisation elle-même?

[M. Lewis.]

Peut-on logiquement soutenir que les effets de la rationalisation sur les employés ne sont pas une conséquence directe de la rationalisation prévue dans le projet de loi actuel, dont tout le mécanisme traite de la rationalisation des chemins de fer et la favorise?

• (4.10 p.m.)

L'amendement dont j'ai parlé et qui fut, je le répète, adopté par le présent comité, était selon moi un amendement approprié justement parce qu'il traitait également de la rationalisation des services de transport au Canada. N'oublions pas non plus que le bill se fonde sur la concurrence et que cette dernière disparaîtrait si un mode de transport obtenait un monopole au détriment des autres moyens de transport ou si une compagnie exploitant un mode de transport bénéficiait d'une emprise monopolisante sur les autres modes de transport. Dans le même sens, l'amendement actuel est approprié et s'insère dans le cadre de la résolution.

Je signale aussi en toute déférence qu'il se conforme entièrement à l'esprit et à la lettre du bill à l'étude, si je puis m'exprimer ainsi, et de l'article dont nous sommes saisis, car ce que nous étudions à l'article 42 et surtout dans le nouvel article 314D, c'est précisément le sujet suivant: *a*) l'encouragement de la rationalisation, *b*) les répercussions de la rationalisation sur les chemins de fer et *c*) les mesures à prendre quant aux répercussions de la rationalisation. Je vous prie de remarquer, monsieur le président, que l'amendement s'inspire exactement des mêmes principes que l'article en cause: encourager l'organisation rationelle, remédier à ses conséquences sur les employés intéressés et en prévoir les modalités. La seule différence, c'est que, suivant le projet de loi actuel, si les conséquences sont défavorables aux chemins de fer, le Trésor public y remédiera, alors que, selon l'amendement proposé, si les conséquences sont défavorables aux employés, elles devront être compensées par des indemnités fixées par la Commission. L'amendement se rattache donc directement à la Commission prévue par le projet de loi. Cependant, l'amendement prévoit que, le cas échéant, c'est la compagnie intéressée qui devra indemniser les employés touchés.

J'ai encore deux points à faire ressortir, monsieur le président. Tout en étant destinés à étayer l'argument concernant les modalités d'application du bill, ils touchent nécessairement, en partie, au fond de la question. Qu'il me soit permis de rappeler au ministre, certaines de ses paroles. Sauf mésinterprétation de cet article de ma part, l'article 182 de la loi sur les chemins de fer qui prévoit une indemnité pour les employés n'est pas abrogé.

Pris ensemble cette loi et le bill C-231 prévoient donc une indemnité grâce à l'article 182 de cette loi. L'amendement ne fait qu'étendre et appliquer ce principe. J'allègue donc en toute déférence qu'il est parfaitement régulier puisqu'il concerne et la politique et l'autre loi que ce projet de loi vise à modifier.

Ce serait, et je pèse mes mots, absolument cruel et irréfléchi de la part du Parlement et du ministre si, après avoir étudié pendant des semaines, puis adopté, un projet de loi en grande partie consacré à la rationalisation de l'exploitation ferroviaire, après avoir pris soin, chaque fois que la rationalisation jouerait contre les intérêts du rail, de prévoir l'indemnisation des compagnies au moyen des deniers publics, rien n'était prescrit pour compenser les travailleurs touchés par la rationalisation. Le bill prévoit même, et nous avons débattu la question hier, qu'au cours des trois premières années suivant la mise en vigueur de la mesure on étudiera les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau pour voir s'ils sont compensatoires et, si la Commission estime que non, le gouverneur en conseil pourra compenser les compagnies ferroviaires des pertes subies.

L'hon. M. Pickersgill: Pas du tout.

M. Lewis: C'est ainsi que j'interprète la disposition—«peut» les compenser; je ne dis pas «doit».

L'hon. M. Pickersgill: Le gouverneur en conseil peut faire une recommandation au Parlement, mais ne peut compenser les compagnies.

M. Lewis: Le gouverneur en conseil peut recommander au Parlement d'indemniser les chemins de fer en cas de pertes; fort bien; mais la Chambre a prévu des mesures générales d'indemnisation pour ces pertes. Je ne vais pas entrer dans les détails à ce sujet, monsieur le président. C'est pourquoi je vous demande de me pardonner l'emploi d'une expression générale qui forcément n'est pas tout à fait exacte, mais qui l'est assez pour notre discussion. Nous prévoyons que si des pertes résultent de l'application des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, nous indemniserons les chemins de fer au bout de trois ans. Mais ce projet de loi ne dit absolument rien de l'indemnisation des cheminots qui peuvent être obligés de déménager à cause de la rationalisation prévue dans le bill, ou qui risquent, sans même avoir le choix de déménager, de perdre leur emploi et de subir également d'autres pertes.

Si le ministre insiste pour que la présidence déclare cet amendement irrecevable et si, comme je l'espère, cette dernière le déclare recevable, le ministre ne persistera pas dans son opposition sans justifier les pires craintes de la part des employés des chemins de fer et des autres moyens de transport. J'avoue franchement que je partage ces craintes. En effet, ce projet de loi ne constitue pas vraiment une politique générale des transports, car il est impossible d'établir, dans ce domanie, une politique efficace ou appropriée sans tenir compte des employés. Elle s'occupe surtout de garantir des indemnités aux chemnis de fer et n'envisage nullement les conséquences que peuvent avoir, pour les cheminots, les dispositions du projet de loi.

Je demande instamment au ministre d'accepter cet amendement, même s'il a dit qu'on n'avait pas l'intention de traiter de relations industrielles dans ce projet de loi. Il ne s'agit pas de relations industrielles ou ouvrières. L'application des recommandations du rapport Freedman exigera l'adoption d'autres mesures législatives, ce qui supposera des négociations entre les compagnies de chemins de fer, les syndicats et le reste. Cet amendement est certes en harmonie avec le reste du projet de loi. Si les chemins de fer souffrent un préjudice, il faut les indemniser. Nous disons qu'il doit en être de même pour les cheminots. Comment le ministre peut-il faire une distinction d'ordre moral et social entre les deux formes d'indemnisation?

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, j'aimerais dire simplement un mot de l'amendement. C'est précisément la question que le comité des chemins de fer a étudiée il y a quelques années, en rapport avec un bill portant le numéro C-15 qu'avait présenté l'ancien député de Port-Arthur. Le comité avait étudié le bill par le détail et en avait fait un rapport favorable à la Chambre des communes. Le ministre des Transports d'alors, le même qu'aujourd'hui, fut d'accord et informa le comité qu'il serait présenté une mesure législative assez semblable au bill. J'exhorte le ministre à examiner de près cet amendement. Il pourrait demander que l'article à l'étude soit réservé tandis que ses fonctionnaires étudieraient l'amendement. Je soutiens que même

s'il préférait que l'amendement ait moins d'envergure, il ne devrait pas le rejeter entièrement. En réalité, le ministre pourrait même présenter un amendement qui s'insérerait mieux dans le paragraphe 3 du nouvel article 314D. Ce paragraphe pourrait prévoir que la Commission fasse au gouverneur en conseil rapport de ses constatations à l'égard de toute modification ou de toute déviation de l'embranchement qui interromprait l'emploi. Aux termes du paragraphe 3, la Commission pourrait faire rapport au gouverneur en conseil.

• (4.20 p.m.)

C'est ce que je propose pour faire avancer l'étude du projet de loi. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, essayons d'être conciliants et de franchir tous les jours une nouvelle étape. Nous avons ici un point très important de procédure. On a proposé un amendement et je suis convaincu que le proposant ne s'opposerait pas à ce que le ministre l'étudie, le soumette à ses rédacteurs pour qu'ils y apportent des modifications au besoin et même qu'ils l'incorporent à un article qui permettrait à la Commission de recommander au gouverneur en conseil d'accorder des indemnités lorsque le changement ou la déviation d'un embranchement constitue un épreuve pour les employés ou nuit à l'exercice de leurs droits d'ancienneté.

Je demande uniquement au ministre d'accepter que l'article soit réservé. L'étude du projet de loi sera reprise demain et d'ici là, on aura le temps d'étudier soigneusement la question, de consulter les rédacteurs du projet de loi ainsi que le proposeur. L'amendement mérite sans doute qu'on l'examine et le ministre pourrait peut-être trouver un compromis qui lui conviendrait. Dans un sens, cet amendement a trait à la rationalisation des chemins de fer. Il n'élargit pas la portée financière du bill, surtout si la Commission était chargée de recevoir des mémoires, d'étudier l'abandon des embranchements ou leur rationalisation et de faire rapport au gouverneur en conseil sur la situation.

Le ministre a fait preuve d'un bel esprit de collaboration tout au long de l'examen de cette mesure. Je sais qu'il veut que les choses aillent aussi vite que possible, tout comme nous de ce côté-ci de la Chambre. J'aimerais toutefois qu'il consente à ce que cet article soit réservé, afin de réfléchir un jour de plus aux propositions contenues dans cet amendement, et à ce qu'on aborde maintenant d'autres articles du bill. Je prie le ministre d'agir ainsi afin qu'on puisse faire avancer l'examen de cette mesure.

[M. Horner (Acadia).]

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, après avoir entendu le débat, j'aimerais appuyer le projet d'amendement. Le but de l'étude détaillée des articles à la Chambre est de permettre aux députés d'obtenir des renseignements. On attire leur attention sur des questions qui peuvent avoir été oubliées. Les arguments présentés jusqu'à maintenant au cours du débat m'on impressionné. Avant que le président rende une décision sur la validité de l'amendement, je dirai qu'on a fait une proposition sensée récemment en demandant que l'amendement soit réservé pour permettre au ministre de l'étudier et que cette proposition est préférable à la méthode plus stricte et plus directe d'une décision dans un sens ou dans l'autre sur l'amendement. A ma connaissance, jamais un bill présenté à la Chambre n'a donné lieu à autant d'amendements à l'étape du comité permanent de même que pendant l'étude en comité plénier. Un amendement de plus ne retardera pas du tout les délibérations. Effectivement, si le ministre est aussi sage qu'ont tendance à le croire certaines personnes qui ne le connaissent pas aussi bien que moi, il devrait réserver l'amendement et peut-être le modifier si lui et ses conseillers juridiques l'estiment trop large.

J'ai été frappé par l'argument selon lequel nous nous devons, au cours de l'élaboration d'une politique nationale des transports, non seulement d'étudier la force ou la faiblesse économiques des sociétés de chemins de fer, mais encore de nous arrêter aux employés de ces sociétés sans les services desquels elles ne seraient pas très utiles. Cet amendement donne suite aux propositions du juge Freedman. Lorsque nous discutions d'un autre article hier, le ministre s'est donné beaucoup de peine pour rappeler qu'une commission royale d'enquête nommée par le gouvernement conservateur ayant formulé certaines recommandations, nous devrions être prêts à accepter ses constatations. Pour ma part, je n'ai jamais adopté une attitude pareille à l'égard des commissions royales. Voilà cependant une magnifique occasion pour le ministre d'appliquer son propre raisonnement en acceptant les constatations de la Commission royale d'enquête dirigée par le juge Freedman.

La question est sans doute essentielle aux yeux des cheminots. Si l'automation ou d'autres changements devaient tout à coup les priver de travail, il importe alors de prendre toutes les mesures voulues pour les empêcher de perdre leur emploi. Leurs intérêts sont tout

aussi importants pour nous que ceux des compagnies de chemin de fer et ceux du gouvernement, à qui incombe la responsabilité des transports.

Je termine en étayant les arguments déjà présentés pour exhorter le ministre à examiner cet amendement et à consulter ses conseillers pour voir s'il ne pourrait pas être accepté. Si la motion dépasse la portée de la résolution et implique une dépense d'argent, le ministre pourrait demander à un de ses collègues de proposer un amendement pertinent. C'est aussi simple que cela. Je crois qu'après avoir entendu les propositions mises de l'avant de ce côté-ci de la Chambre, le ministre concluera que c'est une chose qui mérite d'être incorporée à la loi.

M. le président: La présidence est prête à rendre sa décision au sujet de l'amendement, si le comité le désire. D'abord, j'aimerais remercier tous les honorables députés qui ont participé à la discussion sur ce rappel au Règlement. J'aimerais signaler aussi que la présidence n'a aucun doute quant à l'importance du problème. Toutefois, il ne s'agit pas pour la présidence de déterminer l'importance du problème par rapport aux chemins de fer ou aux intéressés, mais de décider si l'amendement est conforme à la procédure.

J'ai écouté très attentivement la déclaration du député de Nickel Belt, tout comme celles des députés de Winnipeg-Nord-Centre, Winnipeg-Nord, Winnipeg-Sud-Centre et Acadia. J'ai également tenu compte de l'argument du ministre.

Je dois dire, tout d'abord, qu'il y a selon moi trois choses à considérer ici. Que l'amendement entraîne ou non des dépenses, cela est une question de point de vue. L'argument formulé à ce sujet n'impressionne pas particulièrement la présidence, bien qu'elle doive reconnaître que l'amendement pourrait engendrer des situations qui auraient effectivement des répercussions financières. Toutefois, d'après la présidence, cet amendement dépasse la portée du projet de loi. A mon avis, la question qu'a posée le député de Nickel Belt se rapporte plutôt au domaine des relations ouvrières appliquées aux chemins de fer. J'estime que peut-être l'amendement proposé par le député de Nickel Belt ne se rapporte pas spécialement à l'article 314D proposé.

• (4.30 p.m.)

Je peux référer les députés à la page 549 de la dix-septième édition de May où on déclare:

Un amendement est irrecevable s'il est étranger à la question ou s'il dépasse la portée du projet de loi,...

J'ai lu l'amendement avec beaucoup de soin, j'ai écouté les arguments des députés, et la présidence pense que l'amendement présenté par le député de Nickel Belt ne se rapporte pas à l'article dont le comité est saisi et dépasse la portée du projet de loi. Je déclare donc l'amendement irrecevable.

M. Lewis: Monsieur le président, en toute déférence pour votre Honneur, je regrette de dire que j'en appelle de votre décision à monsieur l'Orateur.

• (4.40 p.m.)

Monsieur l'Orateur reprend le fauteuil et le président du comité fait le rapport suivant:

Monsieur l'Orateur, il s'agit d'un appel à l'Orateur d'une décision du président du comité plénier, conformément à l'alinéa 4 de l'article 59 du Règlement. Lors de l'étude au comité plénier de l'article 314D, à l'article 42 du bill nº C-231, le député de Nickel Belt a proposé un amendement ainsi conçu:

Que le bill C-231 soit modifié par l'adjonction, après le paragraphe (5) de l'article 314D du bill, du paragraphe suivant:

(6) Nonobstant les dispositions de l'article 182 de ladite loi, lorsqu'une compagnie apporte un changement, une modification ou une déviation à l'ensemble ou à une partie de son chemin de fer ou en abandonne une partie ou un embranchement et qu'il en résulte une perte d'emploi pour certains de ses employés, soit directement soit par l'application de la règle de l'ancienneté, la compagnie doit indemniser ces employés de la façon que la Commission estime appropriée pour toute perte financière qu'entraîne pour eux le changement de résidence ou la perte d'emploi qui en découle.

Me fondant sur l'alinéa 1 de la page 549 de la 17e édition de May, j'ai déclaré l'amendement irrecevable, en ce sens qu'il dépassait la portée du projet de loi et ne se rapportait pas à l'article alors étudié par le comité; le député d'York-Sud en a alors appelé de la décision à monsieur l'Orateur.

M. Knowles: Monsieur l'Orateur, même si la façon de procéder actuelle est prévue dans notre Règlement provisoire, c'est toujours à regret que nous y avons recours, car elle semble supposer que nous opposons deux titulaires du fauteuil l'un à l'autre. Permettez-moi d'assurer à Votre Honneur et au président du comité plénier qu'il n'en est rien. Le problème en jeu dans l'amendement est d'une telle importance à nos yeux, qu'il mérite d'être examiné par deux juges au moins.

L'amendement proposé par le député de Nickel Belt a soulevé deux objections de la part du ministre des Transports. Je vais les mentionner pour mettre Votre Honneur au courant des événements. L'une des objections du ministre a été rejetée par le président du comité plénier; le ministre prétendait que l'amendement entraînerait la dépense de deniers publics. Nous avons réussi à démontrer que

l'amendement exigeait le paiement de toute indemnité par les compagnies intéressées et nous avons recouru à certains précédents pour défendre un amendement de ce genre.

Le ministre des Transports a aussi affirmé que l'amendement dépassait la portée de la résolution qui a précédé le bill. Au cours du débat sur la procédure à l'étape de l'étude en comité plénier, le texte entier de la résolution précédant le bill a été consigné au hansard. Il est long et figure à la page 7743 du hansard du 29 août 1966. La résolution déterminait les nombreux objectifs que le gouvernement visait en proposant le bill nº C-231 et la dernière phrase se lit en partie ainsi qu'il suit:

...et de pourvoir en outre à d'autres questions qui résultent de ce qui précède, ou qui y sont reliées ou connexes.

Nous avons déclaré au comité plénier et nous affirmons toujours que le libellé est extrêmement étendu et qu'il rend possibles les amendements portant, comme le dit le texte, sur d'autres questions qui résultent de ce qui précède, ou qui sont reliées ou connexes à des questions prévues dans le projet de loi.

Le fond du problème que pose l'amendement du député de Nickel Belt est le suivant: on devrait s'occuper du sort des employés de chemins de fer touchés par un programme de rationalisation ou par d'autres mesures. Il est assez évident que le bill prévoit une indemnité lorsque les effets de la rationalisation touchent les chemins de fer eux-mêmes. Nous croyons qu'il faudrait aussi prévoir une indemnité lorsqu'ils touchent les employés. On aura peut-être l'impression que j'arrive au cœur du sujet, mais il reste que si les effets dans un cas sont en-deçà de la portée du projet de loi, alors les effets dans l'autre cas le sont sûrement eux aussi.

Ce disant, je reconnais peut-être que le président du comité plénier a employé des termes légèrement différents de ceux du ministre des Transports. Celui-ci a dit que l'amendement dépassait la portée de la résolution. On peut dire, je pense, que toute son argumentation est fondée sur ce point.

Je remarque que le président du comité plénier s'est exprimé autrement, bien qu'il ait accepté notre thèse selon laquelle l'amendement du député de Nickel Belt ne dépasse pas la portée de la résolution ayant précédé le bill, car, somme toute, il traite de questions résultantes ou accessoires. Toutefois, il a précisé que nous avions dépassé la portée du projet de loi.

[M. Knowles.]

Le président du comité plénier s'est appuyé sur le paragraphe 1 d'un commentaire de May, qu'on retrouve à la page 589 de la 17e édition et qui a trait à la portée du projet de loi. A mon avis, le bill se rattache dans une large mesure au problème de pertes indemnisées, de rajustements, de modifications, de la rationalisation d'un service et ainsi de suite. La portée du projet de loi ne pose pas de problèmes. Ce que nous soutenons maintenant, c'est que les conséquences de la rationalisation pour les employés devraient être considérées comme faisant partie du projet de loi.

• (4.50 p.m.)

Je signale à Votre Honneur que le bill est, en partie, un nouveau projet projet de loi et, en partie, un bill modifiant certaines lois déjà consignées au recueil de nos statuts. L'article 182 de la loi sur les chemins de fer prévoit l'indemnisation des employés qui subissent des pertes financières par suite de changements de politique en matière d'embranchements ferroviaires. Mais en vertu d'une décision, l'article 182 de la loi actuelle ne prévoit pas d'indemnisation aux employés dans le cas d'abandon total d'un embranchement. J'estime donc que cet amendement cadre parfaitement avec les dispositions de la présente mesure législative. Il énonce une disposition que renferme déjà la loi, à savoir l'indemnisation des employés lorsqu'un embranchement ferroviaire est modifié; cette disposition devrait aussi s'appliquer lorsqu'un embranchement ferroviaire, ou un point de division, est complètement abandonné, entraînant des répercussions aussi graves que dans le premier cas.

Donc, monsieur l'Orateur, si l'on étudie la question dans son ensemble: l'article 314E qui traite d'indemnités versées aux compagnies par suite de changements qui ont lieu, et l'article 182 de la loi sur les chemins de fer, qui fait partie de l'ensemble de la législation ferroviaire, la question des mesures à prendre par suite de changements préjudiciables de politique qu'opèrent les compagnies de chemin de fer, s'insère, à mon avis, dans le cadre de la législation ferroviaire. Si de tels changements lèsent les compagnies, celles-ci peuvent être indemnisées. S'agit-il des employés, ils ne peuvent être indemnisés que dans certaines circonstances. L'amendement propose que, dans le cas de l'abandon total d'un point de division, d'un embranchement ou de quoi que ce soit, des indemnités soient offertes.

En toute déférence non seulement pour Votre Honneur, mais aussi pour le président

du comité, je suis convaincu qu'il s'agit d'un cas où Votre Honneur serait, après un examen minutieux—peut-être préféreriez-vous réserver votre décision—justifié de créer un précédent, c'est-à-dire de renverser la décision du président du comité plénier. Selon lui, les dispositions financières ne posaient aucun problème. Il l'a dit en termes non équivoques. Je soutiens qu'implicitement il n'a pas accepté l'argument du ministre des Transports, qui a prétendu que l'amendement dépassait la portée du projet de résolution. C'est ce que j'ai fait remarquer en citant les derniers mots du projet de résolution.

Il a déclaré l'amendement irrégulier car cet amendement, d'après lui, dépassait la portée du projet de loi et n'avait aucun rapport avec l'article 314D qui nous occupe. Je maintiens que ce projet de loi renferme des dispositions soigneusement pesées et de vaste portée, prévoyant des indemnités du cas de préjudice subi par suite de changements; une discussion sur l'indemnité des employés dans cette optique ne dépasse certainement pas la portée du projet de loi. Nous soutenons aussi que c'est à l'article 314D, qui traite spécifiquement de la procédure d'allocation de ces indemnités, que devrait se rattacher le point en cause.

C'est pourquoi je vous prie, monsieur l'Orateur, d'examiner avec soin cette question, qui me paraît fort importante. D'autres amendements ont été acceptés en comité. L'autre jour nous avons étudié un amendement de l'honorable député de Port-Arthur visant les cas où des compagnies achetaient les lignes d'autres compagnies, ce qui n'avait pas été mentionné dans la résolution préalable, à mon avis, ne peut être visé par cette mesure. Pourtant on l'a accepté, mis aux voix et adopté. Il stipulait même que des renseignements devraient être fournis aux enquêteurs sur les coalitions.

Je pourrais même mentionner un amendement qui a été proposé l'autre jour par l'honorable député de Peace-River. Il a été rejeté lors de la mise aux voix, mais il avait du moins été jugé recevable. Il visait à l'établissement d'un comité spécial de la Chambre par les voies statutaires, point auquel le projet de résolution ne faisait aucune allusion. D'autres amendements du même genre ont été proposés tandis que nous procédions à l'examen du bill. Prétendre maintenant que cette proposition dépasse la portée du bill est une affirmation, à mon sens, difficile à soutenir. A mon avis, le bill traitant de dédommagement à la suite de changements, l'amendement lui est plus apparenté que d'autres qu'on a étudiés. J'espère donc que Votre Honneur, soit maintenant, soit après l'étude de la question, jugera l'amendement recevable.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, je ne suis pas certain que Votre Honneur ait vraiment besoin de mon aide dans cette affaire, puisque j'admets le jugement du président du comité. Mais, très brièvement, j'aimerais repasser les points qu'a fait ressortir l'honorable député de Winnipeg-Nord-Centre. Je sais qu'il n'a pas délibérément dénaturé mes paroles, mais j'ai dit tout d'abord, quand j'ai exprimé des doutes sur l'amendement...

M. Mongrain: Je m'excuse de couper la parole au ministre, mais je voudrais lui poser une question. Cet amendement ne lui semble-t-il pas superflu depuis que le gouvernement a présenté un bill qui semble couvrir ce sujet sous le titre de «recyclage de la main-d'œuvre»?

L'hon. M. Pickersgill: Pour garder de la suite dans mes propos, je pourrais peut-être répondre à cette question lorsque j'aurai traité des arguments du député de Winnipeg-Nord-Centre.

Comme j'ai commencé à le signaler, la première chose que j'ai dite en m'élevant contre l'amendment est qu'il dépasse la portée du bill. Sans doute, prenant la parole la deuxième fois j'ai employé les termes de la résolution car ils constituent une table des matières commode. Mais mon principal argument se fondait sur ma première allégation: la substance de l'amendement dépasse la portée du bill. Ainsi la présidence ne s'est pas prononcée à la lumière d'un argument qui ne lui a pas été effectivement présenté. Je tiens à le préciser.

• (5.00 p.m.)

La résolution est une table des matières pratique; cela dit, on pourrait ajouter que dans certaines circonstances l'amendement entraînerait des frais au Trésor, mais je voulais signaler surtout que l'amendement dépasse nettement la portée du projet de loi. L'honorable représentant parle du projet de loi comme si l'idée d'indemnité en était le principe directeur. Le principe d'une indemnité n'est pas du tout celui dont s'inspire le projet de loi. Il s'agit plutôt de créer une nouvelle situation où les indemnités ne seront pas nécessaires.

L'objectif réel du projet de loi est clairement indiqué dans la résolution; il s'agit d'établir une politique nationale des transports et, dans ce contexte, de poser certains principes d'ordre général, dont l'un est la concurrence. L'amendement proposé par le député de Port Arthur visait à assurer la concurrence et l'application des dispositions de l'article 1 du projet de loi. Ainsi l'amendement ne dépassait absolument pas la portée du projet de loi.

L'amendement dont il est question ici traite des rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs employés. L'amendement ne vise pas les autres compagnies mentionnées dans le projet de loi. Les compagnies de chemin de fer sont les seules touchées à cet égard. Le député a bien raison de dire que la loi sur les chemins de fer le stipule dans certains cas, mais le député a beaucoup d'expérience dans ce domaine et il sait aussi bien que moi qu'il ne s'agit pas de modifier la portée d'une loi. C'est la portée du projet de loi qui apporte l'amendement. La Chambre n'est saisie que de cela lorsqu'on invoque le Règlement pour savoir si quelque chose dépasse la portée du projet de loi.

La loi sur les chemins de fer traite toutes sortes de questions auxquelles ce projet de loi ne porte atteinte en aucune façon. Le commentaire lu par le président du comité et sur lequel il s'est fondé en partie traite exactement du cas où nous essaierions de traiter une question prévue dans la loi sur les chemins de fer que le projet de loi ne modifie en rien.

De plus, à l'appui de la décision de la présidence, je signale que l'amendement n'avait pas trait à l'article. Ce dernier a surtout trait à l'abandon d'embranchements et à un nombre fort limité d'éléments de la rationalisation se rattachant à l'abandon d'embranchements ou au nouvel arrangement conclu à leur égard. L'amendement vise tout changement que peut apporter une compagnie de chemin de fer, tout changement, toute modification ou tout écart concernant son exploitation, sa ligne principale, ses hôtels, ou quoi que ce soit qui relève de son autorité, y compris l'abandon d'embranchements et certains éléments qui s'y rattachent. Le sujet, en soi, conviendrait donc à l'élaboration d'un projet de loi distinct et l'on a indiqué en maintes occasions que le sujet général donnera lieu à une mesure législative. Mais dire qu'un amendement, ou ce qui est censé être un amendement, sous prétexte qu'il se rattache à un aspect secondaire de toute l'organisation des chemins de fer, ne dépasse pas la portée d'un bill du genre de celui dont nous sommes saisis, c'est, semble-t-il, ne pas vouloir se rendre à l'évidence, vu l'objet que l'amendement lui-même est censé viser. J'estime, pour ces raisons, que la présidence ne s'est pas trompée en rendant sa décision.

[*Français*]

M. Mongrain: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill: Si Votre Honneur ne s'oppose pas à ce que je réponde à la question du député, je pense que certains aspects de l'affaire que le prétendu amendement cherche à régler le sont en fait par les mesures législatives qu'applique le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, quoique je doute que tous les aspects soient ainsi couverts.

M. Olson: Monsieur l'Orateur, après avoir lu avec soin l'amendement, ainsi que les dispositions du nouvel article 314D de la clause 42, je suis porté à croire, moi aussi, que l'amendement proposé par le député de Nickel Belt dépasse la portée du nouvel article 314D. En fait, je dirai que le président du comité a rendu un arrêt approprié en exprimant le même avis. Toutefois, je n'admets pas qu'il dise que l'objet de l'amendement dépasse la portée de tout le projet de loi. Jusqu'à un certain point, j'admets avec le député de Winnipeg-Nord-Centre et avec d'autres que la résolution laissait entendre que le projet de loi devait couvrir certains sujets ainsi que les points connexes et corrélatifs, et qu'il devait être assez vaste pour inclure les conséquences que pourrait avoir pour les employés l'abandon d'embranchements, et d'autres choses prévues par le projet de loi.

D'après le ministre, l'amendement dépasse la portée de la résolution qui ne prévoyait pas des indemnités aux employés puisées dans le Trésor. Mais cet amendement ne prévoit pas que l'on grèvera le Trésor pour indemniser les employés victimes de l'abandon, forcés de déménager ou subissant divers autres dommages. Il se borne à proposer de conférer à la Commission le pouvoir d'obliger une société à indemniser ses employés du fait de ces dommages.

Il y a dans ce projet de loi d'autres clauses —et elles sont nombreuses—qui confèrent à la Commission le pouvoir d'imposer aux sociétés de chemins de fer, des obligations qui leur

coûteront de l'argent. Par conséquent, les directives de l'amendement n'entraîneraient pas plus de frais que d'autres. Je ne crois donc pas que l'amendement soit, pour ces motifs, irrecevable.

• (5.10 p.m.)

La décision d'après laquelle l'amendement dépasse la portée générale du projet de loi m'inquiète, car il pourrait, tel quel ou modifié, être dûment incorporé dans une autre partie du projet de loi, sous le nouvel article 314E par exemple qui traite des réclamations, du droit de réclamer, de la détermination des frais, du paiement de la réclamation, etc. Mais même ce nouvel article, à mon sens, traite de réclamations de dépenses pour le maintien d'un embranchement, non de réclamations pouvant résulter de l'abandon d'un embranchement. Cet amendement dépasserait donc peut-être lui aussi la portée du nouvel article 314E. Tout en reconnaissant dans une certaine mesure le bien-fondé de la décision d'après laquelle l'amendement dépasse la portée du nouvel article 314D, je ne suis pas d'accord avec l'idée qu'il dépasse la portée du projet de loi dans son ensemble et de la résolution précédant le bill; mon décaccord s'explique par l'autre argument que j'ai formulé il y a quelques instants.

J'ose donc espérer, monsieur l'Orateur, que votre décision rejoindra celle du président, selon qui l'amendement dépasserait la portée de cet article mais non celle du projet de loi en insérant dans le bill, à un endroit approprié, une question de fond de ce genre.

M. Bell: Monsieur l'Orateur, je ne veux pas ajouter à votre embarras, mais, si je ne me trompe, cette façon de procéder relève de l'article provisoire 59(4) du Règlement. Le président a tranché cette question sur un aspect autre que son aspect financier. Il a dit en fait que l'argument financier ne s'applique pas. Je me demande, en écoutant cet appel, si vous avez le droit de revenir sur ce sujet. C'est là une chose à laquelle vous devrez songer. J'aimerais revenir sur l'argument du ministre selon lequel l'amendement a été rattaché à un article du bill qui ne lui convient pas. Sauf erreur, nous sommes passés d'un article à un autre du bill sans ordre à cause des difficultés de renumérotage. J'estime donc que l'argument de l'article pertinent ne s'applique pas.

Il me semble que la thèse essentielle a trait à la portée du projet de loi. On a mentionné le projet de résolution lui-même. Il me semble que toute latitude a été accordée à ce sujet. On a soulevé bien des points, comme la loi sur les enquêtes relatives aux coalitions. De nouveaux articles ont été insérés en plein milieu du bill. A mon avis, le bill laisse toute latitude et est très complet. Donc, en ce qui concerne la portée, il serait très difficile de déclarer l'amendement irrecevable à cet égard.

M. l'Orateur: S'il n'y a pas d'autres arguments à présenter pour la gouverne de la présidence, on me permettra peut-être de prendre une décision. Pour commencer, le député de Winnipeg-Nord-Centre a parlé de la répugnance générale des députés à faire appel aux dispositions de l'article provisoire du Règlement qui prévoit un appel à l'Orateur de la décision du président du comité plénier. C'est sûrement là un article du Règlement dont l'application est difficile. Quoi qu'il en soit, il est du devoir de la présidence d'en accepter la responsabilité même si l'article du Règlement peut être difficile à appliquer.

Avec la permission du comité, je vais d'abord traiter de l'argument présenté par le député de Saint-Jean-Albert. Il a contesté le droit de la présidence de rendre une décision sur un deuxième aspect de l'argument présenté au comité, c'est-à-dire les dispositions financières du bill. Il n'est pas nécessaire que j'en parle. La décision, telle que je la conçois, n'est pas en réalité fondée sur ce point. Le président a bien dit qu'il n'avait pas de doutes à ce sujet mais il a fondé sa décision sur d'autres aspects de la question, relatifs à la procédure.

Le député de Winnipeg-Nord-Centre a présenté un argument fondé principalement sur le fait que, d'après lui, l'amendement s'insère dans le cadre du bill. Le ministre des Transports a repoussé cette thèse en disant que, d'après lui, le point capital de l'amendement proposé déborde bien le cadre de l'article lui-même et aussi celui du bill.

Le député de Medicine Hat s'arrête à mi-chemin. D'après lui, même si l'amendement dépasse la portée de l'article, on ne devrait pas le rejeter, parce qu'il ne va pas au-delà des dispositions du bill tout entier. Évidemment, on peut faire valoir des arguments dans les deux sens: à l'égard de l'attitude adoptée par le député de Winnipeg-Nord-Centre, celle du député de Medecine Hat et le raisonnement du ministre des Transports.

A mon sens c'est une affaire de jugement. Le président du comité plénier a pesé les deux arguments. Il connaît les dispositions du bill. Il en a été saisi au comité pendant plusieurs jours. Après avoir entendu les longs plaidoyers, il a décidé que l'amendement outrepasse l'objectif de l'article du bill et du bill lui-même. Comme la question générale est vague, je ne pense pas qu'il faille que je substitue mon jugement à celui du président qui, lui, a entendu les arguments. Je les ai aussi entendus mais sous une forme condensée et je dois donc, en conclusion, appuyer la décision du président du comité.

Le comité va maintenant reprendre l'étude du bill.

La Chambre se forme en comité et reprend la discussion.

Sur l'article 42—

M. Schreyer: Monsieur le président, avant que nous en ayons fini avec le nouvel article 314D, je voudrais formuler quelques remarques au sujet du paragraphe 4. A vrai dire, j'avais espéré le faire avant que le député de Nickel Belt prenne la parole, mais le ministre des Transports l'a convié à présenter son amendement.

L'hon. M. Pickersgill: Je cherchais à préserver son droit, car il s'était entretenu avec moi hier soir.

M. Schreyer: C'est exact. Je ne m'en plains pas, mais j'expliquais simplement pourquoi je n'ai pas formulé ces remarques plus tôt. Je prie les membres du comité et le ministre d'étudier la possibilité de résumer le paragraphe 4 du nouvel article 314D afin d'en préciser le sens. Il n'est pas juste dans ce cas-ci de munir la Commission de pouvoirs et d'un mandat qui sont définis, en des termes aussi généraux et imprécis. J'espère que nous pouvons stipuler dans ce paragraphe un mandat plus précis pour compléter non pour contrecarrer le mandat général accordé par la mesure.

• (5.20 p.m.)

Sauf erreur, le but du paragraphe 4 est de permettre à la Commission, lorsqu'elle étudie des demandes d'abandon, de tenir compte de la hausse des coûts pour une collectivité, des frais accrus de construction de routes pour les municipalités et les provinces, et des pertes pour ceux qui ont fait des placements dépendant du secteur ferroviaire. La Commission peut aussi considérer certains facteurs tels la hausse du coût de production pour les cultivateurs par suite de l'abandon d'embranchements vu qu'ils devront transporter leurs céréales sur une distance beaucoup plus longue jusqu'au lieu d'expédition. Je conclus qu'il est loisible à la Commission d'étudier tous ces facteurs lorsqu'elle est saisie d'une demande d'abandon.

[M. l'Orateur.]

Le motif sur lequel se fonde la Commission pour l'étude de ces question se trouve, je pense, dans l'article proposé 314D (4). C'est une chose, monsieur le président, pour un membre du comité de supposer cela; c'est une toute autre chose de le voir insérer clairement dans la loi. Je demanderais donc au ministre de bien vouloir prendre en considération un amendement que j'aimerais proposer en ce moment. Je propose, appuyé par le député de Nickel Belt:

Que l'article 314D (4) soit modifié par l'adjonction à l'alinéa *b*) de ce qui suit:

«...et, en particulier, mais sans restreindre la généralité de ce qui précède, en ce qui concerne toute action qui cause ou est susceptible de causer des dépenses accrues pour les autorités municipales ou provinciales, des frais de production plus élevés, ou des pertes subites pour les détenteurs de placements liés à l'industrie ferroviaire;»

Permettez-moi de reprendre mon argument à l'appui de l'amendement. Si le ministre veut bien se rappeler l'étude du bill au comité permanent, il se souviendra que certains députés, dont moi-même, ont soulevé la question de ce qu'il y aurait lieu de prévoir pour résoudre les nouveaux problèmes créés par l'adoption du projet de loi. Ainsi, le bill prévoit l'abandon de certaines lignes. Il prévoit la filière par laquelle les demandes d'abandon seront entendues et approuvées ou rejetées. Il est évident qu'en cas d'abandon, les répercussions seront nombreuses du genre de celle dont j'ai déjà parlé succinctement.

C'est un fait que, lorsqu'un cultivateur doit transporter ses céréales par camion sur une distance supplémentaire pour atteindre un centre ferroviaire, ses frais de production augmentent sensiblement. D'après les estimations, il en coûte d'un quart à un demi-cent le boisseau-mille pour transporter des céréales par camion. Il est concevable—je suis certain que cela se produira par suite de l'application de certains articles du bill dans l'avenir—que des agriculteurs seront obligés de transporter leurs céréales 15, 20 ou 25 milles plus loin qu'ils le font aujourd'hui parce que certains embranchements auront été abandonnés. Cela veut dire, à la lumière de calculs rapides et approximatifs, qu'un agriculteur qui exploite

une ferme de 500 acres verra ses frais d'exploitation augmenter de $400, $500, $600 ou $700 par année à cause de frais accrus de transport et le reste.

Le ministre ne devrait pas oublier non plus que les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau représentent un avantage direct très important dont bénéficient les producteurs de céréales de l'Ouest; personne n'en doute un seul instant. C'est l'une des raisons pour lesquelles le député d'Acadia et d'autres ont soutenu un véritable débat et ont lutté ferme au sujet des dispositions du bill qui ont trait aux tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau.

Qu'on me permette d'établir un lien entre ce point et les dispositions de cet article. Si un embranchement est abandonné et qu'un agriculteur doive transporter ses céréales un peu plus loin, il en résulte deux choses. Premièrement, il voit augmenter ses frais de transport et son coût de production. Deuxièmement, il lui est impossible jusqu'à un certain point de profiter des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. Jusqu'à un moment donné, le cultivateur bénéficiera de taux statutaires quant au transport des grains. Si un embranchement local est abandonné et s'il doit transporter ses céréales par camion, il perd une partie de l'avantage dont il bénéficie en vertu des taux statutaires du Pas du Nid-de-Corbeau.

Voici ce qu'en définitive nous faisons. En adoptant cette ligne de conduite et en permettant ces abandons qui, dans certains cas, s'imposent peut-être, nous retirons à certains producteurs particuliers des avantages statutaires dont d'autres continueront à bénéficier. Il s'ensuit donc que la Commission devrait tenir compte de l'augmentation du coût de production pour le cultivateur à cause des mesures prises en vertu des dispositions de ce bill. Du moins, quelqu'un devrait s'en charger et je suppose que la Commission devrait être la première à le faire. Deuxièmement, elle ne devrait pas oublier que ce cultivateur et d'autres producteurs de la même région seront privés de tous les avantages statutaires découlant des taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Monsieur le président, j'estime qu'il ne s'agit pas là d'un élargissement de la portée du projet de loi. Au comité, le ministre m'a lui-même assuré que la Commission pouvait très bien prendre en considération tout ce que j'ai énuméré. Je veux, au moyen de cet amendement, donner à la Commission un mandat plus précis à cet égard. Il s'agit simplement de préciser ce dont on parle en termes généraux au paragraphe 4. J'espère que l'explication que je viens d'en donner rendra l'amendement acceptable au ministre.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'aimerais traiter tout de suite des points soulevés par l'honorable représentant. La seule objection que je pourrais avoir au sujet de son amendement, c'est qu'il rendrait le bill un peu plus long. Franchement, je trouve qu'il constitue foncièrement une répétition. Si le député se reporte au haut de la page 29 du bill, il verra que l'article 314C(3) stipule:

> Lorsqu'elle décide si un embranchement non rentable ou tout segment de celui-ci doit ou non être abandonné, la Commission doit examiner tous les facteurs qui, à son avis, concernent l'intérêt public et, notamment, sans limiter la généralité de ce qui précède...

Permettez-moi de citer quelques-uns des alinéas qui suivent.

• (5.30 p.m.)

> b) les autres moyens de transport dont dispose ou dont disposera vraisemblablement la région desservie par l'embranchement;
>
> c) le laps de temps raisonnablement nécessaire à l'adaptation des moyens de transport qui dépendent en tout ou partie de services assurés par l'embranchement, de sorte que l'économie de la région desservie par la ligne en souffre le moins possible;

Je ne crois pas que l'alinéa *d* soit bien pertinent.

> e) les conséquences économiques de l'abandon d'exploitation de l'embranchement pour les collectivités et régions desservies par l'embranchement;

Je doute que les explications que le député voudrait apporter au nouvel article 314D ajoutent quoi que ce soit aux trois directives précises données à la Commission. Mais s'il croit que son amendement comble une lacune, je n'ai aucune objection à ce que ces mots soient inclus, sauf l'objection que j'ai donnée au début—et peut-être le comité devrait-il y être habitué maintenant—savoir que je n'aime pas beaucoup les répétitions.

M. Olson: Monsieur le président, j'aurais un point ou deux à signaler au sujet de l'amendement et de l'argument du député qui l'a proposé. Les remarques du ministre, relatives aux dispositions figurant à la page 29 du projet de loi, ne tiennent pas pleinement compte de la situation. Les dispositions en question prévoient que la Commission peut tenir compte des pertes réelles, des autres moyens de transport et des effets économiques de l'abandon ou de l'exploitation d'un embranchement. Je voudrais que le ministre se rende bien compte, s'il ne l'a fait déjà, que la Commission n'a nullement l'autorité, selon moi, de modifier l'un ou l'autre des statuts du Canada.

De fait, la loi sur les grains du Canada prévoit une restriction concernant l'octroi de permis aux élévateurs. Si le ministre a promis d'une façon ou d'une autre au cours de l'étude du bill ici, au comité permanent, ou ailleurs que le gouvernement présenterait un amendement à la loi sur les grains du Canada, autorisant l'octroi de permis à certains élévateurs des régions où l'abandon d'un embranchement pourrait être justifié, tant mieux; mais je n'ai entendu jusqu'ici aucune promesse de ce genre. La loi sur les grains du Canada stipule:

«Élévateur» signifie les immeubles dans lesquels le grain de l'Ouest peut être reçu ou hors desquels il peut être directement chargé sur les wagons ou navires...

Il y a effectivement les mots:

...hors desquels il peut être directement chargé sur les wagons ou navires...

Dans bien des régions de l'Ouest canadien, dont ma propre circonscription, un élévateur à grain serait d'une grande utilité pour les cultivateurs de la région avoisinante, en ce qui concerne les livraisons régionales. Souvent d'énormes camions se rendent à l'élévateur et transportent la plus grande partie du grain aux minoteries situées à quelque distance de là. Advenant l'abandon d'embranchements, ces élévateurs ne pourraient plus obtenir de permis, aux termes de la loi sur les grains du Canada.

A cet égard, j'ai proposé un bill à la Chambre en deux occasions distinctes: en 1962 et en 1963, je crois. Bien entendu, le bill a été étouffé chaque fois. Je vois qu'il y a au *Feuilleton*, au nom de l'honorable député d'Acadia, un bill qui est presque la réplique exacte de celui que j'avais alors présenté. Les agriculteurs pourraient éprouver des difficultés dans la livraison de leur grain. Ces difficultés pourraient être atténuées dans une certaine mesure si la loi sur les grains du Canada était modifiée, de façon que la Commission des grains puisse accorder des permis aux élévateurs de certaines régions où les embranchements seraient abandonnés. Il existe sans doute des lignes qui considérées d'un bout à l'autre, ne sont pas rentables. Toutefois, dans certaines régions où une ligne est parallèle à une autre, il serait fort utile que l'élévateur continue à exister.

Le ministre n'ignore pas qu'à l'élévateur le grain est chargé dans de gros camions qui le transportent ensuite, de cette façon économique, à un moulin, ou à un autre élévateur où il sera chargé dans des wagons de chemins de fer. Le ministre a dit que l'amendement était superflu, qu'il ne ferait guère qu'allonger le texte du bill. J'espère qu'il tiendra compte d'au moins un point: la Commission des transports ne doit pas être autorisée à modifier aucune loi, même la loi sur les grains du Canada. A l'heure actuelle, il est interdit à la Commission des grains de maintenir un permis en vigueur si la ligne ferroviaire est supprimée.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le député m'a convaincu, je pense, car j'ai parcouru les deux articles pendant qu'il parlait—ce qui ne veut pas dire que je ne l'écoutais pas—et en effet il y a une différence, que je n'avais pas constatée de prime abord, entre les nouveaux articles 314C et 314D. C'est que le nouvel article 314C énonce les facteurs dont la Commission doit tenir compte en décidant s'il doit ou non y avoir abandon, mais il n'est pas indiqué en toutes lettres qu'elle a le pouvoir de formuler des recommandations, tandis que ce pouvoir est bel et bien énoncé au paragraphe 4 de l'article 314D.

Un élévateur constitue certes un investissement connexe au secteur ferroviaire. Cela ne veut pas dire que la Commission pourrait l'autoriser s'il n'était plus lié à la ligne de chemin de fer, mais elle pourrait présenter des instances et faire des recommandations à ce sujet. A mon avis, ce serait outrepasser la portée de ce projet de loi que de modifier l'article pertinent de la loi sur les grains du Canada. Je ne me sentirais pas assez compétent pour juger de l'opportunité d'un amendement. Toutefois, même si je ne crois avoir rien dit à ce sujet au comité jusqu'à maintenant, j'ai proposé—non pas personnellement, sans doute, mais j'ai veillé à ce que cela soit fait—tant à la Commission du blé qu'à la Commission des grains je crois—qu'il faudrait examiner cette disposition à la lumière de la mesure législative dont nous sommes présentement saisis. Sauf erreur, on est en train de le faire. Cela pourrait répondre dans une certaine mesure à la proposition du député.

Dans ces circonstances, il ne me semble pas que d'autres modifications au texte de l'amendement soient nécessaires. Je pense que les rédacteurs peuvent arranger ces choses comme, par exemple, modifier la ponctuation, et le reste. Si donc le comité estimait, d'une façon générale, que cet amendement pouvait guider la Commission, je serais prêt à l'appuyer.

• (5.40 p.m.)

M. Schreyer: Monsieur le président, je remercie le ministre de sa largeur d'esprit à ce sujet. Nos opinions respectives diffèrent sur un seul point: le ministre semble considérer cet amendement comme n'ayant qu'une importance secondaire. Je pousserai l'audace

jusqu'à dire, cependant, qu'à mon avis, il est extrêmement important, car une disposition de ce projet de loi imposera à quelqu'un la tâche précise de recommander des correctifs aux autorités voulues, lorsque les producteurs verront augmenter leurs frais de production par suite de mesures prises aux termes du bill. Cela pourra également se produire lorsqu'une ou plusieurs personnes perdront des sommes importantes placées dans un endroit desservi par chemin de fer. Des gouvernement municipaux ou provinciaux pourront aussi être visés. Il serait certes parfaitement juste et logique de charger quelqu'un de signaler au gouverneur en conseil ou à une autre autorité compétente, selon le cas, que par suite de l'abandon d'une ligne ferroviaire, il pourra en coûter beaucoup plus cher pour fournir d'autres modes de transport, en l'occurrence, des services de transport routier.

Je pense que la Commission pourrait recevoir une demande d'abandon d'un tronçon de ligne par les chemins de fer qui seraient capables de prouver qu'ils perdent, par exemple, $500 ou $1000 par mille de voie. En l'occurrence, la Commission pourrait vraisemblablement être disposée à approuver l'abandon. Toutefois, lorsque les soumissions seront présentées et qu'il sera prouvé que la construction d'une route pourrait coûter à la municipalité ou, à la municipalité et à la province, quelque $25,000 ou même quelque $30,000 du mille, la Commission devrait tenir compte de ce facteur et pouvoir compter sur quelqu'un avant de faire une recommandation à ce sujet. L'amendement ne ferait que donner cette directive à la Commission pour qu'elle s'en préoccupe d'une façon particulière.

En terminant, permettez-moi de dire qu'il est peut-être vrai qu'on pourrait tirer cette conclusion du paragraphe 4 actuel, mais je ne vois pas de mal à être plus explicite Il y a un autre point que j'aimerais souligner. Le ministre a des façons désarmantes. Il ne cesse de promettre aux membres du comité que telle au telle chose sera faite et de les assurer que c'est ce qu'on se proposait de faire dès le début. Mais les promesses d'un ministre au cœur tendre ne lient pas autant, que je sache, qu'un texte de loi.

M. Bell: Il ne sera peut-être pas ministre bien longtemps.

L'hon. M. Pickersgill: Si le comité le désire, je suis bien disposé à accepter l'amendement.

M. le président: L'amendement est-il adopté?

Des voix: D'accord.

(L'amendement est adopté.)

L'article modifié est adopté.

M. Schreyer: Puis-je vous signaler, monsieur le président, que le député de Kootenay-Ouest a formulé le désir de prendre la parole sur l'article 42?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je me suis entretenu avec le député de Kootenay-Ouest et il a accepté de prendre la parole lorsque nous étudierons de nouveau l'article 1. Il y a quelques temps, nous étions convenus que tous les nouveaux articles, sauf l'article 314D, avait été adoptés et que nous n'entreprendrions pas un nouveau débat sur eux.

Sur l'article 50—

M. Horner (Jasper-Edson): J'ai été très heureux d'apprendre, monsieur le président, que le ministre désirait écourter le projet de loi. Je vais justement lui en fournir l'occasion. Hier soir, le ministre nous a servi un discours assez inusité et manquant passablement de sens pratique, étant donné surtout qu'il a certaines attaches avec l'Ouest canadien.

Le ministre, commentant le nouvel article 50 du bill au sujet de l'article 329 de la loi, a indiqué qu'on revisera à les trois ans les taux du Pas du Nid-de-Corbeau et il a laissé entendre que, selon lui et le gouvernement, ces taux n'étaient pas compensatoires. Il s'est donné ensuite pas mal de peine pour étayer son argument en invoquant les recommandations de la Commission MacPherson. Comme je l'avais déjà fait ici, j'ai vite fait de lui signaler les réserves exprimées par M. Gobeil, un membre de la Commission. Ces réserves sont pertinentes et elles méritent d'être consignées au compte rendu. Voici ce qu'il a dit comme en fait foi le rapport de la Commission MacPherson:

> Toutefois, je ne puis accepter la décision que les autres commissaires ont arrêtée et d'après laquelle il faut une subvention pour dédommager les chemins de fer de prétendus déficits subis par suite du transport du grain et des produits du grain jusqu'aux points d'exportation. A ce propos, je suis en désaccord, et pour trois raisons.
>
> Premièrement, je pense que le Pacifique-Canadien, alors qu'il a obtenu certains avantages très réels en s'engageant, à perpétuité, à accepter un plafond du tarif relatif aux grains, devenait partie à un contrat qui est encore en vigueur et auquel il faut se tenir.

J'en profite pour dire que nous de l'Ouest du Canada estimons que ce contrat doit toujours lier le Pacifique-Canadien comme les autres sociétés ferroviaires. Selon nous, vu que le contrat liant les chemins de fer est à perpétuité, cette disposition est superflue et on

ne peut pas remettre périodiquement cette entente en question en songeant à des dédommagements. Personne ne connaît le montant total des recettes du Pacifique-Canadien en 1897. Cet article est superflu, car les chemins de fer sont liés par un contrat inviolable et nous ne pouvons donc accepter la proposition du gouvernement tendant à le reviser dans trois ans.

L'hon. M. Pickersgill: Il s'agit d'un contrat avec le Pacifique-Canadien pour le transport des céréales à Fort-William. Une loi oblige le Pacifique-Canadien à transporter des céréales à Vancouver et le National-Canadien à transporter des céréales à Churchill. Aucun de ces cas ne faisait l'objet d'un contrat. C'est la loi du Parlement qui le veut ainsi et elle ne sera pas remise en question. Seul le coût du transport de ces céréales sera revisé.

M. Horner (Jasper-Edson): J'allais parler de la situation de l'autre chemin de fer en vertu de ce contrat, car celui-ci, sauf erreur, a déjà été revisé à deux reprises, soit au début du siècle et en 1925. A l'époque, les taux étaient censés s'appliquer au Canadien-National lors de sa création, et nous avons renoncé à certains droits en vertu de la convention du Nid-de-Corbeau, mais nous avons déclaré que nous refuserions d'abandonner les autres. Nous avons renoncé à la partie du contrat prévoyant des taux plus bas pour le transport des marchandises vers l'Ouest du Canada. Même lorsque nous avons consenti, en 1925, à abandonner ces droits, les chemins de fer ont déclaré qu'ils transporteraient les céréales au taux maximum.

• (5.50 p.m.)

M. Gobeil ajoute:

Deuxièmement, je ne pense pas que les études sur le prix de revient du mouvement du grain présentées à la Commission aient réussi à mesurer l'étendue des pertes qu'on prétend que les chemins de fer subissent par suite du transport du grain aux tarifs statutaires. Je ne suis pas convaincu non plus que les études en question aient pu établir qu'il se produit vraiment des pertes.

Hier soir, le député de Rosthern a traité surtout du deuxième point. Nous ne croyons pas qu'il y ait vraiment des pertes. J'aimerais signaler de nouveau au ministre deux chemins de fer secondaires qui transportent des céréales depuis des années aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Une de ces entreprises, l'*Hudson Bay Railway*, a été exploitée par son propre ministère. C'est, je crois, en 1956 ou en 1957 que le National Canadien a assumé l'administration de l'*Hudson Bay Railway*. J'aimerais signaler au ministre le rapport annuel de son ministère pour 1957 qui révèle qe l'*Hudson Bay Railway* avait transporté 600,000 tonnes de marchandises dont 78 p. 100 représentaient des céréales destinées à l'exportation. Les passagers et des marchandises diverses comptaient pour le reste. Nous parlons de frais compensatoires, de frais variables ou, comme l'a dit Donald Gordon, des déboursés réels. Cette ligne, dont 78 p. 100 du volume d'affaires consistaient dans le transport de céréales d'exportation, a enregistré en 1957 des bénéfices de $34,000. C'était un ministère du gouvernement qui administrait ce chemin de fer et je n'ai rien trouvé de plus inefficace au Canada qu'un ministère du gouvernement.

Nous parlons des frais, et M. Gobeil dit que le chemin de fer n'avait jamais effectué une étude légitime des coûts. Hous partageons sans réserve l'avis de M. Gobeil. Les chiffres ne sont pas conformes à la réalité. Comme il le signale dans son rapport, les pertes découlant du trafic-voyageurs peuvent varier de 75 millions de dollars à 255 millions de dollars, ce qui constitue une différence considérable.

L'autre chemin de fer que je désire signaler au ministre traverse ma propre circonscription; il s'agit du *Northern Alberta Railway* en exploitation depuis 1927. Cette ligne transporte surtout des céréales assujetties au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Le *Northern Alberta Railway* n'a pas subi de pertes ces dernières années. Quelque chose cloche lorsque ces deux petits chemins de fer peuvent transporter des céréales avec profit, alors que les deux sociétés de chemin de fer importantes soutiennent toujours qu'elles perdent de l'argent en transportant des céréales. Dans l'Ouest canadien, nous n'y croyons pas du tout. D'après nous, cet article est superflu. Comme je l'ai dit tantôt, il va à l'encontre de notre contrat et les chiffres relatifs aux coûts sont inexacts.

Je tiens à signaler un autre point. Les exploitants du rail parlent de tonnes-milles. Celui qui a traversé l'Ouest canadien en avion comprend l'énorme différence entre transporter une tonne de grain sur une distance d'un mille dans l'Ouest du Canada et transporter une tonne de grain ailleurs au Canada. Les prix de revient, par tonne-mille, que les compagnies ferroviaires continuent d'utiliser manquent absolument d'à-propos et sont erronés. En citant ces chiffres, les chemins de fer servent mal leurs intérêts et prennent ceux à qui ils les citent pour des idiots. C'était le deuxième point de M. Gobeil et l'une des raisons pour lesquelles il ne pouvait accepter le rapport MacPherson quant à la subvention du transport du grain. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous ne nous pouvons l'accepter non plus; c'est pourquoi nous trouvons cet article superflu; il devrait être supprimé.

De nouveau, je cite les paroles de M. Gobeil:

> Troisièmement, je crois que si le transport du grain entraîne des pertes, c'est en raison des frais d'entretien des lignes à faible densité plutôt que des dépenses auxquelles donne lieu le transport du grain.

D'après nous, c'est une erreur que de proposer de reviser ces taux dans trois ans. Comme le ministre a dû s'absenter pour quelques instants, je vais adresser mes observations à son secrétaire parlementaire. Originaire de la Colombie-Britannique, il se rendra compte des frais de transport qui sont notre lot dans les provinces des Prairies. Il doit comprendre à quel point nous tenons au contrat conclu par nos ancêtres. C'est d'ailleurs à cause de ce contrat que nous sommes allés nous installer dans l'Ouest. Le gouvernement de l'époque avait dit que nous pourrions coloniser le pays. Il nous avait assuré que nous pourrions y amener nos machines et exporter nos produits. Voilà le point capital de la convention du Nid-de-Corbeau. Nous prétendons que ce contrat est inviolable. Cette disposition du bill vise ce contrat-là et nous voulons qu'on la supprime.

Si, de l'avis du gouvernement, la nouvelle Commission, doit entreprendre des études, fort bien. Elle a déjà le pouvoir, en vertu de l'article 15 du bill, de faire enquête et rapport au ministre sur les relations entre les divers moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada et sur les mesures qui devraient être adoptées pour coordonner le développement, la réglementation et la direction des divers moyens de transport à l'intérieur, ou en provenance du d'entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques des moyens de transport à l'intérieur, ou en provenance du Canada. Si le gouvernement vise particulièrement les taux applicables aux céréales, que renferme notre contrat inviolé, inviolable, c'est qu'il a l'impression de subventionner les producteurs de céréales de l'Ouest. Nous rejetons immédiatement et carrément cette idée. Nous voulons que le gouvernement examine cette disposition. Nous n'acceptons pas qu'il nous dise: «Nous n'allons pas vraiment supprimer les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, nous allons simplement les étudier».

Comme on l'a déjà demandé, sur quoi se fondera l'étude de ces taux. Les chemins de fer vont-ils nous raconter d'autres balivernes au sujet des frais par tonnes-milles? Vont-ils se servir de données d'il y a trois ans? Quels chiffres vont-ils employer. Nous ne voulons pas de cette étude. La Commission est autorisée à entreprendre des études sur n'importe laquelle ligne ou sur tout produit. Pourquoi le gouvernement choisit-il les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. La seule disposition acceptable serait celle qui assurerait le maintien de ces taux. Nous ne voulons pas que ceux-ci soient étudiés dans trois ans, par Pierre, Jacques ou Jean. Nous rejetons l'emploi de coûts variables sur lesquels nous ne connaissons rien.

Il y a eu une foule d'enquêtes royales sur les transports. Si on consulte les rapports des commissions, on s'aperçoit qu'elles ont toutes pâti, comme l'a indiqué M. Gobeil, d'un manque de données précises. Dans son rapport, M. Gobeil signalait qu'au moment même où les témoins citaient des chiffres sur les prix du transport des grains, le personnel des chemins de fer s'apprêtait à modifier ces prix. Présentement, nous parlons du Pacifique-Canadien, société privée. Tout ce qu'elle a pu déclarer, c'est une perte de deux millions de dollars sur le transport des grains en vertu de ces taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Je dis au gouveernement et au secrétaire parlementaire que le Pacifique-Canadien peut facilement éponger ce déficit grâce aux biens-fonds acquis par la société en vertu de cet accord. J'estime que ces biens rapportent à la société des bénéfices qui, à eux seuls, dépassent de beaucoup deux millions de dollars par année. Nous sommes convaincus que le Pacifique-Canadien en particulier, a eu la meilleure part du gâteau. A notre avis, cette disposition permettant de se prononcer sur l'exploitation du transport des grains dans trois ans n'est pas du tout justifiable. Nous la rejetons d'emblée.

• (6.00 p.m.)

Le député d'Acadia a parlé du problème de la modernisation et de la mécanisation. Le tableau est médiocre pour les chemins de fer. Ils l'ont voulu ainsi pour forcer le gouvernement à modifier ces taux. A mon sens, cet article leur permettra de continuer à exercer leurs pressions. Je n'accepte pas ce que le ministre a soutenu hier soir, car les chemins de fer n'ont pas cessé d'exercer des pressions. Ils sont passés maîtres dans l'art d'influer sur le gouvernement pour obtenir plus d'argent. Qu'ont-ils fait lors de leurs récents conflits syndicaux? Rien, jusqu'à ce que le Parlement soit saisi de la question. Le Parlement a dû leur verser des fonds sous forme de subventions.

A mon avis, cet article encourage les chemins de fer à s'ancrer dans leurs positions, au lieu de moderniser et de mécaniser leurs installations, surtout dans les régions où l'on manutentionne des céréales. Pour continuer à exporter du grain au rythme où nous l'avons

fait depuis deux ans, il nous fait de meilleures facilités ferroviaires, et c'est aux chemins de fer d'améliorer leurs installations.

J'aimerais revenir sur la question soulevée hier soir par le ministre: comment les chemins de fer obtiendront-ils des fonds pour cela. Le ministre a donné à entendre—je ne sais s'il parlait au nom du gouvernement—que l'expéditeur de céréales de l'Ouest a été subventionné par les autres expéditeurs du Canada. Lorsque le ministre et son secrétaire parlementaire examineront cette question, ils s'apercevront que les citoyens de l'Ouest ont payé une subvention aux citoyens de la région centrale du Canada par suite des taxes convenues, en vigueur pendant un certain nombre d'années. Les chemins de fer ont dû consentir à certaines taxes par suite de la concurrence des camions.

Je ne discuterai ni de la géographie ni de la discrimination, mais le ministre a laissé entendre qu'il y a de la discrimination en ce qui a trait aux tarifs. Je répète que c'est un contrat sacré. A mon avis, il n'y aura pas de revision tous les trois ans. Il y a déjà eu des revisions: la Commission Turgeon, la Commisin MacPherson ainsi qu'une autre avant cela ont toutes étudié le transport des céréales. Aucune n'a présenté de solution unanime quant au coût du transport des céréales. Nous voulons que l'on s'en tienne à ce contrat. Si la Commission veut accomplir un bon travail, elle peut entreprendre des recherches et des études conformément à l'article 15 du projet de loi. Elle peut dire aux chemins de fer comment transporter les céréales sans dépasser le plafond des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le gouvernement devrait donner des directives. Il devrait faire les études et les recherches nécessaires afin que les chemins de fer apprennent à faire les choses dont j'ai parlé. Nous réagissons fortement devant les allégations présentées dans tous les rapports au sujet des prix. Les prix présentés par les chemns de fer Nationaux du Canada au comité permanent sont si nébuleux et si mal fondés qu'ils ne fournissent pas du tout un terme précis de comparaison.

On a montré que deux petites lignes de l'Ouest du Canada peuvent faire le transport des céréales à ces tarifs et réaliser des profits. A notre avis, tous les chemins de fer peuvent faire de même. Au cours des deux dernières années, le transport des céréales a augmenté, et le revenu des chemins de fer s'est sensiblement accru. Par suite de cette augmentation, leur revenu net a donc augmenté. Selon nous, si les chemins de fer s'étaient procuré de l'équipement plus moderne, ils auraient pu transporter une plus grande quantité de céréales plus rapidement, nous aurions pu vendre plus de céréales et, par conséquent, les chemins de fer auraient pu augmenter leurs revenus. Nous nous opposons à ce que le gouvernement ait à ordonner à cette Commission de reviser les tarifs tous les trois ans.

Comme le projet de loi n'est pas assez explicite, il n'indique pas comment la Commission va fixer les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. De toute façon, nous n'admettons pas la nécessité d'une telle revision. Si le ministre veut abréger le projet de loi, il n'a qu'à supprimer tout le reste de l'article 50, après la ligne 30. Je le répète, l'article 15 donne à la Commission le pouvoir de reviser les frais en tout temps et de faire des recommandations pertinentes au gouverneur en conseil.

Si le ministre veut raccourcir le débat et le projet de loi, il n'a qu'à consentir à enlever tout ce qui suit le paragraphe 4 de la disposition 328 dans l'article à l'étude. Cela nous avancerait beaucoup, et nous de l'Ouest canadien en serions bien plus heureux. Je ne saurais signaler avec trop d'énergie au ministre le grave danger où il se trouve en nous stigmatisant de l'idée d'une subvention—d'après l'essence de ses remarques d'hier soir—et de celle que les expéditeurs canadiens subventionnent l'Ouest du Canada quant au mouvement du grain. Nous n'admettons pas cela.

L'hon. M. Pickersgill: Le député est sans doute de bonne foi, mais je n'ai jamais dit cela. J'ai dit que s'il y avait perte, je ne voyais que deux sources de dédommagement: le Trésor, ou le fret payé par les autres expéditeurs. Et j'ai dit indiquer ma préférence pour le Trésor. Mais je n'ai pas dit qu'il y avait perte. J'ai refusé cette fois d'inclure cette clause dans le bill qui figurait cependant dans le bill n° C-120 parce que j'estimais que nous devions d'abord nous renseigner. C'est de mauvaise guerre d'insinuer que j'ai cru à une perte uniquement parce que M. MacPherson y croyait. Tout en rejetant l'idée de perte inéluctable je ne le considère pas comme impossible. Je reconnais honnêtement mon ignorance à cet égard. Mais je suis en droit de connaître les faits, tout comme les contribuables canadiens. Voilà le seul objectif de l'article 329. Il remplace les hypothèses par des faits. Si les suppositions du député sont justifiées, pourquoi refuse-t-il de connaître les faits.

M. Horner (Jasper-Edson): C'est pourquoi j'avais signalé au ministre que nous nous opposons, dans l'Ouest canadien, au stigmate d'une subvention. En insérant cet article, le gouvernement inflige ce stimate-là. L'article 15 accorde à la Commission tous les pouvoirs dont elle a besoin pour étudier ces problèmes. Permettez-moi de rappeler l'alinéa *b* de l'article 15 qui stipule:

> ...entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada;

Si cela ne comprend pas tout, j'ignore ce qu'il faudrait y ajouter. Il comprend les études. Cette partie de l'article 15 permet à la Commission et à ses économistes de vérifier le coût du transport des céréales. Si les compagnies de chemin de fer peuvent démontrer qu'elles subissent des pertes constantes dans ces conditions, une fois qu'elles auront modernisé leur outillage et ainsi de suite, nous, dans l'Ouest canadien, serons disposés à accepter la chose. Mais nous n'y sommes pas disposés dans les circonstances actuelles, et l'article 329 laisse entendre par déduction que le reste du Canada nous subventionnerait. Nous rejetons vigoureusement cette formule.

Le ministre voudra bien, j'espère, examiner à nouveau l'article 329, qui est redondant puisque les paragraphes *b* et *c* de l'article 15 prévoient certaines études. D'où vient l'opposition du ministre? D'après l'article 15, la Commission a le droit de faire des études. Pourquoi s'en tient-il au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau? Pourquoi essaie-t-il de rompre un contrat inviolable?

Hier soir, le député de Mackenzie a déclaré que ce contrat nous tenait à cœur. Le ministre ne l'ignore pas. Nous irions plus vite s'il voulait supprimer cette partie du projet de loi et passer aux autres dispositions. Pourquoi veut-il conserver cet article du projet de loi qui, à la lumière de l'article 15, n'est plus que du verbiage. Le ministre a parlé de confiance. A mon avis, si le ministre avait confiance en sa propre mesure et si l'article 15 signifie quelque chose, il supprimerait cette partie de l'article 50 pour les raisons que j'ai indiquées.

• (6.10 p.m.)

Avant d'accepter dans son entier la recommandation de la Commission MacPherson, le ministre devrait lire les opinions divergentes formulées par M. Gobeil. Cela est important pour nous, de l'Ouest canadien. Nous voulons bien qu'on fasse des études particulières—de préférence à l'insu des intéressés, afin que les chemins de fer ne viennent pas jeter de la confusion avec leurs chiffres et parler de tonnes-milles à tort et à travers. Une étude économique? Parfait; nous sommes prêts à l'accepter. Mais une enquête publique est une tout autre histoire. Aucune n'a encore su évaluer de façon précise le coût du transport des céréales. La Commission Turgeon n'a pas réussi. La Commission MacPherson non plus, c'est sûr, comme, le rapport majoritaire l'a d'ailleurs reconnu. On est arrivé à quatre listes différentes de chiffres. Le ministre pourrait écourter le débat en supprimant l'article 50 et en faisant confiance à l'article 15, qui autorise la Commission à entreprendre tout ce qu'il veut qu'elle fasse.

M. le président suppléant: Avant d'accorder la parole au député de Moose-Jaw-Lake-Centre, le comité me permettrait-il d'annoncer ce que nous ferons ce soir, à 10 heures, lors de la motion d'ajournement?

Des voix: Entendu.

[*Français*]

M. le président: Il est de mon devoir, en conformité de l'article 39A du Règlement, d'informer la Chambre que les questions suivantes seront débattues au moment de l'ajournement ce soir: le député de Lapointe (M. Grégoire)—La navigation—A propos de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent; le député de Sherbrooke (M. Allard—L'administration de la justice—A propos de la requête de M. Louis Sicotte, qui réclame la révision de ses deux procès; le député de Kootenay-Ouest (M. Herridge)—Le centenaire de la confédération—Le train du centenaire—L'opportunité d'un arrêt à Trail (C.-B.).

[*Traduction*]

M. Pascoe: Monsieur le président, j'attendais de voir si le ministre se lèverait pour accepter la proposition du préopinant et retirer cet article. Dans ce cas, je n'aurais pas eu besoin de prendre la parole de nouveau pendant ce débat pour souligner la nécessité de préserver tel quel le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

J'ai déjà parlé brièvement de ce sujet. Hier soir j'étais de l'avis du ministre jusqu'à un certain point lorsqu'il a dit que la Commission se servirait de ses propres chiffres pour déterminer le montant du revenu provenant du transport de céréales pour l'exportation. Ce soir, je me sens tenu d'ajouter quelques mots à ce que j'ai déjà dit; en tant que député de l'Ouest, c'est le moins que je puisse faire en faveur du maintien absolu des dispositions statutaires qui régissent le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau établi en 1897. C'est un peu la faute du ministre si je reviens là-dessus. En effet, en écoutant ses remarques au comité hier soir, j'ai eu l'impression qu'il trouvait le revenu provenant du transport des céréales insuffisant, et que, selon lui, il serait nécessaire d'accorder une subvention. Dans l'Ouest, nous sommes d'avis que le paiement d'une subvention serait le prélude de l'abolition de ce tarif statutaire.

Nous soutenons que les recettes provenant du transport du grain sont compensatoires au point de rembourser suffisamment ce qu'il coûte aux chemins de fer. Je vais essayer de prouver, pour ma propre satisfaction au

moins, que sous ce rapport les recettes sont déjà suffisantes. En fait, les chemins de fer gagnent de l'argent aujourd'hui en transportant du grain au taux statutaire. Le Pacifique-Canadien est certainement dédommagé par ce que lui rapportent les terrains qui lui ont été concédés lors de l'achèvement de la voie transcontinentale. En d'autres termes, la convention statutaire sur les taux faisait partie d'une entente plus vaste en vertu duquel le Pacifique-Canadien a reçu des terrains et des subventions pour la construction de sa voie. En plus de l'argent qu'elle gagne en transportant le grain, la compagnie doit tenir compte de ce que lui rapportent les terres de la Couronne qui lui ont été concédées, ainsi que de l'argent qu'elle a reçu.

Le ministre a entendu bien des arguments à cet égard et je n'ai pas l'intention de les reprendre tous. Par contre, je tiens à consigner des opinions exprimées dans certains mémoires qui appuient notre thèse. D'après les cartes que le ministre a eu la bonté de distribuer aux membres du comité, on peut voir que l'Ouest des Prairies se ressentira le plus des changements éventuels au taux statutaire. On en a déjà parlé à la Chambre. J'ai été très inquiet lorsqu'on a proposé d'abolir la subvention pont-rail qui défraie en partie le coût du long transport autour du lac Supérieur. Cet argument ne se rapporte pas directement à la question dont nous discutons, mais il montre bien à quel point l'Ouest des Prairies est vulnérable si on ne lui accorde pas une protection complète dans le domaine du tarif-marchandises.

La remarque suivante provient du *Country Guide* où M. J. C. Gilson de l'Université du Manitoba aurait dit:

> Il faut permettre aux chemins de fer de fonctionner d'après un principe rationnel de rentabilité. Il ne faut pourtant pas faire quoi que ce soit qui nuirait à la position concurrentielle des cultivateurs de l'Ouest du Canada sur les marchés internationaux à l'avenir.

C'est dans ce contexte que nous raisonnons aujourd'hui. Nous tenons compte des perspectives qui s'offriront à l'avenir dans l'Ouest des Prairies et nous cherchons à prendre les meilleures dispositions possibles pour l'exploitation des chemins de fer. Je sais que le ministre comprend. Je lui reconnais ce mérite. Toutefois, d'autres après lui ont exprimé au comité permanent des vues qui semblaient peu favorables au maintien des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. A ce sujet, j'ai lu les déclarations du député de Vancouver-Quadra, comme en font foi les *Procès-verbaux* du comité permanent des transports et des communications à la page 2797, vol. nº 39. La citation suivante figure sur cette page, et fait suite à la présentation d'un mémoire par M. Lloyd, chef de l'opposition en Saskatchewan:

> • (6.20 p.m.)
>
> M. Deachman: Monsieur le président, je voudrais me reporter à certaines remarques que faisait M. Lloyd tantôt au sujet du transport des céréales et de l'expédition de la potasse qui seraient captifs. S'il veut dire que le coût du transport des céréales est fixé en vertu d'un tarif statutaire, le transport des céréales n'est certainement pas assujetti à un tarif établi par le chemin de fer, n'est-ce pas?
>
> M. Lloyd: Aussi longtemps que ce tarif demeurera en vigueur.
>
> M. Deachman: Oui. C'est un tarif statutaire avantageux établi il y a fort longtemps par le gouvernement fédéral.
>
> M. Lloyd: Nous ne sommes pas tout à fait certains qu'il soit avantageux.
>
> M. Deachman: Ma foi, il s'agit d'un tarif statutaire établi par le gouvernement fédéral dont la population n'a pas préconisé la suppression devant le comité.

Je partage cet avis.

> On pourrait dire qu'en l'occurrence, le chemin de fer plutôt que l'expéditeur de céréales est captif, n'est-ce pas, monsieur Lloyd, car le taux est imposé par la population ou en fait par l'expéditeur lui-même?
>
> M. Lloyd: Non. Comme je le disais plutôt lorsque je vous ai interrompu, monsieur Deachman, je ne suis pas certain que la chose ait été prouvée et en ce qui concerne ce projet de loi, je partage les opinions de nombreuses gens—et M. Frawley nous en a parlé ce matin—qui estiment, contrairement à l'opinion courante, que ce tarif n'est pas nécessairement désavantageux pour les chemins de fer.

J'ai lu cette partie du rapport parce que je crois personnellement qu'aux audiences du comité certains honorables représentants n'étaient pas très sympathiques au maintien du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

A la page 2785 du même compte rendu, le ministre des Transports aurait dit:

> Au sujet des crédits du Pas du Nid-de-Corbeau...

Je suppose qu'il s'agit plutôt de taux.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai pas eu le temps de le relire.

M. Pascoe:

> ...dans une étude de ce genre...

Il s'agit de la révision des taux d'ici trois ans.

> ....les deux parties devraient non seulement avoir tout le loisir d'exposer leur point de vue, mais aussi de contester les faits faisant l'objet de cette révision.

Je n'ai rien à redire à cela, bien que j'aie l'intention d'expliquer plus tard que nous n'avons pas besoin d'études semblables, comme l'a dit le représentant de Jasper-Edson.

Le Syndicat national des cultivateurs disait dans son mémoire:

C'est pourquoi nous recommandons que les revenus nets du Pacifique-Canadien quant au transport des céréales d'exportation en conformité de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, soient considérés au regard des revenus annuels du Pacifique-Canadien provenant de concessions connexes et de concessions de terre ainsi que du transport d'autres denrées.

Sauf erreur, la mention des autres denrées est le fruit d'une correction apportée au mémoire; elle étaye mon argument selon lequel il faudrait accorder plus d'importance aux immenses concessions faites au Pacifique-Canadien.

Le gouvernement libéral de la Saskatchewan a également présenté un mémoire. J'ai déjà critiqué ce mémoire et je formule les mêmes critiques. Si j'ai bon souvenir, il affirmait que le gouvernement fédéral devrait adopter le projet de loi et ne soulevait aucune objection publique à son sujet. Le parti libéral du Manitoba a aussi présenté, en novembre, je crois, un mémoire dont voici un passage:

S'il y avait la moindre indication que cette étude...

Il est de nouveau question de l'étude dans le délai de trois ans.

...puisse amener l'annulation des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, le parti libéral du Manitoba s'y opposerait avec toutes les ressources dont il dispose.

Je me rappelle qu'un débat a eu lieu sur le mémoire et que les auteurs du document étaient eux-mêmes aussi inquiets que la plupart des députés de l'Ouest à propos de la déchéance possible de l'accord statutaire.

Voici les propos qu'a tenus la Fédération canadienne de l'agriculture:

Premièrement, le versement d'une subvention à l'égard du mouvement du grain aux taux statutaires du Pas du Nid-de-Corbeau est inacceptable. A la suite d'études soignées, nous sommes convaincus que ces taux, convenablement établis, sont compensatoires. De toute façon, ils constituent un article fondamental de la politique économique nationale. Les chemins de fer et le pays en ont profité et en profitent encore, aussi bien que les agriculteurs. Nous soutenons donc très énergiquement qu'il n'y a point place pour des mesures législatives qui pourraient sembler attribuer une prétendue subvention en matière de transport au producteur de céréales de l'Ouest. Pareille méthode, en tenant les taux du Pas du Nid-de-Corbeau pour une subvention à l'agriculture constituerait un stigmate toute à fait injustifié.

Cela étaye énergiquement ce que disait tout à l'heure le député de Jasper-Edson de la prétendue nécessité d'une subvention.

Le 18 octobre dernier, la *Canadian Co-operative Wheat Producers Limited* présentait au comité permanent un mémoire dans lequel elle déclarait:

La question des tarifs statutaires du Pas du Nid-de-Corbeau et tarifs connexes sur les céréales.

La position des coopératives des blés sur cette question est bien de nous et des membres du Parlement canadien. Nous appuyons vigoureusement le principe du maintien des taux statutaires du Pas du Nid-de-Corbeau comme instrument de politique nationale contrôlé par le Parlement.

Voilà une partie de la discussion entamée à propos du contrôle du Parlement sur toute décision prise par la nouvelle Commission concernant ces tarifs. Ces idées, que j'ai consignées au compte rendu, étayent ma thèse.

• (6.30 p.m.)

J'ai déjà évoqué la proposition visant à une enquête, d'ici trois ans, sur les revenus et les frais des compagnies se rapportant au transport des céréales de l'Ouest canadien. La Commission qui sera créée ne devrait pas précipiter cette enquête sur les revenus et les dépenses car, comme on l'a dit, la manutention et le transport des céréales évoluent très rapidement. Cette évolution s'accentuera au cours des prochaines années. Si cette enquête était retardée de plus de trois ou quatre ans, jusqu'à ce que le système de transport soit bien établi, on aurait une idée plus claire de l'exploitation dans les années à venir.

Pour prouver l'évolution en cause, j'ai apporté une photo du *Western Producer*. On y voit deux très grosses locomotives diesel. On lit dans ce journal:

Ces deux locomotives diesel de 3,000 chevaux-vapeur font partie d'une commande de 32 locomotives qui doivent être livrées cette année au Pacifique-Canadien.

Il s'agit de l'année 1966.

Dans une épreuve en montagne, les deux locomotives ont transporté 90,000 boisseaux de blé d'Alberta, de Calgary à Revelstoke; leur capacité est de 60 p. 100 supérieure à celle des locomotives présentement en usage. Au préalable, elles avaient traîné 63 wagons de Medicine-Hat à Calgary en trois heures et trente minutes, neuf minutes de plus seulement que le temps prévu à l'horaire du *Canadian*, fameux train de voyageurs.

Je pense certainement que ces locomotives diesel beaucoup plus grosses pouvant déplacer 90,000 boisseaux de blé à la fois réduiront les dépenses des chemins de fer. J'ai ici un autre rapport qui indique que le National-Canadien a eu en 1966 138,500 wagons, transportant

quelque 277 millions de boisseaux de céréales vers Fort-William, Port-Arthur, Churchill, Vancouver et Prince-Rupert. Il indique en plus que ces chiffres représentent 22,531 wagons de plus qu'en 1965. Il rapporte en outre que d'après les dirigeants du National-Canadien, cette augmentation considérable se maintiendra tout l'hiver. L'article du *Western Producer* ajoute que le Pacifique-Canadien a annoncé des bénéfices accrus. Les recettes nettes du Pacifique-Canadien et les recettes du National-Canadien ont accusé une augmentation considérable au cours des 10 premiers mois de 1966.

Ces chiffres confirment ce que j'avance. D'ici quelques années tout le système de transport s'améliorera considérablement pour ce qui est de l'acheminement de nos céréales. Il semble, aux termes de ces nouvelles dispositions, que le chemin de fer tirera du transport des céréales des recettes plus que suffisantes pour contre-balancer les dépenses subies par suite du taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Tout comme le député de Jasper-Edson, j'aimerais qu'on n'insiste pas pour le moment sur la tenue d'une enquête sur les recettes et les dépenses des chemins de fer aux termes du taux du Pas du Nid-de-Corbeau ou, si on le fait, qu'on attende plus longtemps avant de tenir pareille enquête. Si on ne supprime pas cet article, on devrait y mentionner la possibilité de permettre aux chemins de fer d'utiliser les mêmes droits de circulation ou quelque chose du genre. Il me semble que cela aussi contribuerait à diminuer les dépenses et à venir en aide aux chemins de fer pour ce qui est de leurs frais.

M. Deachman: Monsieur le président, en écoutant les remarques du député de Moose-Jaw-Lake-Centre, j'ai pris beaucoup d'intérêt aux extraits des témoignages du comité des transports et communications, surtout à ceux ayant trait aux propos que j'ai échangés avec monsieur Lloyd, ancien premier ministre de la Saskatchewan, au sujet du taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Voilà sur quoi porteront mes quelques remarques. Je n'envisagerai pas la question du point de vue des gens des Prairies mais plutôt de celui des agriculteurs de la vallée du Fraser quand ils songent au taux du Pas du Nid-de-Corbeau concernant le transport des céréales au pays. Ils font face à un problème qu'ils sont venus exposer à Ottawa il y a quelque temps et qui n'a pas encore été réglé.

J'aimerais me reporter à l'article 328, page 43 du bill, où au paragraphe 1 on décrit le taux du Pas du Nid-de-Corbeau comme il suit:

Les tarifs du grain et de la farine transportés depuis un point quelconque de toute ligne de chemin de fer à l'ouest de Fort William jusqu'à Fort William ou Port Arthur...

[M. Pascoe.]

Or, le paragraphe 2, traite des tarifs du grain et de la farine transportés pour l'exportation depuis un point quelconque de toute ligne de chemin de fer à l'ouest de Fort-William jusqu'à Vancouver ou Prince-Rupert. On a ajouté ici les mots «pour l'exportation». L'article continue en ces termes: «sur une ligne de chemin de fer construite actuellement ou par la suite», et ainsi de suite. Le paragraphe 3 dit ceci:

Les tarifs du grain et de la farine transportés pour l'exportation...

Les mots «pour l'exportation» sont de nouveau employés.

...depuis tout point à l'ouest de Fort-William ou d'Armstrong jusqu'à Churchill sur toute ligne d'une compagnie de chemin de fer...

Cela revient à dire que lorsque du grain est expédié vers l'Est depuis les Prairies jusqu'à la tête des Lacs, c'est tout simplement du grain, mais lorsqu'il est expédié depuis les Prairies jusqu'à Vancouver ou la côte du Pacifique, ils s'agit de grain pour l'exportation ou pour la consomation intérieure assujetti à des tarifs différents.

Aux termes de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau, il existe un tarif pour les expéditeurs de grain vers l'Est, tandis que deux tarifs s'appliquent au grain expédié vers l'Ouest jusqu'à la côte ou à Vancouver, c'est-à-dire un tarif d'exportation et un tarif intérieur. Lorsque le comité des transports et communications a tenu des auditions au sujet de ce projet de loi, monsieur L. A. Curie, président du comité des provendes et des céréales de la Fédération de l'agriculture de la Colombie-Britannique, et monsieur B. H. Creelman, président de l'Association des fabricants de provendes de la Colombie-Britannique, ont comparu devant lui. Ces deux hommes et leurs associations représentent quasiment tous les cultivateurs et tous les producteurs de provendes de Colombie-Britannique. Ils ont présenté un mémoire traitant de ce problème et de ses effets sur les acheteurs de grain produit au pays, surtout pour l'alimentation du bétail et de la volaille dans cette province.

• (6.40 p.m.)

Ils signalent que les tarifs pour l'exportation, de Calgary à Vancouver, sont de 20c. les cent livres, ou $4 la tonne. Pour la consommation intérieure les tarifs de Calgary à Vancouver sont de 65c. les cent livres ou $13 la tonne. De sorte que si vous désirez du grain pour consommation intérieure ou du grain de provende dans la vallée du Fraser, vous pouvez l'obtenir d'un élévateur à Vancouver et c'est le même grain qui est chargé à bord des navires et expédié outre-mer, et dans ce cas,

c'est le grain qui est transporté à raison de $4 la tonne. Toutefois, si vous le prenez à cet élévateur pour le transporter aux fermes de la vallée du Fraser, le tarif-marchandises devient alors $13 la tonne. Une subvention fédérale s'y applique, toutefois, et absorbe une grande partie de ces frais. La subvention s'élève à $8.60 la tonne entre Calgary et Vancouver; c'est-à-dire que le tarif-marchandises intérieur de $13 la tonne bénéficie d'une remise de $8.60.

Considérons maintenant le tarif-marchandises de Calgary à Fort-William, une distance beaucoup plus considérable par chemin de fer. De Calgary à Fort-William, le tarif-marchandises est de 26c. les cent livres ou $5.20 la tonne. Ce tarif s'applique à l'exportation aussi bien qu'à la consommation intérieure. On transporte le grain au même tarif exactement, qu'il soit destiné à l'exportation ou à la consommation au pays même.

De sorte que si vous nourrissez des volailles ou du bétail dans l'Est canadien, monsieur le président, votre grain de provende bénéficie du même tarif-marchandises que le grain destiné à l'exportation. D'autre part, si vous nourrissez des volailles ou du bétail dans la vallée du Fraser, il vous faudra payer le transport de votre grain de $8.60 à $9 la tonne de plus, environ.

Voici ce que les cultivateurs et les autres intéressés en Colombie-Britannique réclament: Que les chemins de fer transportent ce grain au même tarif-marchandises qui s'applique au grain expédié vers l'Est en vertu des taux du Pas du Nid-de-Corbeau et qu'ils traitent les cultivateurs de la Colombie-Britannique de la même façon que ceux de l'Est canadien qui bénéficient du transport du grain vers l'Est. La quantité de grain n'est pas importante. Sauf erreur, la subvention totale qui est versée, s'établit à environ deux millions de dollars. Les cultivateurs de la Colombie-Britannique demandent qu'on supprime la subvention et que l'expédition du grain vers l'Ouest se fasse en vertu des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Les cultivateurs de la Colombie-Britannique demandent aussi les mêmes privilèges et avantages, en ce qui concerne l'alimentation du bétail et de la volaille, que ceux qui sont accordés aux personnes vivant à l'est de la tête des Lacs.

A mon sens, monsieur le président, il s'agit d'une demande raisonnable. Elle n'altérerait pas le projet de loi. Les cultivateurs ont présenté cette demande à la Chambre et au gouvernement canadien à maintes reprises, et d'après moi elle est fondée. Je demande donc au ministre s'il a l'intention d'en tenir compte maintenant.

Je sais qu'il a rejeté la demande lorsque ces messieurs ont comparu devant le comité, en partie, comme il l'a dit lui-même, parce que la Colombie-Britannique n'avait pas présenté de demande particulière pour l'abotition de cette subvention.

L'hon. M. Pickersgill: Le gouvernement de la Colombie-Britannique a dit qu'il ne voulait pas qu'on l'abolisse.

M. Deachman: C'est exact, et la raison en est que la Colombie-Britannique exploite un chemin de fer. Tous ceux qui exploitent un chamin de fer désirent qu'on maintienne le tarif élevé. Pour le transport des céréales de provende vers la vallée du Fraser, le chemin de fer bénéficie de subventions, et rien ne saurait pousser M. Bennett à venir à Ottawa pour demander que son chemin de fer abandonne la protection que le gouvernement fédéral lui accorde sous forme de subventions. Remarquez, monsieur le président, que cette aide enrichit directement le trésor de la *Pacific Great Eastern*, tandis que les subventions versées aux chemins de fer canadiens pour le transport des céréales vers la vallée du Fraser sont prélevées sur le Trésor du Canada. Donc, le moins que je puisse dire, c'est que les recommandations de la Colombie-Britannique ne font que renforcer la thèse des agriculteurs qui préconisent l'abolition de ces subventions.

Il existe quelques moyens de s'y prendre, monsieur le président. En supprimant les mots «pour l'exportation» dans les articles proposés, le gouvernement pourrait facilement modifier le projet de loi. Les tarifs-marchandises seraient alors suffisants. Ou bien, si le gouvernement voulait tergiverser—Dieu sait si les différents gouvernement ont tergiversé là-dessus depuis un demi-siècle—il pourrait ajouter à l'article 329 une disposition stipulant que la question sera examinée après la prochaine revision du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, dans trois ans.

Je suis sûr qu'on aura l'occasion de reviser la chose, ainsi que d'autres problèmes touchant le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Je demanderai donc au gouvernement, avant que le bill soit adopté, de réfléchir à ce que le député de Kenora-Rainy-River et d'autres ont bien souvent dit au sujet de cette affaire de d'accorder à la population de la Colombie-Britannique les mêmes privilèges qu'à celle de l'Ontario en vertu des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous en serions très heureux et nous donnerions l'accolade au ministre, pour un admirable projet de loi.

L'hon. M. Churchill: Le député me permettra-t-il un question?

M. Deachman: Certes.

L'hon. M. Churchill: L'honorable représentant voudrait-il maintenant montrer son courage et proposer l'amendement approprié pour donner de la force à son argument si juste? Il pourrait bénéficier de nombreux appuis.

M. Deachman: Le bill est entre les mains du gouvernement, monsieur le président. Si le gouvernement propose un amendement pour que soient rayés les mots «pour l'exportation» —initiative que le gouvernement peut prendre s'il le veut—alors je l'appuierai.

Les vis-à-vis n'ont rien dit pouvant faire croire que l'honorable représentant et ses collègues voient d'un mauvais œil l'octroi à la Colombie-Britannique des privilèges dont ils bénéficient eux-mêmes dans les Prairies. Je ne voudrais pas proposer un amendement qui, j'en suis sûr, ne ferait que mettre dans l'embarras mes honorables amis d'en face. Je désire simplement assurer à la population de la Colombie-Britannique que justice sera rendue aux cultivateurs de la vallée du Fraser.

L'hon. M. Churchill: Pas de courage.

• (6.50 p.m.)

M. Sherman: Monsieur le président, je voudrais appuyer certains des préopinants de ce côté-ci de la Chambre, notamment les députés d'Acadia, de Moose Jaw-Lake Centre et de Jasper-Edson dans l'attitude qu'ils ont prise quant aux nouvelles dispositions 328 et 329 du projet de loi, surtout en ce qui a trait à la revision proposée des taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

La disposition 329 comporte nombre de points faibles. A mon avis, certains ont été décrits avec compétence et dans le détail par la province du Manitoba dans son mémoire au comité des transports. Par exemple, elle a signalé que les dispositions 329(1) et 329A(3) manquaient d'une certaine logique puisque cette dernière, que nous étudierons bientôt, a trait au mouvement du grain en vrac pour l'exportation et au transport de la farine pour la même fin, par chemin de fer, jusqu'à un port de l'Est depuis un point de l'intérieur, à un tarif conforme à la disposition 334, tarif qui devra être publié dans la *Gazette du Canada*.

Le nouvel article 334 stipule que les taux doivent être compensatoires et définit la manière de déterminer le coût variable de tout mouvement de trafic. Les articles 329 (1) et 329A (3) devraient concorder comme le signale le mémoire de la province du Manitoba. Ce mémoire poursuit en recommandant un amendement à l'article 329 (1) pour remédier à ce manque de concordance. Je n'entrerai pas pour le moment dans le détail du raisonnement en cause monsieur le président, mais me bornerai à signaler le fait à l'appui de mon allégation que l'article 339 de cette mesure législative présente beaucoup de lacunes. La plus grave a trait aux coûts et à l'importance qui leur sera accordée lors de toute revision.

[L'hon. M. Churchill.]

L'article 329 (1) en question, les députés le savent, est ainsi conçu:

> Au plus tard, trois ans après l'entrée en vigueur du présent article, la Commission doit faire enquête sur les revenus et frais des compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction du Parlement, qui sont attribuables au transport du grain et des produits du grain au niveau des tarifs établis ou maintenus en conformité de l'article 328...

L'article en question stipule en outre que la Commission fera rapport au gouverneur en conseil sur ces revenus et frais et sur le montant des versements nécessaires, de l'avis de la Commission, pour aider ces compagnies de chemin de fer à couvrir les frais d'exploitation, etc. L'allusion à ces frais est un piège auquel certains membres du comité permanent des transports n'ont pas l'intention de se laisser prendre de nouveau. Nous avons beaucoup entendu parler, au comité permanent, de frais, particulièrement de ceux qui se rapportent aux chemins de fer, et nous sommes nombreux à en avoir conclu que cette partie de l'article 329(1) risque de nous entraîner dans des querelles juridiques. Nous avons tombé maintes et maintes fois dans ce piège en ce qui concerne les frais d'exploitation des chemins de fer. Mais nous avons eu vent du danger cette fois et nous ne sommes pas disposés à nous laisser prendre.

On a beaucoup parlé au comité des frais d'exploitation des chemins de fer, de la façon dont ils seraient calculés et de la mesure dans laquelle nous y aurions accès lors de l'étude de la présente mesure. Permettez-moi, monsieur le président, de citer en particulier la déposition du professeur George H. Borts, un de ceux qui ont témoigné au comité permanent au nom des provinces du Manitoba, de l'Alberta et de la Commission des transports des Maritimes. Voici un extrait de son mémoire:

> On a fait grand état dans le passé de la nécessité de protéger le caractère confidentiel des frais d'exploitation des sociétés de chemin de fer. Ces sociétés ont prétendu que rendre public ce genre de renseignements les défavoriserait sur le plan de la concurrence par rapport aux autres modes de transports tels que le camionnage. La situation concurrentielle des chemins de fer par rapport aux camions est censée être protégée par une ignorance générale des frais variables du transport ferroviaire. Les chemins de fer estiment que si les camionneurs possédaient ces renseignements, ils sauraient alors quels secteurs du trafic ferroviaire sont vulnérables à la concurrence quant au tarif. Ils s'empresseraient ensuite de réduire leur tarif dans ces secteurs et en chasseraient le service ferroviaire.

Et le professeur Borts de poursuivre:

> A mon avis, c'est tracer là un portrait ridicule et déformé de la concurrence sur ce marché. Avec le temps, les chemins de fer ont perdu aux camions leur trafic à taux élevés par suite des pressions de la concurrence qui poussaient les expéditeurs

et les camionneurs à trouver les produits et les services pour lesquels le camion peut remplacer le rail. Il ne leur a pas été nécessaire pour ce faire de connaître les frais d'exploitation des chemins de fer. Tout ce qu'il faut, c'est un tarif et un service de camionnage plus avantageux que ceux des chemins de fer. Prétendre qu'une connaissance plus précise des frais des chemins de fer permettraient aux camions de s'emparer d'une part accrue du trafic est une hypothèse sans fondement empirique.

J'aimerais citer un autre bref extrait de ce mémoire, monsieur le président si vous me le permettez. Le professeur Borts ajoute:

Il sera impossible d'établir la comptabilité exigée par la mesure législative si les frais des chemins de fer doivent demeurer confidentiels. En effet, d'après le mode de comptabilité exigée par la mesure législative, il faudra instituer des barèmes méthodiques pour les coûts moyens des chemins de fer et déterminer les coûts variables à long terme dans le cas d'articles particuliers et de certains embranchements. Comment la Commission pourra-t-elle publier de tels renseignements sans révéler des détails sur les frais des chemins de fer? Comment peut-elle se conformer à son mandat sans mettre ces renseignements à la portée de tout le monde? Devra-t-elle exercer ses fonctions en secret?

Voilà l'opinion exprimée par le professeur quand il a comparu devant le comité permanent, au sujet du prix de revient. La même position a été prise et reprise, signalée et soulignée, affermie et réaffermie quantité de fois au cours des séances tenues par le comité permanent l'automne dernier, en vue d'étudier la mesure législative proposée. Nos questions portaient toujours, au fond, sur certains renseignements concernant les chiffres précis et réels des frais des chemins de fer et leur mode de comptabilité sur ce point, et chaque fois, nos efforts étaient voués à l'échec; nous n'avons donc jamais pu obtenir de rapport d'experts d'aucune sorte sur les frais ni sur le mode de comptabilité dans nos délibérations à ce sujet.

Je signale donc qu'en ce qui concerne l'étude des paragraphes 1 et 2 de l'article 329 et le fait qu'en effectuant la revision proposée, la Commission ne traitera que des revenus et frais mis à sa disposition par les compagnies de chemins de fer transportant des céréales d'exportation, nous nous trouvons en face d'une terminologie ambiguë, au double point de vue juridique et sémantique, et nous n'avons pas l'intention de nous laisser diriger à l'aveuglette ni de nous laisser berner encore une fois.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, puis-je poser une question au député?

M. Sherman: Volontiers, monsieur l'Orateur.

L'hon. M. Pickersgill: Le député s'imagine-t-il que les frais de transport des céréales ou les recettes provenant de ce transport, quels qu'ils soient, cités au cours de la revision, seraient confidentiels? Ce n'est sûrement pas ce à quoi vise le bill et la chose serait en outre impossible. Le bill prévoit, non seulement dans l'article en question mais dans tous les autres cas où il est question de la possibilité d'un paiement quelconque de la part du Trésor, que tous les chiffres doivent être publiés et soumis à l'examen de tous les intéressés.

• (7.00 p.m.)

M. Sherman: Je sais gré au ministre de l'assurance qu'il nous donne et je suis sûr qu'il fait cette déclaration en toute connaissance de cause et avec tout le sens de responsabilité nécessaire; mais il n'en reste pas moins que nous, membres du comité permanent des transports, avons constamment fait face au problème du manque de renseignements sur les frais. Franchement, il faudra nous promettre que des renseignements précis et spécifiques sur les frais seront mis à la disposition de la Commission. Si la chose est vraie dans le cas de la Commission, pourquoi n'en serait-il pas de même en ce qui concerne le comité permanent des transports?

L'hon. M. Pickersgill: Il ne serait pas difficile, pour le comité permanent, de se procurer les chiffres sur le coût du transport des grains par chemin de fer. Les chiffres sur les frais, qui ont été mis en doute au comité permanent, avaient trait à des genres particuliers d'expéditions qui ne comportaient aucune subvention. Mais du moment que le Trésor intervient, il serait absurde de penser que les chiffres pourraient être confidentiels.

M. Sherman: Je comprends cela, mais il y a beaucoup d'inquiétude et de méfiance dans certaines régions du pays, notamment dans l'Ouest canadien, et dans certaines parties de la Chambre, surtout chez quelques-uns des membres du comité permanent des transports, en ce qui concerne la question des frais. Cela tient à la difficulté qu'éprouve le comité à obtenir ce genre de renseignements.

Comme j'aurais des choses à ajouter sur cet article, j'aimerais, après le souper, reprendre mon discours. Puis-je annoncer qu'il est sept heures?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je ne suis pas sûr qu'on ait expressément convenu de s'ajourner, mais peut-être était-ce implicite. Je veux bien qu'on suspende la séance jusqu'à huit heures.

M. le président suppléant: Dois-je quitter le fauteuil, faire rapport de l'état des travaux et demander l'autorisation de siéger plus tard aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Sauf erreur, la Chambre a décidé de suspendre la séance entre sept et huit heures. Est-on d'accord là-dessus?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Est-on d'accord pour reprendre les travaux interrompus il y a quelques instants?

Des voix: D'accord.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Rinfret, reprend l'examen du bill nº C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

Sur l'article 50—*Taux du Pas du Nid-de-Corbeau.*

M. le président: En vertu d'un ordre qu'on vient d'adopter, je quitte maintenant le fauteil.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à huit heures.

M. Sherman: Monsieur le président, lorsque le comité s'est interrompu il y a une heure, j'étais en train d'esquisser les craintes de l'Ouest canadien, de certains membres du comité et des membres du comité permanent des transports au sujet des tarifs des chemins de fer. Je parlais de l'article proposé 329 (1) qui renferme des dispositions sur les revenus et les frais relatifs au transport du grain et des renseignements qui seraient étudiés par la Commission au cours de la revision proposée dans cette mesure législative. Le ministre a signalé qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter de la question des frais dans ce cas-là parce que le Trésor exigerait ce renseignement et qu'il ne serait pas possible de dissimuler des données pertinentes. Les paroles du ministre sont encourageantes et j'en accepte l'augure.

Cependant, je répète ce que j'ai dit avant la suspension de la séance; un grand nombre d'entre nous vont exiger qu'on leur démontre que ces renseignements précis sur l'établissement des prix de revient—qui, à notre avis, sont absolument essentiels au travail de la Commission—seront de fait, disponibles. Comme je l'ai dit, monsieur le président, bien des promesses semblables ne nous ont donné que de la frustration. Hier, le député de Rosthern, dans un discours éloquent fait à la Chambre a dit, à ce sujet, et je cite ses observations, qui figurent à la page 11866 du compte rendu:

> Si nous songeons à la comptabilité des coûts figurant dans les divers mémoires des chemins de fer, au cours des années passées, à leur incapacité de prouver qu'ils avaient vraiment subi des pertes dans le transport du grain, à cause des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, et au fait que ce bill ne peut assurer le dispositif nécessaire, à mes yeux, pour permettre au Parlement d'étudier efficacement la question, nous devons en conclure encore une fois que les chemins de fer seront libres de réaliser des bénéfices qui influeront sur le bien-être de l'Ouest canadien.

A mon avis, les observations du député de Rosthern que je viens de citer cristallisent de façon efficace et éloquente une des craintes d'un grand secteur de la population du pays, et notamment leur crainte à l'endroit des articles 328 et 329 envisagés, qui portent sur l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau. J'ai dit que cet article 329 proposé renferme, à mon sens, beaucoup d'imperfections sérieuses. J'ai dit que le premier défaut et le plus évident, était le manque d'uniformité. Cependant, j'estime que cette fois non motivée—et dont on ne peut établir le bien-fondé—dans les renseignements sur les revenus et les frais qu'on est censé remettre à la Commission en vue de la revision envisagée des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, est un défaut plus grand encore.

J'estime, cependant, que l'imperfection la plus importante dans cet article 329 est cette disposition prévoyant une revision dans les trois ans après l'entrée en vigueur de l'article. Je soutiens, monsieur le président, que toute tentative de revision semblable dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de l'article militera contre le bien-être de l'industrie agricole et, de fait, contre toute la structure économique de l'Ouest canadien. Les députés de ce côté-ci verraient peut-être d'un bon œil la proposition qu'une telle revision soit faite dix ans, au plus tard, après l'entrée en vigueur de cette mesure.

Grâce à cette disposition, le pays, les chemins de fer et la Commission auraient le temps de s'adapter aux transformations radicales, révolutionnaires, proposées dans cette mesure législative, aux indispensables et prochaines transformations technologiques de nos moyens de transport. Ce délai serait beaucoup plus pratique qu'une période de trois ans ou moins. D'après les termes de ce projet d'article, le délai pourrait être bien inférieur à trois ans. On propose que cette revision n'ait pas lieu plus de trois ans après l'entrée en vigueur

de cet article. On conçoit qu'avec une telle disposition, cette revision pourrait s'effectuer dans un délai très bref. Avec tous les changements prévus et prévisibles d'après cette mesure révolutionnaire, je soutiens que le délai alloué à la Commission n'est pas réaliste. Je le répète: on aura peut-être envie de procéder à une revision d'ici dix ans, mais les membres de ce parti ou du comité permanent des transports n'ont certes guère envie de prendre cette initiative dans le délai stipulé par le projet d'article 329.

Dans l'Ouest, nous ne voulons pas qu'on touche aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. D'autres députés ont parlé éloquemment en ce sens, mais j'y reviens et j'y insiste. A mon avis, cela n'est pas un gaspillage de temps pour le comité ni pour le pays en général; c'est une position qui ne saurait être soulignée en termes trop énergiques. Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, monsieur le président, sont les piliers de l'industrie et de l'entreprise dans l'Ouest canadien; ils sont aussi importants pour l'Ouest que la question de la parité des ports, par exemple, pour les Maritimes. Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, et l'arrangement qui existe à cet égard, sont les fruits des grands efforts spirituels et mentaux de nos compatriotes de l'Ouest canadien.

• (8.10 p.m.)

Nous ne voulons pas qu'on y touche. C'est notre préoccupation pour cette pierre angulaire de notre économie, pour un avenir mystérieux, révélé à demi par ce projet de loi, qui pousse un grand nombre d'entre nous, dont moi-même, à lutter pour défendre ces taux. Nous ne voulons pas accepter chat en poche, monsieur le président. Nous savons ce que nous offre l'accord relatif aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau C'est un accord statutaire, établi à perpétuité, et qui durera aussi longtemps que l'avenir peut nous le laisser prévoir. Nous ne voulons pas compromettre la stabilité et la sécurité de cette institution vitale au bien-être de l'industrie de base de l'Ouest canadien, industrie essentielle à l'économie et à la prospérité de notre pays.

Nous pourrons un jour approuver une revision, mais nous ne voulons pas l'inscrire dans la loi. Nous ne voulons pas nous engager par écrit, dans un texte imprimé, à effectuer une revision dans le délai de trois ans prévu dans le projet de loi. Nous ne voulons pas non plus établir une fois pour toutes que cette revision ne nous intéressera jamais, que nous refuserons de voir sa commodité et son utilité. Une revision de l'accord pourrait s'imposer bientôt, mais nous préférerions pouvoir la faire à la bonne franquette. Nous préférerions que la mesure législative soit rédigée de telle sorte qu'aucune mention particulière pour ou contre la revision proposée n'y soit incorporée.

Les paragraphes 1 et 2 de l'article 329 menacent, selon moi, la sécurité de notre industrie agricole de l'Ouest, que le ministre l'admette ou non. Ces paragraphes menacent la sécurité et la réputation de notre industrie agricole de l'Ouest, car ils prévoient une revision qui, somme toute, ne peut servir qu'à soulever l'opinion publique contre le cultivateur de l'Ouest.

La lutte du tarif-marchandises a été menée et gagnée. Elle fait partie de nos statuts et influe sur notre industrie nationale et notre vie politique. De tout remettre en question, de reprendre la lutte, de donner la chance à toutes les factions opposées, aux divers intérêts, aux groupes influents et autre parties en cause de reprendre leur plaidoyer, de répandre leurs préjugés et d'imposer leurs attitudes propres, serait d'après moi inviter de fait la destruction. Au mieux, ce serait exposer le cultivateur de l'Ouest, l'industrie de l'agriculture de l'Ouest, à une situation embarrassante.

J'exhorte le ministre à supprimer complètement l'article 329 du projet de loi. Il a sérieusement prêté une oreille attentive à nombre d'instances sur ce sujet au cours des derniers jours. Si l'on compte le temps qu'il a passé au comité permanent, il y a quatre ou cinq mois qu'il écoute des instances avec patience, intérêt et une mine entendue. Il a accepté des recommandations et des amendements en grande quantité. Il a accepté de perfectionner sa mesure. Je l'exhorte à continuer dans cette voie. L'article de la loi, tel qu'il est incorporé au projet de loi, aboutirait finalement—solution ultime au problème si on veut—à créer une situation où l'on imposerait à nouveau le stigmate de la subvention au cultivateur de l'Ouest. Ce serait un bien mauvais service à rendre à ce dernier et à l'Ouest en général.

Le ministre, avec un souci admirable et exemplaire des détails et des sentiments de tous les députés, s'est consacré à diriger jusqu'ici l'examen de cette mesure. Que ce projet de loi devienne son œuvre, son chef-d'œuvre, qu'il envisage, comme le demandent les députés de ce côté-ci de la Chambre, la suppression de l'article 329. Ce faisant, il permettrait au

projet de loi de refléter un respect envers l'Ouest et son industrie agricole, qui lui manque à l'heure actuelle, à cause du libellé de l'article en question.

M. Watson (Assiniboïa): Celui-ci aussi est un des plus importants articles du bill n° C-231 en ce qu'il touche à l'agriculture et à l'Ouest du Canada en général. Je ne puis m'empêcher de songer au temps où la Saskatchewan et l'Alberta sont devenues des provinces, et aux luttes que les cultivateurs, voulant aménager un moyen de transport pour leurs céréales, avaient livrées avant cette époque aux compagnies de chemin de fer et aux négociants en céréales.

Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, qui avaient fait l'objet d'une loi en 1897, protégeaient tant les compagnies de chemin de fer que les cultivateurs qui allaient devoir s'en servir. Ce tarif a, grâce aux chemins de fer, grandement contribué, depuis 60 ans, au développement de l'Ouest. Nous sommes maintenant à un tournant de notre histoire où une mesure législative peut provoquer des changements pouvant influencer toute notre économie. Nous ne disons pas qu'il ne devrait pas y avoir de revision. Il est normal de reviser certaines choses lorsqu'il est question de l'abandon de lignes de chemins de fer. Il se peut que certains tronçons d'embranchements ne soient pas rentables et qu'on devrait les abandonner.

L'article 329 (1) stipule:

> Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent article, la Commission doit faire enquête sur les revenus et frais des compagnies de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement qui sont attribuables au transport du grain et des produits du grain au niveau des tarifs établis ou maintenus en conformité de l'article 328...

• (8.20 p.m.)

J'ai dit que l'entente avait été conclue pour protéger les chemins de fer. Elle leur assurait un volume d'affaires régulier à certains prix. L'entente était la seule protection des agriculteurs de l'Ouest canadien. Si l'on examine cette carte des chemins de fer des Prairies, il appert que c'est surtout grâce aux revenus du transport des céréales que ce vaste réseau est aujourd'hui maintenu. Fondamentalement, c'est tout. Il y a bien une ligne par ci par là, comme la *Pine Point Railway*, desservant les exploitations minières du Nord ou encore les exploitations de potasse. Mais ce sont des cas isolés. Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont notre seul moyen de garantir une protection quelconque aux cultivateurs et aux producteurs qui se servent de ces chemins de fer. Si l'on commence à prévoir des dispositions en vue d'une revision des revenus d'ici trois ans, c'est un premier empiétement...

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant répète une phrase que deux ou trois de ses amis ont employée. J'ai l'impression qu'en dépit de mes efforts répétés pour la corriger, je n'ai eu aucun succès. Permettez-moi de répéter ceci: nous n'avons nullement l'intention, voire, il est interdit par le projet de loi, de reviser les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Ils sont bloqués pour toujours aussi solidement que peut le faire une mesure législative. Nous avons même amélioré la situation en les bloquant nommément dans le cas de Churchill.

La revision porte uniquement sur les frais de transport de ces céréales. Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau ne courent aucun risque; en fait, cette revision les protégera et si les vis-à-vis ont raison de croire que ces taux sont compensatoires, le plus tôt quelqu'un établira objectivement le bien-fondé de cet argument, le mieux cela vaudra car alors personne ne pourrait s'attaquer à ces taux. Voilà ce que nous tentons de faire.

Je n'aime pas beaucoup ce que laissent entendre les discours des vis-à-vis. Il paraît que moi—qui ai toujours agi pour renforcer les taux du Pas du Nid-de-Corbeau—je tente de façon insidieuse de les faire disparaître. C'est tout le contraire, mais j'estime que les Canadiens ont le droit de savoir ce qui en est vraiment vu qu'une commission royale d'enquête instituée par le chef de l'opposition a déclaré que les taux ne sont pas compensatoires. Nous n'acceptons pas cette opinion, mais nous ne prétendons pas le contraire. Nous disons simplement que d'ici trois ans une commission objective doit établir quels sont les faits. Si elle en vient à une certaine conclusion, elle peut recommander qu'un certain versement soit fait aux chemins de fer afin de protéger les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Voilà le but que nous visons. Quand le gouvernement Meighen les a abolis après la Première Guerre mondiale, le gouvernement libéral les a rétablis.

Je commence à en avoir assez de la tournure des événements au comité. La seule fois dans notre histoire où l'on s'est élevé contre les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, ce fut après la Première Guerre mondiale et l'attaque avait été lancée par un gouvernement conservateur. Je crois qu'ils sont plus avisés maintenant. Nous essayons d'incorporer ces taux aussi fermement que nous le pouvons dans la constitution. Mais les députés ne doivent pas oublier que dans tout le régime de tarif-marchandises du pays, ces taux sont les seuls à être garantis presque à perpétuité aux cultivateurs de l'Ouest. Nous soutenons uniquement que si ces taux ne sont pas compensatoires, le Trésor doit acquitter le déficit et non les autres expéditeurs de marchandises ailleurs au Canada. Voilà certes une attitude raisonnable à adopter. Ce n'est sûrement pas juste pour les cultivateurs de l'Est, pour les

pêcheurs des provinces atlantiques ou pour les habitants de la Colombie-Britannique de s'attendre à ce qu'ils paient des taux de transport plus élevés pour maintenir les taux du Pas du Nid-be-Corbeau au profit des cultivateurs de l'Ouest. Si les taux du Pas du Nid-de-Corbeau ne rapportent pas, alors le Trésor devra combler la différence. C'est absolument tout ce que dit le bill. Il ne dit pas qu'ils ne sont pas compensatoires.

Je crois que si les honorables députés d'en face avaient la foi qu'ils prétendent avoir, ils n'auraient pas du tout peur de cet examen. La seule conclusion qu'on puisse tirer de leur crainte désespérée, c'est qu'ils ne croient pas eux-mêmes ce qu'ils disent. S'ils croient vraiment que les chemins de fer font de l'argent en transportant le grain, pourquoi s'inquiètent-ils de ce que la population le sache? Ils n'ont pas de raison de s'inquiéter si les taux sont compensatoires. La seule raison qu'ils pourraient avoir de s'inquiéter serait qu'ils ne le soient pas—et je ne comprends pas quelle inquiétude ils pourraient avoir puisque la loi stipule que si les taux ne sont pas compensatoires, le Trésor doit combler la différence. C'est tout ce qui en est et je crois qu'il est temps d'envisager les faits tels qu'ils sont dans la loi. Je me suis efforcé d'être patient à ce sujet et j'entends continuer d'être très patient, mais c'est difficile d'écouter interminablement les députés d'en face dire exactement le contraire de ce que le bill dit en langage très clair.

C'est là ma seule raison d'interrompre le député qui est, si je puis dire, l'un de ceux qui se montrent le moins blessant à la Chambre; c'est un député que j'estime hautement; je souhaiterais seulement pouvoir réaliser dans ma profession ce qu'il a pu réaliser lui dans la culture du blé.

M. Sherman: Le ministre parle de la confiance des députés de ce côté-ci de la Chambre. N'est-il pas d'avis que les déceptions auxquelles nous avons été en butte, dans certaines de nos enquêtes au comité permanent, ne sont pas de nature à raffermir notre confiance dans la mesure législative?

L'hon. M. Pickersgill: Je ne suis pas du tout de cet avis. C'est le député de Winnipeg-Sud, je pense, qui a amorcé le feu d'artifice qui s'est déclenché environ deux heures plus tard, lorsqu'on a tenté d'obtenir certains renseignements sur les taux pour le transport de denrées autres que le grain et sur les frais concernant d'autres denrées. Je ne reproche à personne l'enquête du comité; les députés en question étaient tout à fait dans leur droit, selon moi. Mais en ce qui concerne les autres taux, il n'était nullement question de paiements quelconques de la part du Trésor.

• (8.30 p.m.)

D'ici la fin de la séance, je vais passer le bill en revue et signaler tous les cas où les frais devront être publiés. Les députés ne seront donc pas tenus de se fier à ma parole, puisque tout est inscrit dans le bill. Quand il s'agit de prélever des fonds sur le Trésor public, les députés, d'après moi, ne devraient pas laisser entendre que les chiffres en cause ne feront pas l'objet d'une étude des plus minutieuse. Je crois faire preuve d'assez d'hésitation lorsque j'affirme ne pas vouloir obliger les chemins de fer à nous fournir des renseignements confidentiels que nous ne forcerons pas les compagnies de transport maritime et les lignes aériennes, qui leur feront peut-être concurrence, à fournir. Les députés veulent, je crois, traiter les chemins de fer de façon équitable, mais je puis dire que ceux qui occuperont les banquettes ministérielles dans trois ans devront, si l'étude montre que les tarifs ne sont pas compensatoires, demander au Parlement de voter des fonds pour les chemins de fer et demander aux contribuables canadiens de payer cet argent. Personne plus que le gouvernement ne désirera prouver que ces taux sont compensatoires.

Tous les députés doivent sûrement se rendre compte que nous voulons ne rien avoir à verser aux chemins de fer, qui devraient être en mesure de recueillir eux-mêmes les fonds dont ils ont besoin, ce qui leur éviterait de venir demander des subventions au Parlement. J'espère fermement que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau s'avéreront compensatoires. J'espère aussi que M. MacPherson s'est trompé et que M. Gobeil avait raison. Mais, somme toute, le rapport de cette commission royale d'enquête a coûté cher aux contribuables et nous ne saurions y passer outre à la légère. Nous disons seulement que nous n'accepterons pas les conclusions de la Commission MacPherson et, comme on a formulé des doutes sur cette question, nous les dissiperons dans trois ans. Si la revision effectuée alors révèle que les taux sont compensatoires, aucun gouvernement ne versera les subventions prévues pendant une autre année. Le tarif fera l'objet d'un examen constant. Le cabinet veillera sans cesse à améliorer l'efficacité des chemins de fer et à leur faire adopter des méthodes modernes pour le transport des céréales, afin que le gouvernement n'ait aucune subvention à leur verser à cette fin. Voilà notre objectif réel.

J'espère que les représentants excuseront ma véhémence, mais je trouve qu'il faut regarder les choses en face dans cette affaire et

ne pas s'en laisser imposer par les faits. Vous savez, monsieur le président, que cette grande industrie du blé dans l'Ouest canadien est responsable de l'existence de notre pays. Si les Pères de la Confédération s'étaient trompés, si cette vaste étendue que tant de gens jugeaient sans valeur n'avait vraiment rien rapporté, croyez-vous que la Colombie-Britannique aurait fait partie de la Confédération aussi longtemps, avec toute cette distance qui la séparait du reste du pays?

Nous avons connu une période difficile au cours des années 30, et nous avons peut-être connu certaines appréhensions à la fin des années 50 et au début des années 60 mais, que personne ne s'y trompe. Grâce au rythme de croissance démographique de l'Ouest à l'heure actuelle, et aux immenses progrès techniques dans le domaine de l'agriculture et des transports, l'Ouest continuera à progresser.

Je ne dis pas que toutes les années seront uniformément bonnes. Le député d'Assiniboïa me qualifierait de parfait imbécile si je le prétendais. J'ai été moi aussi élevé dans une ferme et je sais que les recoltes ne sont pas bonnes tous les ans. Mais nous savons tous qu'on continuera à cultiver du blé dans l'Ouest canadien et que nous possédons l'habileté suffisante pour le transporter vers les débouchés, sans imposer une charge onéreuse aux contribuables. Le monde aura si grand besoin de ce blé qu'aussi loin que je puisse prévoir, l'Ouest canadien sera un pilier de notre pays.

M. Fane: «Sera?» Il l'est.

M. Watson (Assiniboïa): Monsieur le président, je remercie le ministre de ses observations. Durant les quelques premières minutes, j'ai cru que son discours commençait à être sensé, mais après avoir l'avoir entendu pendant dix minutes, j'ai conclu que le défaut qui apparaît dans le projet de loi se retrouve dans ses propos. Le tout est tellement diffus que nous ne savons pas exactement à quoi nous en tenir.

Ce nouvel article stipule que moins de trois ans après son établissement, la Commission fera enquête sur les recettes et les dépenses des chemins de fer. Ce ne sera qu'une autre boîte de Pandore.

Non seulement les cultivateurs de la Saskatchewan, mais aussi les habitants de l'Ouest canadien ont conclu il y a huit ou dix ans qu'ils n'avaient nullement confiance au parti actuellement au pouvoir, et la mesure à l'étude ne nous en inspire pas elle non plus. Aujourd'hui même, j'ai reçu trois lettres qui ne concernent pas uniquement le projet à l'étude, mais toutes disent ceci: «Je suis libéral,» ou patati patata, «mais j'ai perdu confiance dans ce que le gouvernement a fait depuis quelque temps seulement.»

[L'hon. M. Pickersgill.]

Ce que les cultivateurs et nombre d'autres personnes veulent, ce sont de bonnes mesures législatives simples, qu'ils peuvent comprendre. Si nous admettons que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont appropriées, la nouvelle disposition est superflue. Nous n'avons pas besoin de les examiner dans trois, cinq ou dix ans. Que les chemins de fer ne produisent-ils des chiffres qu'un homme moyen, un avocat ou un comptable pourraient comprendre? Ils n'ont rien à cacher, mais leurs chiffres devraient être exposés de façon que nous puissons les comprendre.

Dans mon exposé d'hier ou d'avant-hier sur l'abandon de lignes ferroviaires, j'ai fourni des chiffres au sujet du transport du grain sur un tronçon de 26 milles. Les frais réels de 25 expéditions sur cette voie ferrée étaient de $5,800; les recettes, $110,000. Mais une fois ses calculs faits, compte tenu du coût sur l'embranchement et du coût sur la ligne principale, la compagnie a établi son prix de revient à $177,000. C'est tout à fait ridicule; comment savoir à quoi s'en tenir. Il faut une formule compréhensible. Tant qu'il n'y en aura pas une selon laquelle A+B=C, on ne pourra se fier aux chiffres relatifs à l'abandon de lignes ferroviaires ni aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

• (8.40 p.m.)

A titre d'exemple, voici comment on exploite une ligne affectée au transport des marchandises qui passe dans ma ville et se rend jusque dans le Sud de la Saskatchewan. Deux trains y font le trajet chaque semaine, mais l'année dernière, la quantité de grain expédié s'établissait, en moyenne, à un peu plus de six wagonnées par train. C'est à canse de situations de ce genre que les frais de transport ferroviaire sont si élevés. Toute la méthode d'exploitation laisse à désirer. Il faudrait exploiter d'une manière plus efficace. Aucun cultivateur ne pourrait de nos jours tirer une subsistance convenable de son commerce s'il s'inspirait du fonctionnement des chemins de fer. Il faut l'automation et des installations modernes. Nous avons d'énormes locomotives modernes à moteur diesel. Modernisons nos autres installations utilisées pour la manutention des céréales afin de réussir à les manutentionner efficacement. Ensuite, il ne serait plus jamais question des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Si l'on examine la situation agricole dans l'Ouest canadien à l'heure actuelle, nous pouvons constater que les petites entreprises agricoles éprouvent des difficultés. Pour se tirer d'affaire, il faut faire de l'exploitation agricole sur une plus grande échelle, afin de s'assurer d'une plus grande efficacité. Les compagnies de chemin de fer sont de vastes entreprises. Elles n'ont pas de concurrence. Il n'y a que deux réseaux ferroviaires au Canada qui se partagent le transport de toutes

les céréales. Il n'y a aucune raison pour qu'ils ne puissent s'en acquitter efficacement.

J'aimerais signaler au ministre que s'il tient à dissiper le doute qui subsiste dans l'esprit des usagers des chemins de fer, il devrait supprimer cet article du bill. Je ne vois aucune raison pour qu'il y soit inséré. Le ministre prétend que cet article a pour objet de protéger les taux de Churchill. S'il en est ainsi, j'estime qu'il faudrait alors énoncer tout simplement que cet article a pour objet de protéger les taux de Churchill, et tout serait dit. Alors, tout le monde pourrait comprendre.

J'ai employé tantôt une expression qui a semblé irriter un peu le ministre. Je vais me répéter et dire une fois de plus qu'à mon sens c'est faire un pas dans la mauvaise direction que de revenir sur cette question. On pourrait continuer ainsi pendant 10 ou 20 ans puis un jour cet article pourrait ouvrir la voie à une société de chemin de fer en quête d'échappatoire.

Il nous faut l'abolir. Je sais que le ministre désire vivement collaborer pour faire avancer l'étude du bill, tout comme d'ailleurs nous voulons collaborer avec lui. Voici une occasion de collaborer. Je suis cultivateur et je crois parler au nom de tous les cultivateurs en disant qu'ils comprennent bien deux articles du projet de loi: celui de l'abandon des lignes et celui du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Ces deux articles sont d'importance vitale pour chaque cultivateur, chaque producteur, et chaque homme d'affaires de l'Ouest canadien qui est le moindrement intéressé à l'économie agricole.

Monsieur le président, j'aimerais terminer mes remarques en répétant qu'à mon avis le ministre, qui semble avoir une grande confiance dans cette disposition, devrait la simplifier en disant: voilà ce qui en est en termes simples, de sorte qu'il ne puisse subsister aucun doute entre ce qui est noir et ce qui est blanc. Quand on mélange toutes les couleurs, il devient difficile d'en distinguer aucune. Voilà pourquoi je dis que l'article en cause est mauvais et qu'il faudrait le supprimer complètement.

M. Fane: Monsieur le président, j'espérais qu'il ne serait pas nécessaire que je prenne la parole sur la convention du Pas du Nid-de-Corbeau. Toutefois, comme le ministre n'a pas cru bon de retirer la nouvelle disposition 329(1) de l'article 50, je me vois tenu de dire quelques mots. Je parle en qualité de cultivateur des Prairies qui vient de la province d'Alberta. Le refus du ministre quant au retrait de la disposition me renverse. Il possède pourtant la distinction d'être un peu de l'Ouest. Il y a vécu pendant quelque temps, et il dit avoir été élevé à la campagne. On peut toutefois se demander ce qui est arrivé à sa manière de voir les choses.

La convention du Pas du Nid-de-Corbeau comporte des aspects que je n'ai entendu mentionner par aucun des éloquents orateurs qui m'ont précédé. J'avais cru que le ministre tiendrait compte de discours aussi éloquents que ceux des députés de Rosthern, de Mackenzie, d'Acadie, de Jasper-Edson, de Moose-Jaw-Lake-Centre, de Winnipeg-Sud, d'Assiniboïa et d'autres encore, dont je n'ai pas pu entendre les discours. Le ministre tient bon toutefois et défend mordicus son nouvel article. Les cultivateurs de l'Ouest estiment avoir acheté et payé la convention du Pas du Nid-de-Corbeau et croient que celle-ci, conclue avec le Pacifique-Canadien, est censée rester perpétuellement en vigueur. Le paiement à consisté en un large secteur des trois provinces des Prairies transféré au Pacifique-Canadien avec les droits d'exploitation des richesses minérales et pétrolières de leur sous-sol. Ce paiement en nature a fait gagner au Pacifique-Canadien des millions et des millions de dollars. Que personne ne vienne me dire qu'il était insuffisant. Je prétends que le Pacifique-Canadien a été suffisamment payé pour justifier la pérennité de la convention du pas du Nid-de-Corbeau.

On ne semble pas en avoir tenu compte. J'aimerais citer un extrait de la déclaration faite hier soir par le ministre. Elle figure à la page 11868 du hansard du 16 janvier, au bas de la première colonne. Il a dit:

> En fait, aucun député de cette Chambre, s'il voulait prendre le temps d'y réfléchir, rendrait service au cultivateur de l'Ouest en proposant que tous les autres expéditeurs de marchandises devraient payer des taux plus élevés pour faire baisser les tarifs applicables au blé.

De quoi donc, grands dieux, parle le ministre? Ne lui a-t-on pas dit que le cultivateur de la région que j'habite, chaque fois qu'il expédie ses céréales à Vancouver ou à Fort-William, qu'il s'agisse d'avoine, d'orge, de lin, de seigle ou de n'importe quoi, doit payer d'avance un tarif-marchandises de 26c. les cent livres de céréales. Ce tarif est exigé et par le National-Canadien et par le Pacifique-Canadien. Les deux sociétés desservent ma

ville et ma circonscription. Voilà la situation là-bas.

Lorsqu'on prétend que le cultivateur de l'Ouest bénéficie de subventions ou veut que quelqu'un paie les tarifs à sa place, je demande quelle autre industrie du pays ou de n'importe quel pays doit payer le transport de ses produits. Que le ministre m'explique en quoi cette situation est juste. Lorsqu'il dit que d'autres paient les tarifs pour le cultivateur de l'Ouest, il parle certainement pour ne rien dire.

• (8.50 p.m.)

Dans ma région, les convois se composent de 100 à 135 wagons chargés et on ne viendra pas me dire qu'il en coûte plus que 26c. les cent livres aux chemins de fer pour expédier 100 wagons de marchandises à Fort-William ou à Vancouver. D'après mes calculs, le transport de 100 wagons de blé vers Vancouver ou Fort-William, à 26c. les cent livres—je suis sûr qu'il n'en coûte pas davantage—rapporte de $35,000 à $40,000 au chemin de fer.

Il faudra certes me donner des preuves pour me convaincre que le cultivateur de l'Ouest est subventionné et que les chemins de fer n'ont pas suffisamment de revenus pour couvrir ces services. Le National-Canadien est exactement dans la même situation que le Pacifique-Canadien, sauf que, création du gouvernement, le premier n'est peut-être pas aussi efficace que son concurrent et coûte plus cher à exploiter.

Supposons, monsieur le président, que le gouvernement soit obligé de subventionner un peu ce chemin de fer. Que les gouvernements accordent des subventins, nous le savons. Ainsi Radio-Canada reçoit 105 millions de dollars ou plus par année. Et qu'obtenons-nous en échange, monsieur le président? Si les agriculteurs de l'Ouest touchaient leur dû, ils n'auraient pas à acquitter de frais de transport. Ils ne seraient pas obligés de payer 26c. les cent livres.

Voici pourquoi. Le prix du blé ou des céréales, c'est un fait, n'est pas aussi élevé qu'il y a 25 ans. Par conséquent, quiconque parle d'augmenter le tarif-marchandises en chargeant une commission de revoir les taux et prétend du même coup que le Trésor public devrait fournir aux chemins de fer tout l'argent dont ils estiment avoir besoin fait preuve d'un manque de réalisme.

Je le répète, monsieur le président, qu'arriverait-il si l'industrie était assujettie à un tarif-marchandises pour transporter ses produits? En pareil cas, l'industrie ajouterait les frais de transport au prix que paierait le consommateur ou l'usager. Il ne s'agirait pas seulement de frais imposés au producteur, pas plus que toute autre taxe représente des frais imposés au producteur.

Cest pourquoi, monsieur le président, le ministre doit songer très sérieusement à enlever du bill l'article 329(1) de l'article 50. Cet article ne devrait certainement pas figurer dans le bill et les habitants de l'Ouest canadien le verront d'un très mauvais œil. Je pourrai en dire davantage à ce propos un peu plus tard. Je suis heureux que le ministre ait décidé de s'en prendre au préopinant et de le sermonner, mais, j'en suis certain, j'en aurais retiré autant de bien que l'autre si le ministre m'avait fait part de son attitude devant les réalités de la vie. Nous devrons ramener le ministre dans l'Ouest et lui montrer ce qu'il en est. Alors, il pourra présenter son bill à la Chambre et s'attendre que nous l'adoptions. Il verra plus clair dans ce qu'il tente de faire et connaîtra davantage l'opinion qui règne dans la région qu'on appelle le grenier du Canada.

M. Deachman: Puis-je poser une question au député? Il a cité le taux de 26c. les cent livres comme ayant cours dans sa région, de l'Alberta à Vancouver. Ne parle-t-il pas uniquement du taux d'exportation, et le taux national jusqu'à Vancouver n'est-il pas d'environ 72c. les cent livres?

M. Fane: Pour ma part, monsieur le président, j'ai dû payer 26c. les cent livres pour toutes les céréales que j'ai expédiées, vers l'Ouest comme vers l'Est. Je n'ai jamais entendu parler de ce taux de 72c. En tout cas, si ce taux de 72c. s'applique à des céréales de provende consommées au Canada, il n'a certes pas sa raison d'être.

M. Deachman: Je vous remercie beaucoup.

M. Herridge: Monsieur le président, c'est la première fois que j'interviens au cours de ce débat, mais je tiens à manifester mon appui à la proposition du député de Vancouver-Quadra. Il a mentionné l'alinéa *d* du nouvel article 329(2), alinéa libellé comme suit:

> Pour les produits du grain, autres que la farine, transportés pour l'exportation depuis un point quelconque à l'ouest de Fort-William jusqu'à Vancouver ou Prince-Rupert sur une ligne de chemins de fer de la compagnie;

Le député propose que les mots «pour l'exportation» soient supprimés et je tiens à le

féliciter lui, député d'une circonscription urbaine, d'accorder tant de sollicitude aux besoins urgents des cultivateurs, notamment ceux de l'intérieur de la Colombie-Britannique.

Avant d'aller plus loin, monsieur le président, je tiens à dire combien j'ai été réconforté d'entendre le bon vieux député conservateur de Vegreville invoquer la thèse socialiste en faveur des taux du Pas du Nid-de-Corbeau et dénoncer l'attitude du Pacifique-Canadien, qui refuse d'admettre les immenses privilèges que lui ont accordés l'État canadien lorsqu'il s'agit d'abandonner des embranchements, de réduire les services-voyageurs et ainsi de suite. Sa prise de position, j'en suis sûr, tient à l'étroite collaboration qui existe depuis plusieurs mois entre lui et les députés à sa gauche.

• (9.00 p.m.)

Je m'intéresse beaucoup à cette question à cause d'une expérience personnelle. Il y a quelques années, nous nous intéressions vivement à l'aviculture qui dépend de provendes bon marché. En fait, nous étions les seuls, à ma connaissance, à avoir un coq itinérant au Canada. Il a accompli beaucoup d'exploits, mais je ne donnerai pas de détails maintenant.

Le lundi 17 octobre dernier, les délégués de la Fédération de l'agriculture de la Colombie-Britannique et de l'Association des fabricants de provendes de la Colombie-Britannique ont présenté au comité permanent des transports et communications des instances qui donneraient suite à la proposition même du député de Vancouver-Quadra. Ils ont traité longuement des divers articles des ordonnances de la Commission des transports de différentes dates, puis ils ont ajouté, à propos d'une ordonnance adoptée le 25 août 1927,

«...laquelle, fondée sur les dispositions de la loi sur les chemins de fer concernant les distinctions injustes, a établi que ces distinctions portaient préjudice aux ports du Pacifique en comparaison du tarif-marchandises applicable à toutes les céréales expédiées vers l'Est aux termes de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau.»

Le mémoire poursuit:

Puis, ils ont partiellement rectifié la situation, mais seulement en ce qui a trait aux grains destinés à l'exportation. La deuxième partie de l'Ordonnance générale nº 448 se lit comme suit:

«Les tarifs du grain et de la farine destinés à l'exportation depuis tout point sur les Prairies jusqu'à Vancouver et à Prince-Rupert seront sur la même base que les tarifs vers Fort-William, mais, en calculant ces tarifs, la distance de Calgary à Vancouver par la voie du Pacifique-Canadien sera censée être la même que d'Edmonton à Vancouver par la voie des chemins de fer Nationaux, savoir 766 milles.»

Puis, ils préconisent l'établissement pour le grain transporté depuis les Prairies jusqu'en Colombie-Britannique, des mêmes tarifs qui s'appliquent au grain destiné à l'exportation.

A la page 1849 du compte rendu des délibérations et des témoignages du comité permanent des transports et communications, M. Currie disait ceci. Je résume autant que possible pour ne pas prendre trop de temps dans la présentation de mon raisonnement:

Les changements demandés soulageraient le gouvernement du Canada à la fois du coût réel de la subvention...

C'est-à-dire l'aide au transport des marchandises...

...ainsi que des dépenses administratives découlant de l'application d'une politique d'assistance aux céréales de provende, de la Colombie-Britannique. Ils permettraient également d'éliminer le problème que nous a causé autrefois un régime favorisant surtout l'Est du Canada où la concurrence des bateaux et des camions a maintenu la majoration des taux sur une base plus réaliste.

Il faut encore souligner deux points: d'abord, les chemins de fer acceptent, en principe, au lieu d'expédition, une partie des céréales utilisées en Colombie-Britannique comme céréales d'exportation à des taux correspondants. Elles quittent alors les élévateurs terminus de la côte Pacifique afin de répondre à la demande pour la consommation intérieure...

C'est-à-dire de la Colombie-Britannique.

...puis, les chemins de fer obtiennent une subvention correspondant à la différence entre les taux d'exportation et ceux de la consommation intérieure.

Le second point, c'est que même la totalité de toutes les céréales de provende destinées à la consommation intérieure et expédiées vers une province ou à l'intérieur de celle-ci constitue un pourcentage si infime de la quantité totale exportée à partir de la Colombie-Britannique, que si l'on suivait notre recommandation et qu'on expédiait maintenant toutes les céréales au taux d'exportation, les recettes des trois lignes en cause s'en ressentiraient à peine.

En terminant cet exposé, nous répétons que l'article 50 du bill C-231 doit être modifié, afin que le tarif pour l'expédition de toutes les céréales, y compris les issues de mouture, transportées aux terminus de la tête des Lacs s'applique à toutes les céréales, notamment les issues de moutures acheminées vers l'Ouest jusqu'aux terminus du littoral du Pacifique.

Plus tard, on donna lecture au comité d'une lettre de M. Cunningham, secrétaire de la *B.C. Feed Manufacturers Association*:

M. Creelman: Je voudrais vous lire cette lettre de la *B.C. Feed Manufacturers Association* dont je suis président cette année. Cette lettre du secrétaire appuie le mémoire que nous avons présenté.

Il s'agit du mémoire de la *British Columbia Federation of Agriculture*. M. Creelman continue en ces termes:

Elle est ainsi conçue:

«Monsieur,

L'Association m'a chargé de vous faire savoir que nous appuyons le mémoire présenté par la *British Columbia Federation of Agriculture*. Nos membres répondent à presque tous les besoins en matière de grains de provende des éleveurs de bestiaux et des aviculteurs de la Colombie-Britannique. Il nous incombe donc de tenter par tous les moyens possibles d'uniformiser et de stabiliser le coût des

céréales et de leurs dérivés que nous vendons aux éleveurs de la Colombie-Britannique. Nous appuyons donc ce mémoire de la *British Columbia Federation of Agriculture* et tout autre...

Bien à vous

Le secrétaire de la *B.C. Feed Manufacturers Association*
K. H. Cunningham"

En ce qui concerne les régions intérieures de la Colombie-Britannique—et je me fonde particulièrement sur mon expérience personnelle des diverses sortes de cultures dans les régions méridionales intérieures de la Colombie-Britannique, notamment dans les Kootenay—le succès de nos exploitants laitiers, de nos éleveurs de bestiaux et de nos aviculteurs est subordonné presque entièrement au prix des grains. Je peux en parler en connaissance de cause. Nous avons d'excellentes terres, un climat propice, mais tous ces producteurs ont besoin de quantités considérables de grains de provende pour leurs bestiaux. Nos terres coûtent cher; dans la plupart des cas, elles ne peuvent servir de façon rentable à la culture de grosses quantités de grains. Par conséquent, dans le Sud-est de la Colombie-Britannique, nous devons importer des provinces des Prairies la majeure partie de nos céréales.

C'est pourquoi, monsieur le président, j'ai été bien aise de l'attitude adoptée par le député de Vancouver-Quadra, car les députés des centres urbains sont parfois portés à nous oublier, nous pauvres vieux paysans. Mais cette fois-ci le député a très bien fait les choses. Dans notre région, l'industrie laitière et l'élevage de bovins d'engrais peuvent grandement s'épanouir. La région se prête de plus en plus à l'élevage des bestiaux et à l'expansion de l'industrie avicole. En fait, le Sud-Est de la Colombie-Britannique ne produit à l'heure actuelle qu'environ le dixième des produits agricoles que consomme la population. Il y a des milliers d'acres de sol excellent et le climat est merveilleux. Tout ce qui manque aux producteurs agricoles pour réussir, ce sont des lois satisfaisantes. La meilleure façon d'y parvenir ce serait de biffer le mot «exportation» comme l'a recommandé le député de Vancouver-Quadra, la Fédération des agriculteurs de la Colombie-Britannique appuyée par l'Association des producteurs de provende de la Colombie-Britannique.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, le député me permet-il de lui poser une question? Puisqu'il partage l'idée émise par le député de Vancouver-Quadra, recommanderait-il à ce dernier de proposer un amendement dans ces termes, comme je lui ai moi-même proposé avant le souper? Ainsi, on pourrait voter sur l'amendement. Au lieu simplement d'en parler, le député de Kootenay-Ouest pourrait exprimer son opinion en votant.

M. Herridge: J'y consentirais volontiers, monsieur le président. De fait, le député de Vancouver-Quadra est presque sur le point de le faire. Je lui propose puisqu'il a été le premier à en parler—je lui en reconnais tout le mérite,—d'accepter l'honneur de proposer un amendement dans ce sens.

M. Deachman: Monsieur le président, j'ai déjà exhorté le gouvernement à le faire. S'il voulait simplement supprimer les mots «pour l'exportation» le tarif applicable aux céréales de la Colombie-Britannique serait le même que celui qui s'applique aux céréales de l'Est. C'est tout ce que demandent les habitants de la Colombie-Britannique: être traités sur un pied d'égalité avec l'Est du Canada. A l'instar de la province de Québec, nous vous supplions ici, à Ottawa, de nous donner un traitement égal.

• (9.10 p.m.)

M. Nasserden: Monsieur le president, je ne prévoyais pas intervenir une autre fois dans dans le débat, mais le ministre des Transports nous a donné ce soir une conférence sur les questions de transport, sur ce projet de loi et sur la façon dont les députés de l'Ouest canadien devraient se comporter à la Chambre des communes. En l'écoutant, j'étais de plus en plus convaincu que le ministre a oublié une bonne partie de l'histoire de notre pays, notamment la mise en valeur de l'Ouest canadien qui est devenu le grenier de l'empire et a placé notre pays dans une position commerciale favorable. Le ministre n'a tenu aucun compte de l'historique de la construction des chemins de fer dans notre pays et de sa portée sur les différentes régions; à cet égard, je pense aussi aux provinces Maritimes et au Nord canadien.

Le ministre a aussi oublié que nos chemins de fer ont à toutes fins pratiques monopolisé le transport ferroviaire en ce qui concerne les expéditions en vrac. Cette disposition exige la divulgation des chiffres concernant le fonctionnement d'un certain secteur des opérations des chemins de fer. S'il en est ainsi, je demande au ministre, au gouvernement et au pays pourquoi le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ne seraient pas obligés de divulguer outre les chiffres concernant les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, ceux des taxes convenues qui ont été mises en vigueur?

Pourquoi ne demanderions-nous pas au Pacifique-Canadien de nous dire quelles sont leurs taxes sur les produits de la *Consolidated Mining* et d'autres industries?

Si ces renseignements étaient mis à notre disposition, nous, de l'opposition, aurions la certitude que les renseignements divulgués à la Commission tiendront compte du sens de la justice qui doit entrer en considération dans l'établissement du tarif-marchandises et l'octroi des subventions nécessaires au maintien des transports dans notre pays. Pourquoi une entreprise qui est effectivement un monopole se cacherait-elle toujours sous le voile du secret et viendrait-elle ensuite mendier auprès du gouvernement et des contribuables canadiens une autre subvention, alléguant que ses revenus ne suffisent pas à répondre aux dépenses? Dans les brochures que les chemins de fer envoient à leurs actionnaires, ils peignent un tableau bien différent en ce qui concerne leurs progrès.

Je tiens à dire au ministre que les Canadiens ignorent si les taxes convenues sont justes. Parlant des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, le ministre a dit qu'ils sont presque établis à perpétuité dans la constitution de notre pays. Nous, de l'Ouest canadien, n'accepteront jamais le mot «presque». Nous estimons qu'ils sont partie intégrante de notre constitution. Nous ne pouvons oublier le prix payé par le Canada pour permettre au Pacifique-Canadien de construire un chemin de fer à travers l'Ouest canadien. Des membres du parti d'en face, qui formait l'opposition au Parlement, avaient alors dit que le prix payé pour relier l'Ouest et l'Est canadiens était bien trop élevé. Or, le ministre qui représente le gouvernement reprend encore une fois l'appel des chemins de fer qui veulent se cacher derrière l'écran du secret. C'est le gouvernement canadien qui a créé les chemins de fer qui ont maintenant besoin de son aide. Pourquoi les opérations des chemins de fer ne seraient-elles pas rendues publiques? Il ne peut y avoir qu'une interprétation de cet article. C'est que le ministre, indépendamment de ce qu'il a dit dans ce débat, a promis aux chemins de fer que dans trois ans, toute la situation sera réévaluée avant que les avantages découlant des autres articles de cette loi entrent en vigueur. Encore une fois, les Canadiens se verront imposer une camisole de force en ce qui concerne ce service d'utilité publique.

Même si je n'ai pas eu le temps, ce soir, de trouver les renseignements et les chiffres qui ont trait aux chemins de fer, j'assure au ministre que je pourrais me mettre au courant assez facilement d'ici la semaine prochaine, et démontrer qu'il y a beaucoup plus de facteurs à considérer que les coûts et revenus des chemins de fer dans le transport des céréales aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous devons aussi penser aux éléments qui sont entrée dans l'édification de notre pays, lorsque le chemin de fer a obtenu sa charte initiale, et à ce que le gouvernement lui a donné à titre d'encouragement pour relier les différentes parties de son territoire.

Hier soir, j'ai esquissé un tableau de l'évolution que nous avons connue et des progrès réalisés, au Canada, dans la manutention des céréales depuis l'entrée en vigueur des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. J'ai mentionné, comme beaucoup d'autres députés, certains effets de l'automation et des améliorations qui se sont produites dans la manutention des céréales. Aucun habitant de l'Ouest canadien ou de toute autre région du pays ne se rendra compte, en voyant un wagon couvert, que les chemins de fer n'ont fait aucune amélioration dans ce domaine depuis des années.

Je ne veux pas retarder le comité, mais je désire me reporter à ce qu'a dit le député de Vègreville, savoir que les paiements sur le grain sont faits à l'avance. Il est peu de denrées au pays dont on pourrait en dire autant. Je veux aussi relever une chose qui a été dite par le député de Vancouver-Quadra au sujet des taux s'appliquant aux céréales destinées à la consommation intérieure. Il y a un an, j'ai acheté au coût d'environ $30, 800 livres de graines de semence à Lethbridge, en Alberta, et les ai fait expédier à un endroit situé juste au nord de Sakatoon pour $39. Inutile de dire au ministre que j'aurais pu monter dans mon petit camion, me rendre à Lethbridge, y coucher dans un hôtel, me faire servir un bifteck pour dîner et revenir le lendemain à Saskatoon, le tout pour moins de $39.

Le ministre essaie de nous convaincre que les chemins de fer ne font pas de bénéfices avec les taux qu'ils exigent pour le transport du grain dans l'Ouest. C'est très difficile à comprendre pour ceux qui possèdent la même expérience que moi. Je puis assurer au ministre qu'il me répugnait beaucoup de payer des frais de transport de $39; si je n'avais pas été député et n'avais pas acheté le grain d'un autre député, je n'aurais pas payé cette somme de $39; j'aurais plutôt consenti a perdre la somme de $30 plutôt que de payer des frais de transport de $39 pour de la marchandise valant $30.

• (9.20 p.m.)

J'espère que le ministre examinera de nouveau cet article.

Si le ministre ne peut l'enlever entièrement, il peut sûrement porter à 10 ou 15 ans, peut-être cette période de trois ans. Cela donnerait

aux chemins de fer la possibilité de réaliser les économies qu'ils prétendent vouloir réaliser. Ils auraient alors l'occasion de venir devant le Parlement, s'ils le voulaient, et justifier leur point de vue. Qu'ils ne viennent pas essayer de nous enfiler la camisole de force dans laquelle ils tentent de nous garder depuis si longtemps. Ils sont venus maintes et maintes fois nous demander une subvention, réclamant qu'un voile de discrétion recouvre leur exploitation, alors que tout le monde sait qu'ils détiennent le monopole au pays.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, deux raisons me portent à ajouter quelques mots sur la question. D'abord, le ministre a dit hier qu'à son avis, je n'étais pas convaincu lorsque j'exprimais certaines idées au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Je veux l'assurer ce soir que j'étais bel et bien convaincu à ce moment-là et que j'ai maintenant l'intention d'exprimer des sentiments semblables. Deuxièmement, je prends la parole parce que, plus tôt dans la soirée, le ministre s'est lancé dans une attaque contre les membres de l'opposition et nous a poussés à nous interesser encore davantage au sujet à l'étude. Si, à toutes les heures, le ministre a l'intention de prendre part à la discussion, nous voulons naturellement faire notre part nous aussi. Nous voudrions voir si nous pouvons égaler en quantité—nous lui sommes supérieurs en qualité—le nombre de mots que le ministre verse au compte rendu à l'égard de ce projet de loi.

Je désire signaler certaines choses au ministre ce soir, pour lui faire comprendre que nous ne discutons pas des taux du Pas du Nid-de-Corbeau parce que nous ne savons pas s'il a donné l'assurance qu'on n'y toucherait pas. Il n'a pas besoin de se lever à ce moment-ci pour déclarer que j'interprète mal ses observations ou que je comprends mal l'article en question. J'en connais parfaitement le sens et je sais très bien que le ministre a répété en de nombreuses occasions que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne sera pas changé.

Il a malheureusement apporté à ses déclarations des réserves et ces réserves ne lui feront pas de bien. Elles montrent clairement l'absence de représentation véritable du parti libéral. Ce n'est pas un parti national pour l'instant. Il se trouve qu'il forme un gouvernement, mais ce n'est pas un parti national. S'il l'était et s'il représentait toutes les régions du pays, le ministre n'aurait pas mentionné les taux du Pas du Nid-de-Corbeau dans son projet de loi. Notre parti est un parti national. Nous avons des représentants de tous les coins du pays. Nous connaissons et regrettons les différents problèmes régionaux qui se posent à travers le Canada. Nous avons le droit de discuter celui-ci parce que le ministre l'a mentionné dans son projet de loi.

Le ministre avait le choix entre trois possibilités. Il l'a dit au cours de ses observations ces deux derniers jours. Il avait en main le rapport MacPherson, qu'il a cité. Il aurait pu opter pour les subventions proposées par le rapport, mais il nous a dit qu'il y avait renoncé. Il aurait pu éviter de mentionner les taux du Pas du Nid-de-Corbeau dans son projet de loi. Et enfin il pouvait insérer une disposition semblable à celle qui figure dans le projet de loi et proposer une révision de ces taux au cours des trois prochaines années.

Cette décision trahit la faiblesse. La meilleure solution eut été d'éliminer du bill cette disposition, ou bien encore d'accepter le rapport de la Commission MacPherson et d'assurer une subvention. Le choix, la décision du ministre traduisent sa faiblesse. Il hésite, il vacille. Il a dit: «Nous allons inclure une disposition dans le bill pour permettre aux chemins de fer de redire leur point de vue et nous délibérerons à nouveau sur les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau au plus tard trois ans après la mise en vigueur du projet de loi». Le ministre établit la possibilité d'une revision. Il farde ce fait en déclarant que si les tarifs sont satisfaisants, s'ils nous inspirent confiance, la nouvelle d'une revision ne devrait pas nous alarmer. D'après lui nous ne sommes pas vraiment confiants puisque nous nous opposons à la revision des tarifs. C'est comme cela qu'il déguise la vérité.

Je signale au ministre qu'il a commis une erreur en intercalant cette disposition dans le bill. Il nous a déclaré ce soir, et c'était un nouvel argument de sa part, que non seulement il ne modifiait pas le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, mais qu'il ajoutait une nouvelle garantie. Il nous a donné l'assurance qu'on ne modifierait pas le tarif; quant à sa garantie, elle consiste à les reviser au plus tard trois ans après l'adoption du bill actuel, pour voir s'ils sont satisfaisants ou non ou si les chemins de fer exigent ou non un dédommagement. La meilleure garantie à assurer aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau aurait été d'omettre toute disposition à leur sujet dans le projet de loi. Le ministre a tout bonnement attiré l'attention sur ces taux. Je voulais citer les paroles du ministre, que le député de Vegreville a justement rappelées; mais je vais tout bonnement les faire inscrire encore une fois au compte rendu. On peut les trouver à la page 11868 du hansard:

En fait, aucun député de cette Chambre, s'il voulait prendre le temps d'y réfléchir, ne rendrait

service au cultivateur de l'Ouest en proposant que tous les autres expéditeurs de marchandises devraient payer des taux plus élevés pour faire baisser les tarifs applicables au blé.

Le ministre le nie par des explications mais il l'a bel et bien dit. Le ministre éprouve un doute à l'égard de ces taux, il se demande si les chemins de fer font simplement leurs frais ou s'ils font des bénéfices grâce à eux. Il a exprimé un doute que le Canada partage donc. Il demande au Parlement de reconnaître ce doute. Si le projet de loi est adopté sous sa forme actuelle, le Parlement aura montré qu'il avait un doute, qu'il se demande si les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont satisfaisants. Le Parlement se sera déclaré partisan d'un examen dans les trois ans qui suivront l'adoption du projet de loi. Il portera les chemins de fer à soulever à nouveau cette question.

D'après moi c'est une faiblesse du bill. Si les compagnies de chemin de fer se posent des questions au sujet de ces taux, on devrait leur laisser le soin d'exposer leurs points de vues à l'avenir. On ne devrait pas les y inciter, en réalité les encourager à le faire.

Cette disposition va même plus loin, elle les y oblige presque. Le projet de loi dit en réalité qu'au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent article, la Commission doit faire enquête sur les revenus et frais des compagnies de chemin de fer—qui sont attribuables au transport du grain et des produits du grain. Cette disposition signifie que la Commission priera les chemins de fer d'exposer leurs points de vues; nous nous retrouverons donc dans le même cercle vicieux. L'attention du public sera dirigée sur ces taux. Les gens feront des déclarations, à l'instar du ministre, insinuant que d'autres paient des taux plus élevés, que le public est dupé, pour permettre au cultivateur d'exporter à meilleur marché ses céréales.

• (9.30 p.m.)

Voilà les suggestions et les insinuations qui seront faites. Voilà pourquoi il serait mauvais d'après moi de préserver cet article du projet de loi, et pourquoi nous en discutons—ce n'est pas parce que nous pensons en ce moment qu'on s'attaque au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et qu'il sera modifié. Nous songeons à l'avenir; nous voyons loin et nous disons au ministre que l'insertion de cet article dans une loi veut dire que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau sera surveillé et peut-être attaqué. Beaucoup de Canadiens au cours de ces années ont attaqué ce tarif. Par cette mesure, le gouvernement invite une surveillance continue et des critiques constantes de ce tarif. D'après nous, cela est mauvais.

Hier et aujourd'hui, au cours du débat, ceux d'entre nous qui viennent des Prairies ont exprimé les sentiments profonds des habitants de cette partie du Canada. Je suis tombé par hasard sur une déclaration faite à la Chambre des communes le 6 avril 1925—on peut la retrouver à la page 1881 du hansard—par le député de Souris, M. James Steedsman, qui avait été élu à la Chambre en 1921 comme député progressiste. Voici une partie de ce qu'il avait dit lors de l'étude des tarifs-marchandises, plus précisément à propos du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau:

...tous les habitants de l'Ouest canadien tiennent absolument à l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau et ils s'opposeront tous, très vigoureusement, à la modification de ces tarifs pour les grains.

Voilà l'attitude qu'un pionnier de l'agriculture de Deloraine, au Manitoba, a prise à la Chambre des communes en 1925 au cours d'un débat sur les tarifs-marchandises. Les habitants des Prairies n'ont pas changé d'avis depuis, et c'est pourquoi nous soulevons ce problème.

On sait que l'Ouest du Canada et les Prairies, notamment, se sont développés grâce à la construction des chemins de fer, au défrichement des terres cultivables et à la production du blé pour l'exportation. Ce développement a été vital pour l'Ouest et pour le centre du Canada aussi, parce que toutes les régions du Canada ont bénéficié de ce grand essor.

Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, qui ont permis à nos céréales de soutenir la concurrence sur les marchés d'outre-mer, doivent être maintenus. On ne devrait ni les altérer ni risquer d'avoir des ennuis en les revisant sans cesse. D'après le ministre, on les aurait modifiés en 1919. Je n'ai pas eu l'occasion de bien vérifier, mais je crois que le Sénat a sauvé alors la situation pour le Canada, en tout cas pour l'Ouest. J'ai déjà déclaré une ou deux fois que cette seule mesure, prise par l'autre Chambre, suffisait à prouver l'utilité du Sénat.

En 1919, monsieur le président, on a altéré les taux. La chose pourrait se répéter. Supposons qu'un autre gouvernement, ni libéral ni conservateur, soit au pouvoir. On pourrait altérer les taux, surtout si la revision en est

prévue dans un statut fédéral sous prétexte que le Parlement doute qu'ils soient satisfaisants. C'est pourqoui cet article doit disparaître. On n'y perdrait rien.

Le député de Jasper-Edson a dit plus tôt aujourd'hui que l'article 15 du bill accordait à la Commission le pouvoir de faire enquête sur toute question relative au transport. Mais, appeler en particulier l'attention sur un aspect précis est, à mon avis, très mauvais. Je me demande pourquoi le ministre a inséré ici les mots «au plus tard trois ans»? Par quel cheminement de sa pensée en est-il arrivé à décider d'inscrire—et je lui ai posé cette question hier—les mots «trois ans»? Qu'est-ce qui l'a porté à dire «au plus tard trois ans».

Où est l'urgence? Lorsqu'on traite d'un sujet de cette envergure, trois ans sont vite passés. N'aurait-il pas été plus sage d'avoir attendu que les autres dispositions aient été prises à l'égard du transport? Le mieux aurait été d'éliminer l'article. Nous entrons, du moins nous l'espérons, dans une nouvelle ère en ce qui concerne les transports au Canada. On encourage les compagnies de chemin de fer à moderniser leurs lignes et à devenir plus efficaces. Une part de cet encouragement provient de ce qu'on leur permet de réduire les services sur certaines de leurs voies ferrées. Accomplissons d'abord la rationalisation des transports. Ensuite nous examinerons les revenus et la manière dont les compagnies de chemin de fer ont géré leur entreprise d'un bout à l'autre du pays. Ce n'est qu'une fois ces choses accomplies qu'il sera utile d'examiner les autres domaines auxquels nous avons songé.

Je suis surpris qu'au lieu d'attendre ces changements qui prendront plus de trois ans à se réaliser, le ministre encourage la Commission à entreprendre une revision des taux du Pas du Nid-de-Corbeau en rapport avec les recettes et les frais des chemins de fer. J'ignore dans combien d'années la Commission sera en pleine activité et dans combien d'années seront réglées toutes les difficultés relatives à l'abandon des embranchements et à l'amélioration de l'exploitation. Je suis sûr qu'il faudra y mettre trois ans ou davantage. Quand la Commission sera en pleine activité, le temps ne manquera pas pour considérer d'autres aspects du problème particulier des transports.

Hier et aujourd'hui encore le ministre a mentionné le rapport MacPherson. Notre gouvernement, le gouvernement conservateur, a chargé cette commission de faire enquête sur une question—alors d'importance capitale—en 1958 et en 1959. En essayant de se faire du capital politique, le ministre a mentionné le

rapport MacPherson et il a dit que notre gouvernement était prêt à en accepter les constatations. Cela n'est peut-être pas exact. Nous n'avions pas fini de réfléchir à la question. Le ministre semble penser que, la Commission ayant été créée, nous sommes liés en quelque sorte par les propositions de son rapport. Mais le rapport MacPherson est dépassé. Il y a eu tant de changements dans la technologie, les transports, les paiements pour le blé et le volume de nos récoltes et de nos exportations, que le rapport MacPherson, en ce qui concerne le transport des céréales, est véritablement dépassé.

• (9.40 p.m.)

On a signalé que ce rapport renfermait une déclaration minoritaire de monsieur Gobeil. Intitulée «Réserves au sujet des grains» comme il l'a désignée, cette déclaration exprime l'opinion de bien des gens. Je voudrais consigner trois points au compte rendu car, à mon avis, c'est important. On discutera peut-être du tarif-marchandises ou des taux du Pas du Nid-de-Corbeau pendant plusieurs années. Il importe, à mon avis, de consigner certains de ces faits car le ministre nous a lui-même signalé le rapport de la Commission MacPherson. A la page 90 du volume 1 figurent les réserves de monsieur Gobeil:

> Premièrement, je pense que le Pacifique-Canadien, alors qu'il a obtenu certains avantages très réels en s'engageant, à perpétuité, à accepter un plafond du tarif relatif aux grains, devenait partie à un contrat qui est encore en vigueur et auquel il faut se tenir.
>
> Deuxièmement, je ne pense pas que les études sur le prix de revient du mouvement du grain présentées à la Commission aient réussi à mesurer l'étendue des pertes qu'on prétend que les chemins de fer subissent par suite du transport du grain aux tarifs statutaires. Je ne suis pas convaincu non plus que les études en question aient pu établir qu'il se produit vraiment des pertes.
>
> Troisièmement, je crois que si le transport du grain entraîne des pertes, c'est en raison des frais d'entretien des lignes à faible densité plutôt que des dépenses auxquelles donne lieu le transport du grain.

Au fond, voici ce qu'il dit: concentrons notre attention sur les chemins de fer, leurs rails, la disposition des voies, les méthodes de transport des céréales, pour voir s'il y aurait possibilité d'amélioration au lieu d'appeler l'attention sur les taux eux-mêmes. Il termine à la page 107 avec cette mise en garde:

> Pour les motifs ci-après, je m'oppose à la conclusion et à la recommandation voulant qu'une portion de la subvention proposée se rattache au grain; je m'oppose pour les motifs suivants:
>
> *a*) les chemins de fer n'ont pas établi que le transport du grain est déficitaire;
>
> *b*) si un déficit existe, il est attribuable aux lignes de faible densité plutôt qu'au transport du grain;
>
> *c*) le contrat de 1897 lie toujours les deux parties, bien que sous des formes différentes;

d) certains avantages que cet accord a acquis au Pacifique-Canadien doivent être balancés par des obligations;

e) les provinces de l'Ouest ont dû faire certaines concessions, en retour desquelles elles ont droit aux avantages de l'accord, ceux-ci devant faire partie de leurs droits historiques et de leurs droits provinciaux.

A mon avis, ce rapport minoritaire mérite qu'on en tienne compte sérieusement. D'après ce que nous avons entendu aujourd'hui des membres du comité spécial des transports, il semble que d'aucuns ne soient pas satisfaits des méthodes auxquelles on a recours pour établir les frais d'exploitation. Des griefs semblables ont été exprimés lors des audiences de la Commission MacPherson. Je pourrais lire des extraits du rapport pour prouver que les chiffres soumis ont été modifiés à trois reprises différentes, je crois, par une des sociétés de chemin de fer et que la Commission était loin d'être certaine d'être allée au fond des choses d'après le mémoire du chemin de fer. La propre enquête de la Commission, ainsi que des enquêtes provinciales, ont révélé des chiffres différents. Tout cela était bien confus. La Commission MacPherson n'a donc pu faire un rapport unanime et nous voici maintenant dans une situation analogue.

Voilà donc certaines raisons qui pourraient encourager le ministre à prendre les dispositions qui s'imposent dans le cas de l'article à l'étude. Voici ce que je propose, qui mettrait fin au débat immédiatement. Qu'il supprime l'article et la disposition qui prévoit une revision du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Devenons sérieux et organisons la politique nationale des transports avant de chercher à susciter une opinion publique susceptible de chambarder un tarif qui s'est révélé efficace au cours des années. Je pourrais citer un cas où le Pacifique-Canadien a baissé le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau au moment où son revenu devait être suffisant pour ne pas avoir à s'en préoccuper. Le chemin de fer a pris une décision unilatérale et a baissé le tarif. Ce n'est que depuis quelques années que certaines personnes s'en sont inquiétées et ont exprimé leur inquiétude, sans toutefois, à mon avis, en prouver le bien-fondé.

Je regrette que le ministre perpétue dans les statuts du Canada la revision d'un tarif auquel il vaudrait mieux ne pas toucher. Ce tarif a été en vigueur de 1897 à nos jours sauf pour un temps en 1919, alors que le Sénat du pays en a assuré le maintien.

Et voici qu'en cette année du centenaire, nous recommandons aux Canadiens qui ont des intérêts personnels à servir relativement à ces taux de soulever la question; nous leur disons qu'ils ont pleinement le droit de le faire et que le Parlement y donne son approbation. Puis se poseront de nouveau les différences entre les divers secteurs du pays auxquelles sont attribuables une partie de nos ennuis. Le tripatouillage des taux du Pas du Nid-de-Corbeau en 1919, en plus de l'augmentation du coût de la vie et des problèmes de la guerre se sont traduits par un mouvement qui a causé beaucoup d'ennuis à la Chambre des communes pendant plusieurs années.

On ne peut étudier des questions dont on devrait s'abstenir de traiter sans provoquer de répercussions politiques et je m'étonne que le ministre, à qui l'on reconnaissait jadis une très grande perspicacité politique, n'ait pas vu que son parti ne gagnera rien du tout dans les Prairies par l'inclusion de cet article dans la loi. Je m'étonne de tant d'ineptie politique de la part d'un ministre, surtout de celui-ci. Il jouissait d'une autre réputation jadis.

Le représentant ne m'a pas coupé la parole; je vais donc m'interrompre moi-même et m'arrêter là. J'espérais qu'il se lèverait pour nous dire qu'il a l'intention de supprimer cet article, mais comme il ne l'a pas fait, je propose, avec l'appui de mon honorable ami d'Acadia:

Que l'article 50 soit modifié par la suppression de l'article 329 aux pages 44, 45 et 46.

• (9.50 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: C'est bien à contre-cœur que je prends la parole pour passer outre à l'excellent conseil que m'a donné hier le député de Winnipeg-Sud-Centre lorsqu'il m'a dit qu'en cédant la parole j'attirais sur nous le flot d'éloquence que nous venons d'entendre. Je suis tout à fait disposé à ce qu'un vote fasse suite à mes remarques sur l'amendement proposé. Je devrais cependant signaler qu'en biffant toute la disposition 329 nous détruirions une partie des pouvoirs juridiques sur lesquels reposent les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, car on y définit le grain et, sans cette définition, les sauvegardes des taux en question disparaîtraient.

Toutefois, je ne saurais en dire plus à ce sujet que ce que j'ai dit antérieurement ce soir. Quant à moi, la question pourrait être mise aux voix sur-le-champ.

M. le président suppléant: Le comité est-il prêt à voter?

M. Horner (Acadia): J'aimerais, avant de mettre la question aux voix, dire quelques mots de l'amendement et des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Le député de Winnipeg-Sud-Centre a vraiment touché du doigt le

noeud de la question. L'année même du centenaire de la Confédération, nous contestons ce qui a servi de trait d'union entre les diverses parties du Canada, ce qui a attiré l'Ouest dans la Confédération, ce qui a conduit la Colombie-Britannique, ce qui a fait prospérer les provinces des Prairies—j'ai nommé les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Et le ministre se lève fièrement pour demander que l'on vote cet amendement sans tarder. Débarrassons-nous de ces taux, dit-il, en effet. Il n'affirme pas qu'ils étaient mauvais il y a cent ans, mais il pense qu'ils le sont aujourd'hui. Ils ont peut-être, d'après le ministre, cimenté l'union du Canada, il y a cent ans, mais ils ne servent plus ce but maintenant. Débarrassons-nous en donc.

Les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau ont été établis afin d'attirer des colons dans l'Ouest canadien et d'assurer l'acheminement de leurs produits vers les marchés à des prix justes et équitables grâce à notre réseau de transport. Ils offraient à tous les cultivateurs la même chance de livrer leurs marchandises. Nombre de spécialistes en la matière m'ont dit que ces tarifs permettraient aux compagnies ferroviaires de réaliser des bénéfices si le régime des contingents de livraison était aboli. Mais il fait partie intégrante du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et met tous les cultivateurs sur un pied d'égalité quant à la livraison de leurs marchandises au marché.

Ce tarif a permis l'introduction et l'expansion de l'agriculture dans les provinces des Prairies. Mais l'article à l'étude tend, en somme, à créer un mouvement d'opinion contre les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. L'article n'est pas nécessaire. Les chemins de fer transportent deux fois plus de grain qu'il y a dix ans et les exploitants du rail réalisent beaucoup plus de bénéfices qu'alors. Il a été démontré sans conteste que les compagnies ferroviaires n'ont subi aucune perte attribuable à ces taux.

En 1957 et 1958, les dépenses d'exploitation du National-Canadien ont atteint entre 765 millions de dollars et 800 millions de dollars. Ce sont les chiffres qui ont été fournis à la Commission royale d'enquête MacPherson. Ils ont été modifiés trois ou quatre fois par la compagnie elle-même et en fin de compte, conclusion extraordinaire, il se trouve que le National-Canadien aurait peut-être perdu quatre millions de dollars. Voilà un chiffre fort étonnant lorsqu'on le compare aux dépenses de 765 à 800 millions de dollars.

A la page 96 du volume 1 du rapport de la Commission MacPherson, M. A. R. Gobeil a déclaré:

> La Commission a reçu un certain nombre d'études tendant à démontrer quel était le prix de revient du transport du grain. Chaque fois que de telles études ont été discutées devant la Commission, les parties ont admis avoir commis des erreurs dans leur étude antérieure et elles ont demandé à la Commission d'accepter les chiffres nouvellement établis pour le prix de revient.

On a dit que le transport des céréales représentait 13.2 p. 100 des recettes totales du National-Canadien, mais M. Donald Gordon a déclaré, à notre comité permanent, qu'on ne saurait juger d'une telle chose d'après le revenu total et que ce transport représente 38 ou 39 p. 100 des tonnes-milles transportées. Je répète qu'en se fondant sur ce pourcentage de tonnes-milles, avec un total des dépenses se situant entre 765 et 800 millions de dollars pour les années 1957 et 1958 et compte tenu du fait que les chiffres ont été revisés trois fois, les spécialistes affirmaient tout bonnement que le National-Canadien avait peut-être perdu 4 millions de dollars. La seule conclusion à tirer de tout cela, à mon avis, c'est qu'une nouvelle étude d'ici trois ans est inutile.

Si l'on a intercalé ce nouvel article, selon moi, c'est que le ministre des Transports en est venu à une entente avec les chemins de fer, et leur a dit: «Passez-nous la casse, nous vous passerons le séné». On a parlé de compromis, mais dans l'Ouest, nous n'aimons pas les compromis dont on ne connaît pas les termes. De quel genre d'échange s'agit-il ici? J'imagine qu'il s'agit de la revision proposée, et cette revision va soulever l'opinion publique contre le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le ministre se borne à secouer la tête. La chose facile pour lui, mais qui va défendre les intérêts de l'Ouest canadien?

Une voix: Vous.

• (10.00 p.m.)

M. Horner (Acadia): Un député croit que je vais m'en charger. Je le voudrais bien, mais je ne puis me permettre de dépenser le million et demi de dollars que les gouvernements de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba ont dû dépenser pour présenter un mémoire à la Commission MacPherson.

Devrons-nous dépenser ce montant trois fois, comme le laisse entendre le volume I du rapport MacPherson? Qui prétendra que nous dépenserons cette somme trois fois? Les chemins de fer le soutiendront, car ils ont un enjeu. Ils s'efforcent tous deux de présenter des chiffres pour prouver sans l'ombre d'un doute que leurs services sont déficitaires et que, partant, ils devraient recevoir des subventions. Au cours de ces trois années, il façonneront l'opinion publique afin de pouvoir désavantager de nouveau les agriculteurs des Prairies, qui se sont révélés les meilleurs producteurs de denrées alimentaires au monde.

M. le président suppléant: A l'ordre.

M. Horner (Acadia): Je signale qu'il est 10 heures.

L'hon. M. Pickersgill: Le comité accepterait peut-être, monsieur le président, d'oublier l'heure pour quelque temps, du moins jusqu'à ce que le député ait terminé son exposé. Son discours est excellent et l'on ne devrait pas l'interrompre.

M. le président suppléant: A l'ordre. Le comité permet-il à l'unanimité à l'honorable représentant de poursuivre son discours?

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, mes idées sont bien arrêtées sur le sujet et j'aimerais bien continuer, mais je signalerais que j'ai déjà prié le ministre aujourd'hui de réserver une décision concernant un article antérieur afin que nous puissions poursuivre l'étude du projet de loi. Nous avons consacré une heure ou deux à l'examen de cet article, mais nous avons fait très peu de progrès, parce que le ministre n'a pas tenu compte de tous les détails intéressant cet article. Comme je ne vois pas ce que nous gagnerions si je poursuivais maintenant mon exposé, je signalerai donc qu'il est 10 heures et je continuerai mes remarques demain.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. G. J. McIlraith: Monsieur l'Orateur, demain, nous poursuivrons l'examen du bill dont le comité est présentement saisi. Au terme de cette étude, nous passerons aux deux motions tendant à déférer l'étude de certaines questions au comité des privilèges et élections. Ensuite nous aborderons le bill visant à modifier le loi sur les juges et ensuite le bill autorisant le financement du National-Canadien.

[*Français*]

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

Une motion portant ajournement de la Chambre, aux termes de l'article provisoire 39A du Règlement étant censée avoir été présentée.

LA NAVIGATION—A PROPOS DE LA NAVIGATION D'HIVER SUR LE SAINT-LAURENT

M. Gilles Grégoire (Lapointe): Monsieur l'Orateur, je traite ce soir d'une question que j'avais posée au ministre des Transports (M. Pickersgill) le 20 décembre dernier, et pour laquelle j'avais donné avis que je désirais la débattre à dix heures une soirée, et cela se produit ce soir.

A ce moment-là, je demandais au ministre des Transports si son ministère avait mené—et l'on peut voir cette question-là à la page 11364 du hansard—une enquête relativement à ce qu'il en coûterait pour faciliter la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent.

Le ministre, la veille, avait répondu à l'une de mes questions, et je cite ici la page 11352 du hansard:

> Des millions de dollars devraient être perçus des Canadiens dans toutes les régions du pays pour assurer chaque hiver un chenal régulier et de tout repos jusqu'au port de Montréal.

Le ministre déclarait qu'il en coûterait des millions de dollars. C'est pourquoi le lendemain, soit le 20 décembre, je lui demandais si son ministère avait mené une enquête pour savoir combien de millions, exactement, et je demandais aussi au ministre s'il pouvait déposer les résultats de cette enquête. Le ministre a tout simplement dit: La question est toujours à l'étude, mais je n'ai rien de spécial à dire pour l'instant.

Devant les faits, monsieur l'Orateur, je me dois de demander au ministre si la question est à l'étude. S'il n'a rien de spécial à dire, pour l'instant, pourquoi, alors, vient-il tromper l'opinion publique et déclarer qu'il en coûterait des millions de dollars? Cette affirmation qu'il en coûterait des millions sort-elle de son imagination? Est-ce simplement un chiffre qu'il invente ou a-t-il réellement des chiffres réels et concrets à nous donner? S'il en a, qu'il les donne, qu'il cesse de nous tromper, en disant que cela coûterait des millions de dollars! C'est combien, cela? Et s'il nous dit des millions, qu'il nous dise où il a pris ses chiffres et quelle enquête il a faite! Mais le lendemain, quand on le pousse au pied du mur, pour qu'il réponde vraiment, il dit:

> La question est toujours à l'étude, mais je n'ai rien de spécial à dire pour l'instant.

Alors, si le ministre n'a rien de spécial à annoncer, pourquoi vient-il nous dire que cela coûterait plusieurs millions? C'est quelque chose de spécial, cela.

Monsieur l'Orateur, je dis au ministre qu'il n'en coûterait même pas un million de plus par année pour maintenir un chenal ouvert toute l'année dans le fleuve Saint-Laurent pour la navigation d'hiver, parce que les brise-glace sont là, et en nombre suffisant, à l'heure actuelle sur le Saint-Laurent pour maintenir le chenal ouvert.

Il ne serait pas question des ports, car le ministre a dit lui-même que le port de Montréal n'a été fermé qu'une journée l'an dernier. Cette année, je crois qu'il n'a pas encore été fermé une seule journée. Or, c'est le chenal qu'il faut tenir ouvert, et les brise-glace sont là. Les équipages de ces navires

sont payés pour la période de l'hiver; le ravitaillement, l'huile et le carburant pour les faire fonctionner et les mécaniciens pour les maintenir en bon état le sont également. Il ne s'agirait donc que d'ordonner à ces brise-glace de réellement faire leur travail, au lieu de les empêcher de le faire, comme c'est le cas présentement.

Alors, je dis au ministre que s'il n'est pas capable de nous donner des chiffres précis, qu'il cesse de tromper l'opinion publique en lançant des chiffres en l'air; par ailleurs, s'il a des chiffres précis à nous donner, qu'il cesse de nous dire que cela coûterait des millions et qu'il nous dise exactement combien il en coûterait, où il a pris ses chiffres, si une enquête a été menée, si des ingénieurs, des personnes compétentes ont fait enquête pour dire ce qu'il en coûterait de plus.

Le ministre pourrait peut-être, en même temps, nous dire en quoi cela coûterait plus cher, puisque nos brise-glace sont là en quantité suffisante, puisque les Russes envoient leurs brise-glace nous aider, puisque des cargos équipés pour briser la glace viennent faire le travail du ministère des Transports. L'honorable ministre sait fort bien que ce sont les bateaux étrangers qui font le travail de son ministère sur le fleuve Saint-Laurent et sur la Voie maritime du Saint-Laurent, pendant l'hiver. Le 19 décembre 1966, comme en fait foi la page 11352 du hansard, l'honorable ministre disait:

> ...à mon avis, le gouvernement adopte une ligne de conduite judicieuse en ne faisant rien à l'heure actuelle pour accélérer les opérations des brise-glace ni pour entraver la navigation. Les armateurs qui veulent risquer leurs navires sur le fleuve en hiver n'ont rien à craindre de toute façon,...

Alors, ce sont eux autres qui font l'ouvrage. Les brise-glace russes, surtout les cargos russes sont tous équipés pour cela. Alors, que l'honorable ministre vienne donc nous dire exactement combien de millions cela coûterait. Non pas des millions, mais des chiffres précis de ce qu'il en coûterait de plus. Où l'honorable ministre a-t-il pris ses chiffres? Est-ce qu'il pourrait déposer à la Chambre le rapport de l'enquête qu'il a fait mener pour déclarer qu'il en coûterait des millions de plus? Nous voudrions avoir des faits, des rapports. Nous ne voulons plus nous en tenir à la simple déclaration de l'honorable ministre, parce qu'elle est trop vague. Des millions de dollars, cela veut dire quoi? Personne ne le sait. Qu'il nous dise exactement ce qu'il en est, qu'il cesse de faire des déclarations vagues et, à ce moment-là, nous serons satisfaits de sa réponse.

[M. Grégoire.]

• (10.00 p.m.)

(*Traduction*)

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, le député ne pouvait pas, je crois, choisir un jour plus propice pour poser sa question, car mon ami, le ministre d'État (M. Turner) est en train de faire à ce sujet un discours à Montréal et d'annoncer que l'étude des problèmes très complexes concernant le chenal du Saint-Laurent a franchi comme je l'ai dit l'autre jour, une nouvelle étape. La plupart d'entre nous reconnaissent qu'il faudrait beaucoup de courage pour donner un chiffre exact, tandis que cette étude se poursuit. Quand on a recours à des experts pour savoir combien coûtera une entreprise, on ne fait pas la sottise de donner un chiffre précis avant d'obtenir leur avis.

Je signalerai au député qu'un montant de 100 millions ne suffirait pas pour entretenir un chenal satisfaisant pour la navigation d'hiver. Comme le député de Trois-Rivières (M. Mongrain) le faisant remarquer plus tôt au cours de la présente session, jusqu'à Trois-Rivières le chenal ne présente aucun problème sur le fleuve. Mais il serait absolument impossible, étant donné l'état actuel du chenal sur le lac St-Pierre, que la navigation d'hiver ait la même ampleur qu'en été. En fait, le chenal n'est plus vraiment satisfaisant pour le trafic en été et il le serait encore bien moins en hiver. Voilà pourquoi ces études sont effectuées de façon urgente. Pour ma part, tout le réseau du fleuve Saint-Laurent et des Grands lacs constitue le bien naturel le plus précieux du Canada et nous ne voulons pas en faire un gâchis. Il est de la plus haute importance, lorsque nous voudrons améliorer le chenal entre Montréal et Trois-Rivières, de le faire de façon appropriée et de ne pas effectuer des travaux qui aggraveront la situation.

Nous avons une maquette à l'échelle de tout le cours du fleuve, de Montréal jusqu'au Golfe, et pour vous faire toutes sortes d'essais susceptibles d'apporter des améliorations; ainsi quand nous y affecterons au moins cent millions de dollars, et sans doute beaucoup plus, nous pourrons obtenir des réultats satisfaisants. J'ai dit l'autre jour, et je le répète, pour ce qui est des navires qui veulent profiter du déglaçage rendu obligatoire pour prévenir les inondations, que personne ne leur oppose de difficultés. Mais si jamais on essayait...

[*Français*]

M. l'Orateur: A l'ordre! Le temps de parole de l'honorable ministre est maintenant terminé.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE—A PROPOS DE LA REQUÊTE DE M. LOUIS SICOTTE, QUI RÉCLAME LA RÉVISION DE SES DEUX PROCÈS

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, jeudi dernier, j'ai posé la question suivante au très honorable premier ministre (M. Pearson).

Monsieur l'Orateur, en l'absence de l'honorable ministre de la Justice et Procureur général, et comme on ne semble pas lui avoir encore désigné un secrétaire parlementaire, je vais poser ma question au très honorable premier ministre, à qui j'ai fait parvenir, hier, un avis de ma question.

Est-ce que le ministère de la Justice et le gouvernement ont reçu la requête d'un nommé Louis Sicotte, qui désire la révision de ses deux procès, parce qu'on l'aurait forcé, sous la menace, à s'avouer coupable et à signer un faux affidavit?

Monsieur l'Orateur, j'ignore si l'on saura ce soir donner à la Chambre une réponse précise à ce sujet et si l'on demandera à la Gendarmerie royale de faire une enquête sur ce cas. Mais quelle que soit la teneur de la déclaration, je veux faire appel aux gouvernements du Canada, plus particulièrement à leurs législateurs, afin qu'ils adoptent des lois efficaces pour protéger le respect des individus et la dignité humaine.

Je ne sais pas personnellement si le dénommé Louis Sicotte est coupable ou non, s'il dit la vérité ou non. Ce n'est pas là le point qui me préoccupe. Mais s'il s'avérait exact que des policiers, au Canada, brutalisent des détenus afin de leur arracher des aveux, il faudrait de toute nécessité que les lois d'un pays civilisé réprouvent de telles méthodes et condamnent les auteurs de telles barbaries. La justice ne saurait s'exercer dans la violation et la persécution.

La loi fédérale des droits de l'homme établit des principes fort louables mais, à cause de la complexité de notre système politique, la protection et l'exercice des droits et libertés civiles relèveraient de l'autorité provinciale.

Il serait donc urgent que les gouvernements provinciaux légifèrent rapidement et sanctionnent une loi provinciale des droits de l'homme, de sorte que les citoyens puissent bénéficier d'une protection plus manifeste et efficace. La loi fédérale des droits de l'homme est plutôt demeurée symbolique jusqu'à ce jour. Elle exprime, en quelque sorte, un vœu que soient respectés au Canada les droits fondamentaux des individus. Voici la substance de l'article 2 de la loi fédérale, Statuts refondus du Canada, chapitre 44, sanctionnée le 10 août 1960:

Toute loi du Canada, à moins qu'une loi du Parlement du Canada ne déclare expressément qu'elle s'appliquera nonobstant à la Déclaration canadienne des droits, doit s'interpréter et s'appliquer de manière à ne pas supprimer, restreindre ou enfreindre l'un quelconque des droits ou des libertés reconnus et déclarés aux présentes, ni à en autoriser la suppression, la diminution ou la transgression, et en particulier, nulle loi du Canada ne doit s'interpréter ni s'appliquer comme

a) autorisant ou prononçant la détention, l'emprisonnement ou l'exil arbitraire de qui que ce soit;

b) infligeant des peines ou traitements cruels et inusités, ou comme en autorisant l'imposition;

c) privant une personne arrêtée ou détenue

(i) du droit d'être promptement informée des motifs de son arrestation ou de sa détention,

(ii) du droit de retenir et constituer un avocat sans délai, ou

(iii) du recours par voie d'*habeas corpus* pour qu'il soit jugé de la valadité de sa détention et que sa libération soit ordonnée si la détention n'est pas légale;

d) autorisant une cour, un tribunal, une commission, un office, un conseil ou une autre autorité à contraindre une personne à témoigner si on lui refuse le secours d'un avocat, la protection contre son propre témoignage ou l'exercice de toute garantie d'ordre constitutionnel;

e) privant une personne du droit à une audition impartiale de sa cause, selon les principes de justice fondamentale, pour la définition de ses droits et obligations;

Il appartient plus particulièrement aux provinces d'établir les normes protectrices des libertés et des droits civils.

Il serait donc important que le gouvernement s'enquière des faits et qu'il recommande à qui de droit d'agir rapidement, car c'est tout le domaine des libertés individuelles, de la démocratie et de la justice qui est en jeu.

L'hon. Lucien Cardin (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, il serait bien difficile pour qui que ce soit, en cette Chambre, de ne pas être d'accord avec les principes bien généraux qu'a exprimés l'honorable député de Sherbrooke (M. Allard). En fait, il a tout simplement réitéré la responsabilité que nous avons ici, à Ottawa, de protéger les droits de l'homme, de respecter les droits des individus et également de protéger la dignité humaine.

Je ne suis pas d'accord avec lui lorsqu'il dit que les droits de l'homme et tout notre système judiciaire sont tout simplement symboliques. Je crois qu'au cours des années il y a eu, justement, la Déclaration canadienne des droits de l'homme et je crois que nous devons être fiers de notre système judiciaire. Cela ne veut pas dire, évidemment, qu'il ne peut pas se produire de cas exceptionnels; qu'il ne peut y avoir de manquements au sein de corps publics quelconques, tant au niveau fédéral que provincial, mais en général je crois que ce n'est pas rendre service à la population que de laisser entendre que nos principes de protection des droits des individus sont tout simplement symboliques.

En ce qui concerne le cas en question, celui de Sicotte, il s'agit de savoir quel est, vraiment, le rôle du gouvernement fédéral à ce sujet. Au fait, une requête, aux fins d'obtenir une ordonnance pour un nouveau procès aux termes de l'article 596 du Code criminel, a été

reçue de la part des avocats de Louis Sicotte. La requête a trait à deux chefs d'accusation: crime d'incendie et conspiration pour commettre le crime d'incendie. M. Sicotte a plaidé coupable à ces deux chefs d'accusation, à Montréal le 6 décembre 1966, et une sentence suspendue lui a été imposée.

Les raisons alléguées au soutien de la requête, plus particulièrement celles de menaces et de brutalité envers M. Sicotte, semblent faire l'objet de procédures criminelles encore pendantes, qui ont été portées contre 15 personnes dont 12 sont des membres de corps policiers. A mon avis, il ne conviendrait pas, dans les circonstances, de donner suite à la requête pour un nouveau procès tant que ces procédures criminelles ne seront pas terminées.

A tout événement, il est de tradition chez les ministres de la Justice de ne pas avoir recours aux procédures extraordinaires de l'article 596 du Code criminel tant que les requérants n'ont pas épuisé les moyens légaux ordinaires qui sont à leur disposition.

J'ai été informé que, jusqu'ici, M. Sicotte n'a fait aucune démarche pour faire reviser cette affaire par la Cour d'appel du Québec qui, en vertu de ses règles d'appel en matière criminelle, pourrait encore lui accorder une extension du délai pour lui permettre d'inscrire en appel.

Et, monsieur l'Orateur, j'ai, par lettre en date d'aujourd'hui, avisé les procureurs de M. Sicotte en conséquence.

• (10.20 p.m.)

[*Traduction*]

LE TRAIN DU CENTENAIRE—L'OPPORTUNITÉ D'UN ARRÊT À TRAIL (C.-B.)

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, le 13 janvier j'ai posé une question au secrétaire d'État à propos d'une lettre que j'ai reçue d'un membre important du parti libéral de ma circonscription, connu pour ses idées très progressistes. La voici:

> Cette personne, comme beaucoup de mes commettants—j'envisage cette question d'un point de vue tout à fait impartial—s'inquiète beaucoup de ce que le train du centenaire doive s'arrêter à Castlegar au lieu d'aller à Trail, localité reliée à Castlegar par une voie ferrée de 20 milles. Par conséquent, on devra fournir des moyens de transport à 8,000 écoliers pour qu'ils visitent ce train, sans compter les autres personnes. Le ministre peut-il faire quelque chose à ce sujet?

C'est à ce moment, monsieur l'Orateur, que vous vous êtes servi de l'autorité que vous confèrent vos fonctions pour juguler ma curiosité. Je le répète, cette question découlait tant de la lettre en question que d'autres plaintes émanant de mes commettants. La personnalité libérale en vue, dont je parle, a écrit au premier ministre à ce sujet parce que la question la touche et l'intéresse.

[L'hon. M. Cardin.]

Je constate, en consultant l'itinéraire du train en Colombie-Britannique, qu'il séjournera à Victoria du 9 au 16 janvier, à Nanaïmo du 17 au 19 janvier, à Vancouver, à la gare du Pacifique-Canadien, du 21 au 26 janvier et à la gare du National-Canadien du 27 janvier au 1er février, à Chilliwack du 2 au 3 février, à Kamloops du 4 au 6 février, à Kelowna, du 7 au 8 février, à Castlegar, du 10 au 11 février, à Cranbrook du 12 au 13 février, à Prince-Rupert, du 16 au 17 février et à Prince-George, du 18 au 21 février. En tenant compte des deux arrêts à Vancouver, il y a quelque dix arrêts prévus dans la province de Colombie-Britannique.

A cet égard, monsieur l'Orateur, je voudrais dire que je sais avoir le plein appui du député d'Okanagan-Revelstoke. Il n'y a pas d'arrêt à Revelstoke, quoique lors de la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien le dernier crampon ait été enfoncé à Craigellachie, à quelques milles à l'ouest de Revelstoke. Nous regrettons tous deux que cet incident historique ait été oublié et que le train ne s'arrête pas à Revelstoke. Aucun arrêt n'est prévu non plus à la métropole commerciale de Kootenay-Ouest, Nelson, ni à Trail. Le train arrêtera toutefois à Castlegar, à une vingtaine de milles de Trail, et une voie ferrée relie ces deux points.

Ce train suscite un vif intérêt surtout chez les jeunes de ma circonscription. J'ai été très heureux de le constater. L'itinéraire prévu signifie que nombre d'habitants de Kootenay-Ouest devront parcourir 150 milles pour visiter le train et, dans certains cas, ils devront s'y rendre par des chemins assez étroits et montagneux. La majorité de mes commettants devront faire 25 à 30 milles. C'est très ennuyeux pour eux. Je le répète, des personnes ont exprimé leur préoccupation en me demandant de chercher à obtenir une explication à la Chambre. J'ai hâte de recevoir une réponse du secrétaire parlementaire sur les circonstances qui entourent l'itinéraire, de sorte que je puisse la transmettre à mes commettants qui s'y intéressent vivement.

M. J. B. Stewart (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics): Je commencerai par donner au député une forme d'explication, monsieur l'Orateur. En novembre 1964, me dit-on, un représentant de la Commission chercha en vain, à Trail, un emplacement convenable où le train de la Confédération pourrait séjourner, emplacement qui répondrait à toutes les exigences de la Commission, du gouvernment provincial et des deux compagnies de chemins de fer. Alors un autre emplacement a été choici à Castlegar. Je dois dire au député que je n'ai pas eu l'occasion de me renseigner sur les diverses

exigences de la Commission, du gouvernement provincial et des deux chemins de fer. Je ne veux pas, monsieur l'Orateur, m'abstenir de consoler le député. Ceux d'entre nous qui sont originaires de l'Est de la Nouvelle-Écosse, des comtés d'Antigonish, de Guysborough, de Pictou, d'Inverness espéraient vivement que le train de la Confédération rendrait visite à leurs régions. Nous espérions que le train s'arrêterait à des centres comme New-Glasgow, ou Antigonish ou dans la région du détroit de Canso. Je ne fais pas un discours inaugural et je ne peux rassasier la Chambre des raisons historiques qui font que ces endroits sont tout désignés pour une visite. Lorsque son itinéraire a été publié, nous avons appris que le train s'arrêterait à Truro, à Sydney, à Halifax, à Yarmouth, à Kentville et à Amherst. En octobre 1967, le train fera 6 arrêts en 18 jours en Nouvelle-Écosse. Sauf erreur, il s'arrêtera 11 fois en Colombie-Britannique au cours d'une période de 44 jours. Le député avouera, bien sûr, que l'histoire de la Nouvelle-Écosse est légèrement plus longue que celle de la Colombie-Britannique.

M. Herridge: Oh?

M. Stewart: Nous aurons, il est vrai, une caravane de la Confédération, mais nous aurions aimé voir le train de la Confédération. Dans l'Est de la Nouvelle-Écosse, nous avons pensé que des considérations solides et objectives avaient déterminé l'itinéraire établi. Je n'ai pas vu un exposé de ces considérations, mais j'espère, monsieur l'Orateur, selon le principe qu'il fait bon de raconter ses malheurs, que j'ai un peu consolé l'honorable représentant.

M. Herridge: Monsieur l'Orateur, je me console en voyant les malheurs de l'honorable député.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h. 29 du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 18 janvier 1967

La séance est ouverte à deux heures et demie.

LES FINANCES

DÉPÔT DE LA LETTRE DE LA «FIRST NATIONAL CITY BANK»

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, le député de Qu'Appelle (M. Hamilton) m'a demandé hier de déposer copie de la lettre de la *First National City Bank* à l'ancien ministre des Finances. Avec la permission de la Chambre, je le fais maintenant.

M. l'Orateur: La Chambre autorise-t-elle le ministre à déposer ladite lettre?

Des voix: D'accord.

LA «BANK OF WESTERN CANADA»—LA SUSPENSION DE LA LIMITE DU NOMBRE DES ACTIONS

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, j'aimerais répondre à une question que le chef de l'opposition a posée mardi au président du Conseil du Trésor au sujet de la *Bank of Western Canada*.

La charte que le Parlement a accordée à cette banque renferme des dispositions qui sont identiques, sous presque tous les rapports, aux articles 52 à 57 du bill tendant à la revision de la loi sur les banques présentement à l'étude au comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques. Il prévoit une limite de 10 p. 100 au nombre d'actions bancaires que peuvent détenir un actionnaire et ses associés, sous réserve d'une disposition permettant à la banque d'accepter des souscriptions d'actions de la part de résidents sans tenir compte de cette limite; toutefois, la banque ne peut accepter ces souscriptions si ce n'est conformément aux conditions que le Conseil du Trésor peut prescrire par décret et sous réserve de celles-ci.

Quand les promoteurs de cette banque ont comparu devant le comité permanent, ils ont révélé le nombre d'actions que le groupe associé d'actionnaires avait l'intention de souscrire et les rapports entre les diverses sociétés qui le composent. Ces renseignements figurent dans les témoignages du comité. Ils ont été révélés de nouveau à la Commission quand la banque a demandé d'accepter de ce groupe des souscriptions excédant la limite de 10 p. 100 qui s'appliquerait autrement.

A mon avis, les conditions énoncées dans l'ordre 658,534 suffisent dans les circonstances, les actionnaires fondateurs ayant l'intention de détenir un intérêt majoritaire au cours des premières étapes de l'activité de la banque. Il est prévu notamment que la banque devra se défaire d'ici le 1er janvier 1977, à moins que le gouverneur en conseil ne lui accorde une prolongation, de toutes ses actions non souscrites au-delà des 10 p. 100 que détient le groupe associé.

• (2.40 p.m.)

Le nombre d'actions que le groupe associé se propose de détenir figure dans l'ordonnance du Conseil du Trésor rendue publique par la *Bank of Western Canada* et que je me ferai un plaisir de déposer si la Chambre le désire. Par suite d'une réorganisation, certaines actions ont changé de mains au sein du groupe associé, me dit-on, mais le total des actions détenues par tous les membres du groupe indiqué dans l'ordonnance n'a pas augmenté.

J'ai ici le compte rendu des délibérations du Conseil du Trésor et, si la Chambre le désire, je m'empresserai d'en déposer des exemplaires en anglais et en français.

M. l'Orateur: La Chambre consent-elle à ce que le ministre dépose les délibérations du Conseil du Trésor dont il vient de parler?

Des voix: D'accord.

M. Colin Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Monsieur l'Orateur, la question que le ministre a soulevée me préoccupe depuis que j'en ai pris connaissance dans les journaux et que j'en ai été informé par suite de l'audition devant le comité dont a parlé le ministre. Je suis un peu inquiet en entendant le ministre dire que le délai pourrait même être prolongé au-delà de 1977, non seulement parce que c'est contraire à la mesure que nous sommes à étudier au comité, mais aussi parce que cela justifie davantage la population de l'Ouest canadien de soupçonner qu'il ne s'agit pas vraiment d'une banque de l'Ouest canadien puisque ces institutions ont leurs sièges en Ontario. J'aimerais être assuré que le gouvernement ne permettra pas que cette situation relative à la propriété des actions se prolonge au-delà de 1977, ce qui me paraît déjà d'une extrême générosité.

L'hon. M. Sharp: Je sais gré au député d'être sûr que nous serons au pouvoir en 1977.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles un député requiert une réponse orale sont marquées d'un astérisque.)

LES INITIATIVES DE LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE À HULL

Question nº 1998—**M. Isabelle:**

1. Combien la Commission de la capitale nationale a-t-elle affecté aux expropriations, aux constructions, aux aménagements de territoires etc., depuis 1949, dans la ville de Hull et dans le comté fédéral de Hull?

2. Combien de résidents de Hull sont régulièrement au service de la Commission de la capitale nationale et combien emploie-t-on de travailleurs saisonniers au cours des mois d'été?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): 1. Du 1er avril 1949 au 31 mars 1966, la Commission de la capitale nationale a affecté aux expropriations, aux constructions et à l'aménagement de terrains *a*) la somme de $4,043,087, pour la ville de Hull, et *b*) la somme de $48,675 pour le comté de Hull (mais à l'exclusion de la ville de Hull).

2. La Commission emploie ordinairement 44 travailleurs à plein temps et 41 travailleurs saisonniers qui habitent la ville de Hull. Elle emploie ordinairement 25 travailleurs à plein temps et 7 travailleurs saisonniers des municipalités de Pointe-Gatineau, de Gatineau, de Templeton et de Buckingham.

LES PRÉSIDENTS DE SCRUTIN DÉSIGNÉS EN SASKATCHEWAN

Question nº 2076—**M. Southam:**

1. Par suite de la redistribution des circonscriptions fédérales en Saskatchewan, a-t-on nommé des officiers rapporteurs?

2. Dans le cas de l'affirmative, *a*) combien ont été nommés, sous quelles recommandations, et en vertu de quelle autorité? *b*) Quels sont les noms et adresses des personnes ainsi nommées, et à quelles dates l'ont-elles été?

M. Albert Béchard (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État): 1. Oui.

2. *a*) Treize officiers rapporteurs ont été recommandés par le secrétaire d'État en vertu de l'autorité conférée par l'article 8 de la loi électorale du Canada et de l'article 27 de la loi sur la revision des limites des circonscriptions électorales. (13 Élisabeth II Chap. 31); *b*) Voir tableau ci-dessous.

Circonscription	Titulaire et adresse	Date de la nomination
Assiniboïa	M. Dave Ayotte, Minton (Sask.)	2 sept. 1966.
Battleford-Kindersley	M. Frank Herback, Unity (Sask.)	2 sept. 1966.
Mackenzie	M. Louis Anton Yaworski, Rama (Sask.)	17 nov. 1966.
Meadow Lake	M. Louis Vey, Spiritwood (Sask.)	2 sept. 1966.
Moose Jaw	M. Robert Kern, 849 Elizabeth, Moose Jaw (Sask.)	2 sept. 1966.
Prince Albert	M. Archie Anderson, Case postale 85, Spruce Home (Sask.)	29 sept. 1966.
Qu'Appelle-Moose Mountain	M. Frank Mathers, Estevan (Sask.)	2 sept. 1966.
Regina-Est	M. Calvin D. Abrahamson, 1840 McIntyre, Régina (Sask.)	2 sept. 1966.
Regina-Lake Centre	M. Art Joa, Lockwood (Sask.)	2 sept. 1966.
Saskatoon-Biggar	M. Douglas Hutchison, 1125 Avenue B. Nord, Saskatoon (Sask.)	1er déc. 1966.
Saskatoon-Humboldt	M. Walter Pappenfus, Annaheim (Sask.)	15 sept. 1966.
Swift Current-Maple Creek	M. Irving Hansen, 335, rue Herbert est, Swift Current (Sask.)	17 nov. 1966
Yorkton-Melville	M. Henry Graft, R.R. 1, Yorkton (Sask.)	15 sept. 1966.

LE PRÉSIDENT DU SCRUTIN DANS LA CIRCONSCRIPTION DE GASPÉ

Question nº 2204—**M. Keays:**

1. Quel est l'ancien officier rapporteur pour le district électoral de Gaspé?

2. Quel est le nouveau titulaire?

3. Qui—personne ou personnes, association ou associations ou autres organismes—a recommandé le présent officier rapporteur?

4. A-t-on exigé de nouvelles qualités de la part de celui qui a été nommé, et, dans le cas de l'affirmative, quelles étaient-elles?

M. Albert Béchard (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État): 1. M. Frederick R. Sams, case postale 522, Gaspé (P.Q.)

2. M. Ludger Gagné, Sainte-Adélaïde-de-Pabos (P.Q.)

3. Recommandé par le secrétaire d'État en vertu de l'autorité conférée par l'article 8 de la loi électorale-fédérale et de l'article 27 de la loi sur la revision des limites des circonscriptions électorales. (13 Élisabeth II Chap. 31)

4. Non.

LES PRÊTS AUX PAYS ÉTRANGERS

Question nº 2220—**M. Caouette:**

1. A quel(s) pays le Canada a-t-il consenti des prêts avec intérêt?

2. Quel était le taux d'intérêt?

3. Pour quel montant et pour combien de temps?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): 1, 2 et 3. Les prêts énumérés ci-dessous sont ceux qui sont inscrits aux Comptes publics et sur lesquels des montants étaient impayés au 31 décembre 1966.

Pays	Montant du prêt	Taux d'intérêt	Durée
	(en millions de dollars c.)	% par année	
Royaume-Uni—1946 (Loi sur l'accord financier avec le Royaume-Uni, 1946)	$1,185.0	2%	50 ans
Belgique—1946	68.8	3%	30 ans
France—1946 (voir rem. 1)	253.4	3%	30 ans
Pays-Bas—1946 (Prêts en vertu de la Loi sur l'assurance des crédits à l'exportation, Partie II)	123.9	2¾%—1950—58 3% 1959—70 3¼% 1971—76	30 ans
Ceylan—1958 (Prêts spéciaux aux pays bénéficiant du Plan de Colombo pour financer l'achat au Canada de blé et de farine)	2.0	4¼%	9 ans
Inde—1963 (Pour l'achat au Canada d'aéronefs et de pièces de rechange connexes)	12.5	3½	5 ans
Chine—1946	52.5	3%	31 ans
Grèce—1923	8.0	5%	25 ans
Roumanie—1922 (Prêts inactifs) (Voir rem. 2)	24.0	4%	46 ans
Tels qu'ils sont détaillés à l'Appendice A (Aide sous forme de prêts spéciaux aux pays en voie de développement)	46.3		
Tels qu'ils sont détaillés à l'Appendice B (Accords financiers en vertu de l'article 21-A de la Loi sur l'assurance des crédits à l'exportation)	295.9	6%	

REMARQUE 1—Comprend l'intérêt sur les avances provisoires effectuées avant la signature de l'accord de prêt.

REMARQUE 2—Ces prêts ne produisent aucun revenu actuellement et ne sont pas réalisables.

Appendice A:

AIDE SOUS FORME DE PRÊTS SPÉCIAUX AUX PAYS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT

Pays	Montant du prêt	Taux d'intérêt	Durée
	(en milliers de dollars c.)	% par année	
Ceylan	$ 1,000	¾ de 1%	50 ans y compris 10 ans de période de grâce
	1,500	"	"
Équateur	1,260	¾ de 1%	50 ans y compris 10 ans de période de grâce
Salvador	3,240	¾ de 1%	35 ans y compris 5 ans de période de grâce
Guyane	1,800	néant	50 ans y compris 10 ans de période de grâce
Inde	2,150	¾ de 1%	50 ans y ocmpris 10 ans de période de grâce
Jamaïque	700	¾ de 1%	50 ans y compris 10 ans de période de grâce
	925	"	"
	600	"	"
	500	"	"
	800	"	"
Nigéria	3,500	1965–1970: néant 1971–1990: 6%	25 ans y compris 5 ans de période de grâce
Pakistan	23,363	¾ de 1%	50 ans y compris 10 ans de période de grâce
Paraguay	800	¾ de 1%	50 ans y compris 10 ans de période de grâce
Trinité et Tobago	650	¾ de 1%	50 ans y compris 10 ans de période de grâce
	400	"	"
	400	"	"
	500	"	"
	800	"	"
	340	"	"
	750	"	"
	350	"	"
Total	$ 46,328		

PRÊTS EFFECTUÉS EN VERTU DE L'ARTICLE 21-A DE LA LOI SUR L'ASSURANCE DES CRÉDITS À L'EXPORTATION

Pays	Montant du prêt	Taux d'intérêt	Durée
	(en milliers de dollars c.)	% par année	
Argentine	$12,500	6%	9 ans y compris 1 an de période de grâce
	975	6%	9 ans y compris 1 an de période de grâce
	1,859	6%	13 ans y compris 1 an de période de grâce
	336	6%	5 ans
	3,200	6%	11 ans y compris 1 an de période de grâce
Brésil	2,600	6%	10 ans y compris 3 ans de période de grâce
	6,054	6%	"
	2,400	6%	8 ans y compris 3 ans de période de grâce
Ceylan	10,800	6%	15 ans y compris 3 ans de période de grâce
Chili	14,200	6%	"
	8,520	6%	"
Grèce	4,836	6%	"
Inde	8,000	6%	19 ans y compris 4 ans de période de grâce
	1,900	6%	14 ans y compris 2 ans de période de grâce
	8,000	6%	15 ans y compris 3 ans de période de grâce
	37,000	6%	20 ans y compris 5 ans de période de grâce
	1,600	6%	15 ans y compris 5 ans de période de grâce
	4,200	6%	15 ans y compris 4 ans de période de grâce
	2,061	6%	20 ans y compris 4 ans de période de grâce
	8,000	6%	20 ans y compris 5 ans de période de grâce
Israël	2,300	6%	13 ans y compris 3 ans de période de grâce
Libéria	1,622	6%	16 ans y compris 3 ans de période de grâce
Mexique	13,514	6%	8 ans y compris 1 an de période de grâce
	16,324	6%	11 ans y compris 2 ans de période de grâce
	27,027	6%	8 ans y compris 2 ans de période de grâce
	2,973	6%	10 ans y compris 2 ans de période de grâce
	3,016	6%	6 ans y compris 4 mois de période de grâce
	9,946	6%	8 ans y compris 1 an de période de grâce
	9,838	6%	8 ans y compris 3 ans de période de grâce
	5,405	6%	15 ans y compris 3 ans de période de grâce

Pays	Montant du prêt	Taux d'intérêt	Durée
	(en milliers de dollars c.)	% par année	
Pakistan	6,351	6%	15 ans y compris 3 ans de période de grâce
	6,000	6%	19 ans y compris 3 ans de période de grâce
	5,300	6%	20 ans y compris 4 ans de période de grâce
	24,678	6%	21 ans y compris 5 ans de période de grâce
Philippines	13,500	6%	12 ans y compris 2 ans de période de grâce
Taïwan	5,000	6%	8 ans y compris 2 ans de période de grâce
République Arabe Unie	4,099	6%	10 ans y compris 2 ans de période de grâce
Total	$ 295,934		

LES PRÊTS AUX PAYS ÉTRANGERS—LES NORMES D'ATTRIBUTION

Question nº 2221—**M. Caouette:**

Relativement à la question nº 2220, au sujet des prêts avec intérêt, *a*) ces prêts sont-ils consentis par l'entremise des banques à charte, *b*) dans le cas de la négative, par qui autre?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Les prêts mentionnés à la question 2220 ont été consentis par le gouvernement du Canada.

LE NATIONAL-CANADIEN: FRAIS DE FORMATION DU PERSONNEL

Question nº 2247—**M. Godin:**

Pour les neuf premiers mois de 1966, le National-Canadien a-t-il acquitté les frais de la formation de 1,095 apprentis inscrits et de 37,123 employés dans le secteur de la supervision des ventes, des relations avec les clients, de la compétence technique et des métiers et, dans le cas de l'affirmative, combien lui en a-t-il coûté?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La Direction des chemins de fer Nationaux du Canada communique les renseignements suivants:

La compagnie assure à ses employés une formation et un recyclage très diversifiés. Ceux-ci peuvent suivre des cours dans les domaines suivants: apprentissage, ventes et relations avec les clients, compétence technique et métiers, perfectionnement en surveillance et en gestion, connaissance des règlements, premiers soins, sécurité et prévention des incendies. Coût total: $1,700,000. 37,123 employés ont suivi des cours, dont 32,200 n'étaient pas des cadres.

[L'hon. M. Sharp.]

[*Français*]

SUBVENTION EN VERTU DE LA LOI STIMULANT LE DÉVELOPPEMENT DANS LA CIRCONSCRIPTION DE RIMOUSKI

Question nº 2345—**M. LeBlanc (Rimouski):**

Depuis la sanction de la loi stimulant le développement de certaines régions (14 Élisabeth II, chap. 12), *a*) des demandes ont-elles été faites au ministre de l'Industrie relatives à l'établissement ou à l'amélioration d'industries dans le comté de Rimouski, *b*) dans l'affirmative, (i) ces demandes ont-elles été accueillies favorablement, (ii) quel montant représente, dans chacun des cas, l'octroi direct ou l'exemption d'impôt dont aurait bénéficié chacune de ces industries?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): *a*) Deux demandes de subventions en vertu de la Loi stimulant le développement de certaines régions ont été reçues de firmes qui désirent s'agrandir dans la région désignée, dans le Centre de main-d'œuvre du Canada de Rimouski, qui se trouve dans la circonscription de Rimouski. *b*) Une de ces deux demandes a été approuvée et l'on procède actuellement à la détermination du montant précis de la subvention. La deuxième demande est encore à l'étude.

[*Traduction*]

LES AFFECTATIONS DE LA COMMISSION LAURENDEAU-DUNTON À LA RECHERCHE

Question nº 2360—**M. Coates:**

Du montant de $5,373,198.66 qu'a dépensé la Commission royale d'enquête sur le bilinguisme et le biculturalisme, jusqu'au 31 octobre 1966, quelle proportion a été affectée à la recherche?

M. John R. Matheson (secrétaire parlementaire du premier ministre): La Commission

royale d'enquête m'a fait parvenir les renseignements suivants: Du montant de $5,373,-198.66 qu'a dépensé la Commission jusqu'au 31 octobre 1966, une proportion d'environ 75 p. 100, ou $4,030,000.00 a été affectée à la recherche.

LES HONORAIRES VERSÉS PAR LA COMMISSION LAURENDEAU-DUNTON AUX CHERCHEURS-CONSEIL

Question nº 2361—**M. Coates:**

1. Jusqu'à ce jour, quels montants d'argent la Commission royale sur le bilinguisme et le biculturalisme a-t-elle versés à la L. Dion, D. Easton, J. Meisel, J. LaRivière, A. Raynauld, W. Mackey et J.-Éthier-Blais, depuis que ces personnes ont été nommées chercheurs consultants?

2. L'une quelconque desdites personnes s'est-elle trouvée rattachée à ladite Commission royale avant d'avoir assumé les fonctions de chercheurs consultants, pendant qu'elle s'acquittait de ces fonctions, ou après s'en être acquittée, et, dans le cas de l'affirmative, combien chacune a-t-elle touché pour d'autre travail exécuté pour la Commission?

M. J. R. Matheson (secrétaire parlementaire du premier ministre): La Commission royale d'enquête m'a fait parvenir les renseignements suivants: Les personnes mentionnées ont commencé à travailler pour le compte de la Commission à divers moments. Les montants versés du 1er janvier 1964 au 31 octobre 1966 sont les suivants:

	Date de nomination	Montants versés pour déplacements	Montants versés pour honoraires	Total des montants versés pour déplacements et honoraires
L. Dion	1er janvier 1964	$11,476.90	$44,925.45	$56,402.35
D. Easton	1er août 1964	7,048.44	44,212.50	51,260.94
J. Meisel	1er mai 1964	3,410.94	11,175.00	14,585.94
J. LaRivière	29 octobre 1964	4,986.00	11,790.00	16,776.00
A. Raynauld	11 septembre 1964	940.03	26,850.00	27,790.03
W. Mackey	15 juillet 1964	2,885.53	7,810.00	10,695.53
J. Éthier-Blais	5 janvier 1965	1,357.70	8,541.57	9,899.27

2. Les trois personnes suivantes ont passé des contrats de recherche avec la Commission, tout en remplissant les fonctions de chercheurs-conseil:

	Date de l'approbation du contrat	Montants versés jusqu'à maintenant en vertu du contrat
W. Mackey	11 sept. 1964	$13,856.73
J. Meisel (fonctions remplies conjointement avec le professeur V. Lemieux)	10 juin 1964	25,000.00
A. Raynauld	20 nov. 1964	10,975.00

LES GRIEFS À LA COMMISSION DES TRANSPORTS CONTRE LES PASSAGES À NIVEAU

Question nº 2365—**M. Orlikow:**

1. Combien de plaintes la Commission des transports a-t-elle reçues de chaque province au cours de chacune des dix dernières années, relativement aux arrêts des trains aux passages à niveau, lesquels occasionnent des embouteillages?

2. La Commission des transports a-t-elle fait enquête sur ces plaintes, et quelles mesures a prises la Commission des transports, si l'une ou l'autre de ces plaintes s'est avérée fondée?

3. A-t-on intenté des poursuites judiciaires à la suite de ces plaintes et, dans le cas de l'affirmative, qui les a intentées, quand et où ont-elles été intentées et quels en ont été les résultats?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La Commission des transports du Canada communique les renseignements suivants:

1. En vertu de l'article 314 de la loi sur les chemins de fer, aucune compagnie de chemin de fer, ni ses fonctionnaires, agents ou employés ne peuvent permettre volontairement qu'une locomotive ou un wagon restent sur un passage public durant plus de cinq minutes consécutives. La Commission est saisie de temps à autre de plaintes concernant des infractions à cette règle. Toutefois, elle ne tient pas de relevé statistique de ces plaintes par provinces.

2. La Commission enquête de façon approfondie sur les plaintes qu'elle reçoit relativement aux embouteillages qui se produisent aux passages publics. Si des mesures s'imposent pour corriger la situation, la Commission enjoint à la compagnie en cause de les prendre.

3. D'après les dossiers de la Commission, aucune poursuite n'a été intentée devant les tribunaux durant cette période.

*LE NAUFRAGE DU «CABOT»

Question nº 2370—**M. Howard:**

1. Quels étaient les noms et les grades des officiers et des ingénieurs qui étaient à bord du *Cabot*, lorsqu'il a chaviré dans le port de Montréal le ou vers le 16 décembre 1966, et quel était l'employeur de chacune de ces personnes?

2. Est-ce que chacun de ces officiers et de ces ingénieurs, que l'on voudra bien nommer, était en possession d'une fiche de compétence, et dans le cas de l'affirmative, pour quels grade et rang dans chaque cas, et à quelle date avaient été émises lesdites fiches de compétence?

3. Au 15 décembre 1966, le *Cabot* était-il exempté de l'une ou l'autre des dispositions de la Loi sur la marine marchande, et, dans le cas de l'affirmative, quelle était la nature de ces exemptions, quelles étaient ces dispositions de ladite loi dont le navire était exempté, et la date de chacune de ces exemptions?

4. Au 15 décembre 1966, est-ce que l'on avait décidé de ne pas appliquer l'une ou l'autre des dispositions, sauf celles dont on a fait mention en 3, de la Loi sur la marine marchande, autant que le *Cabot* ou l'un ou l'autre de ses officiers ou ingénieurs étaient concernés, et, dans le cas de l'affirmative, quels étaient la nature de cette dispense, les dispositions de la loi dont le *Cabot* était dispensé, la date de l'émission de toute dispense et le nom et l'occupation de toute personne reliée à l'émission de quelque dispense?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, voici la réponse aux deux premières parties de la question: M. J.-A. Bégin, capitaine; certificat de capacité de capitaine d'eaux côtières nº 13577 délivré le 24 février 1934; M. J.-L. Vigneault, 1er lieutenant; certificat de capacité de capitaine de cabotage nº 22538 délivré le 18 août 1960; M. G. Leblond, 2e lieutenant; certificat de capacité de capitaine de cabotage nº 22081 délivré le 27 avril 1959; M. Marcel Côté, 3e lieutenant; certificat de capacité de 1er lieutenant de cabotage nº 24302 délivré le 25 juillet 1966; M. Paul Bouchard, chef mécanicien; certificat de capacité de 2e classe (vapeur et moteur) nº C.809 délivré le 11 janvier 1965. M. J. P. Collin, 2e mécanicien; certificat de capacité de 3e classe (vapeur et moteur) nº C.885 délivré le 21 janvier 1966 (n'était pas de service au moment de l'accident). M. L. Dubé, 3e mécanicien; certificat de capacité de 3e classe (moteur) nº 3074 délivré le 5 mars 1959. M. J. Girard, 4e mécanicien; certificat de capacité de 3e classe (moteur) et de 4e classe (vapeur et moteur) nº 4685 délivré le 1er novembre 1966. M. J.-H. Lavoie, 5e mécanicien; certificat de capacité de 2e classe (vapeur et moteur) nº C.902 délivré le 10 mars 1966.

L'hon. M. Starr: J'invoque le Règlement, monsieur l'Orateur. Vu la longueur de la réponse du secrétaire parlementaire du ministre des Transports, je demande qu'elle soit considérée comme ayant été lue et consignée au hansard.

M. l'Orateur: La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Howard: Un moment. Je ne vois pas pourquoi le député d'Ontario devrait léser les droits des autres députés. Il accapare bien assez du temps de la Chambre.

[M. Howard.]

[*Français*]

M. Gilles Grégoire (Lapointe): Monsieur l'Orateur, la question nº 2168 est inscrite au *Feuilleton* depuis le 10 novembre dernier, soit plus de deux mois. Alors, je me demande quand l'honorable secrétaire d'État (Mlle LaMarsh) a l'intention d'y répondre.

[*Traduction*]

M. l'Orateur: Réserverons-nous le reste des questions?

M. Howard: Je n'ai pas compris que le secrétaire parlementaire avait fini de répondre à la question avant d'être interrompu si impoliment.

M. l'Orateur: Si l'on ne s'entend pas sur la proposition de l'honorable député d'Ontario, je pourrais peut-être permettre au secrétaire parlementaire de compléter sa réponse.

M. Byrne: Merci, monsieur l'Orateur. Je poursuis: M. A. Roussel, mécanicien d'entretien; aucun certificat de capacité. (N'était pas de service au moment de l'accident.)

Ces officiers et mécaniciens étaient employés par la Gulfport Steamship Company Limited, 1155, rue Dorchester-Ouest, Montréal.

3. En vertu de l'alinéa *a*) du paragraphe (3) de l'article 55 du Règlement sur le matériel de détection et d'extinction d'incendie, le navire était dispensé de l'obligation d'avoir des appareils d'extinction d'incendie par gaz inerte dans les cales à marchandises parce que ses cales étaient pourvues de panneaux d'écoutille en acier et de moyens efficaces de fermeture de toutes les manches à air et autres ouvertures conduisant aux cales. L'exemption a été accordée durant la construction du navire le 9 avril 1965.

4. Non.

LES TARIFS FERROVIAIRES POUR LE BOIS DE CONSTRUCTION ET LE CONTRE-PLAQUÉ

Question nº 2374—**M. Reid:**

1. Quel est le tarif ferroviaire pour le bois de construction et le contre-plaqué transportés de la tête des Grands lacs canadiens à Toronto?

2. Quel est le tarif ferroviaire pour le bois de construction et le contre-plaqué transportés de la Colombie-Britannique à Toronto?

3. Quelle est l'augmentation proposée pour le tarif ferroviaire s'appliquant au bois de construction et au contre-plaqué dans chacun des deux cas mentionnés ci-dessus?

4. Quelles protestations, s'il en est, le ministre des Transports ou le gouverneur général en conseil ont-ils reçues, à propos de cette augmentation, de personnes ou d'organismes du Nord-Ouest de l'Ontario?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La Commission des transports du Canada communique les renseignements suivants:

1. Taux concurrentiels de produits désignés applicables à tous les expéditeurs. Bois de construction transporté de Fort-William, Port-Arthur et Fort-William-Ouest (Ont.) à Toronto (Ont.).

60c	les	100	livres,	charg.	min.	50,000	livres
56c	"	"	"	"	"	60,000	"
54c	"	"	"	"	"	70,000	"
53c	"	"	"	"	"	80,000	"

Contre-plaqué, aucun taux de produits désignés n'est en vigueur.

2. *a*) Taux concurrentiels de produits désignés applicables à tous les expéditeurs. Bois de construction, 159 cents les 100 livres, chargement minimum de 50,000 livres. Contre-plaqué, 184 cents les 100 livres, chargement minimum de 40,000 livres.

b) Taxes convenues applicables à 116 expéditeurs différents. Bois de construction et contre-plaqué.

164c	les	100	livres,	charg.	min.	40,000	livres
156c	"	"	"	"	"	50,000	"
154c	"	"	"	"	"	60,000	"
151c	"	"	"	"	"	70,000	"
147c	"	"	"	"	"	80,000	"
145c	"	"	"	"	"	90,000	"
143c	"	"	"	"	"	100,000	"

3. *a*) Les taux applicables au transport depuis la tête des Lacs ont été majorés de 10 p. 100 à compter du 10 octobre 1966, mais cette majoration a été abolie le 14 novembre 1966; *b*) les taux applicables au transport depuis la Colombie-Britannique n'ont pas été majorés depuis le 31 décembre 1964; *c*) la Commission ne possède aucun renseignement sur une majoration éventuelle de ces taux.

4. Le ministère de l'Économie et de l'Expansion de l'Ontario a fait parvenir à la Commission, en date du 29 décembre 1966, une lettre par laquelle il s'opposait à une présumée majoration de 10 p. 100 devant entrer en vigueur le 1er janvier 1967, du taux applicable au transport du bois de construction depuis la région de la tête des Lacs. Pareille majoration n'a pas été déposée auprès de la Commission ni mise en vigueur.

LA CONSTRUCTION DOMICILIAIRE—LA TAXE SUR LES MATÉRIAUX

Question nº 2375—**M. Laprise:**

1. Quel a été, pour chaque année, depuis 1960, le pourcentage de la construction d'habitations, au regard du produit national brut?

2. Quel montant a rapporté la taxe sur les matériaux de construction, chaque année, depuis qu'elle est en application?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le ministère du Commerce et le ministère du Revenu national me communiquent les renseignements suivants:

1. Comparaison entre la construction d'habitations et le produit national brut, 1960 à 1966*.

	Produit national brut (en millions de dollars)	(A) Habitations neuves	Habitations neuves exprimées en % du produit national brut	(B) Habitations (neuves et rénovées) (en millions de dollars)	Habitations neuves et rénovée exprimées en % du produit national brut
1960	36,287	1,456	4.0	1,913	5.3
1961	37,471	1,467	3.9	1,951	5.2
1962	40,575	1,587	3.9	2,100	5.2
1963	43,424	1,713	3.9	2,257	5.2
1964	47,403	2,028	4.3	2,605	5.5
1965	51,996	2,133	4.1	2,752	5.3
1966	57,740*	2,116	3.7*	2,772	4.8*

*L'estimation du produit national brut pour l'année 1966 se fonde sur le niveau du troisième trimestre désaisonnalisé, et il est donc sujet à revision.

2. Les recettes provenant de la taxe de vente ne sont pas séparées suivant les produits ou les catégories. Il est donc impossible de fournir ce renseignement.

LES PRIX DU FROMAGE ET DU LAIT EN POUDRE

Question nº 2389—**M. Godin:**

1. Quels critères servent de base pour fixer dans notre pays le prix *a*) du fromage, *b*) du lait en poudre?

2. Le prix de ces produits est-il plus élevé dans l'Ontario que dans le Québec?

3. Dans le cas de l'affirmative, quelles sont les raisons de cet écart?

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): 1. *a*) et *b*). De nombreux facteurs influent sur les prix du fromage et du lait en poudre, entre autres: offre, demande, programmes de stabilisation des prix et de vente et les prix des autres produits laitiers qui se disputent les stocks de lait disponibles.

2. Le prix du lait en poudre est semblable dans les deux provinces mais, d'après les cotes du marché, les prix du fromage sont un peu plus élevée dans l'Ontario.

3. L'offre, la demande et d'autres facteurs liés à la vente.

L'INSTITUTION PÉNITENTIAIRE DE SPRINGHILL (N.-É.)—LA CHAPELLE ET LE CENTRE DE FORMATION PROFESSIONNELLE

Question nº 2399—**M. Coates:**

1. Quel est le montant du contrat accordé pour la construction d'une chapelle et d'un centre de formation professionnelle à l'institution pénitentiaire destinée aux jeunes délinquants à Springhill (N.-É.), et qui en a été l'adjudicataire?

2. Combien d'autres soumissions ont été présentées, par qui et pour quels montants?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): 1 et 2. Aucun contrat n'a été adjugé. Nous attendons les soumissions le 18 janvier 1967 pour la construction de deux chapelles, d'un édifice industriel, d'un garage et d'un édifice d'entreposage.

DEMANDES DE DOCUMENTS

M. J. B. Stewart (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, l'avis de motion nº 198 est acceptable au gouvernement. Votre Honneur aurait-il l'obligeance d'appeler les avis de motions nºs 192 et 193? Je demande que les autres avis de motions soient réservés.

LE CODE DU TRAVAIL (NORMES)—LA CORRESPONDANCE MINISTÉRIELLE

Demande nº 192—**M. Howard:**

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copie de toute la correspondance, de tous les télégrammes et de tous autres documents échangés entre le ministre ou le ministère du Travail et quelque autre personne, groupe ou organisme, à l'exception de quelque autre ministère ou organisme du gouvernement, au sujet du Code du travail (Normes) du Canada ou de la remise à plus tard ou de la suspension de quelque partie de ce Code.

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, les documents demandés sont très volumineux. Il s'agit en effet de plusieurs centaines de dossiers qui renferment des milliers de lettres et de mémoires accumulés depuis le début de 1965. Adopter cette motion, ce serait révéler les affaires internes de plusieurs compagnies, y compris des questions confidentielles dont le dévoilement serait de nature à les désavantager, du point de vue de la concurrence. Il serait contraire à l'usage de publier de tels renseignements. J'espère donc que l'honorable député, dans les circonstances, consentira à retirer la motion.

M. Howard: Monsieur l'Orateur, avant le congé de Noël, le ministre s'est engagé à présenter, ou encore à faire connaître à la Chambre le nombre d'exemptions ou de demandes d'ajournement considérées selon diverses dispositions. Si le ministre a toujours l'intention —et promet—de le faire, je pourrais peut-être retirer cette motion.

L'hon. M. Nicholson: Je m'y engage volontiers, monsieur l'Orateur, et présenterai le plus tôt possible les renseignements dont a parlé le député. Certains pourraient être déposés très rapidement, mais il faudra peut-être un certain temps pour rassembler les autres.

M. l'Orateur: Retirée.

(L'ordre est annulé et la motion est retirée.)

LE CODE DU TRAVAIL (NORMES)—CORRESPONDANCE ÉCHANGÉE ENTRE LE MINISTÈRE ET RADIO-CANADA

Demande nº 193—**M. Howard:**

Qu'un ordre de la Chambre soit donné en vue de la production de copie de toute la correspondance, de tous les télégrammes et de tous les autres documents échangés entre le ministre ou le ministère du Travail et la Société Radio-Canada au sujet de l'application du Code du travail (Normes) ou de la remise à plus tard ou de la suspension de l'application de quelque partie de ce Code.

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, au sujet de cet avis de motion, la correspondance entre le ministère du Travail et la Société Radio-Canada au sujet du Code du travail (Normes) remonte également à 1965. En outre, elle a trait à des questions touchant à l'activité interne de la Société, y compris certaines dont on a discuté par écrit et dans des entretiens afférents, qui sont de nature confidentielle et qui affectent la position concurrentielle de la Société. Je pourrais ajouter que Radio-Canada a en fait demandé que l'application des dispositions concernant les heures de travail soit remise à plus tard. Après l'avoir examinée attentivement, j'ai rejeté la demande le 29 décembre dernier en tant que ministre du Travail. Pour toutes ces raisons, j'ose espérer que la député consentira à retirer sa motion.

M. Howard: Monsieur l'Orateur, j'aimerais qu'on me donne le temps d'étudier cette explication du ministre et de prendre une décision une autre fois. La motion pourrait-elle être réservée?

(La motion est réservée.)

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

DES PROFESSEURS D'UNIVERSITÉ PÉTITIONNENT CONTRE L'ENVOI D'ARMES AUX ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, le premier

ministre dirait-il à la Chambre comment il a réagi à la demande insolite de quelque 360 professeurs, en majeure partie de l'Université de Toronto, voulant qu'on interdise l'envoi d'armes aux États-Unis d'ici à ce que les Américains se soient retirés du Vietnam?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, l'entretien que le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, moi-même et la délégation en question avons eu était confidentiel. La délégation m'a laissé une lettre à laquelle j'ai dit devoir me faire un plaisir de répondre par écrit. Je pourrai peut-être alors, si les professeurs m'y autorisent, déposer et leur lettre et notre réponse.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je ne comprends rien à ces réunions confidentielles, mais l'article publié dans les journaux était rédigé en ces termes:

Le professeur Hughes...

Il s'agit apparemment de celui qui a préconisé ou formulé cette idée.

M. l'Orateur: A l'ordre. Le très honorable représentant sait, bien entendu, qu'il peut faire allusion à des déclarations publiées dans les journaux, mais qu'il ne peut les citer en guise de préambule à une question.

Le très hon. M. Diefenbaker: Je poserai alors la question plus directement. Le premier ministre a-t-il laissé entendre, comme le signale le professeur Hughes, qu'il était favorable à la proposition concernant l'interdiction des armes?

Le très hon. M. Pearson: Non, monsieur l'Orateur J'ai déclaré que je comprenais le point de vue de la délégation et son désir qu'on mette fin à la guerre du Vietnam, mais je n'ai manifesté aucun intérêt spécial à l'égard de cette requête particulière. En fait, au cours de notre entretien à ce sujet, j'ai signalé que l'exportation d'armes et de matériel de défense aux États-Unis était prévue aux termes de notre accord concernant le partage du matériel de défense conclu avec ce pays et que nous n'avions pas l'intention de l'abroger.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, le premier ministre ne trouve-t-il pas que des groupes comme celui-là et les Canadiens en général auraient tout avantage à ce que le gouvernement énonce clairement une fois pour toutes sa politique et son point de vue sur la question du Vietnam, en définissant la position si incertaine qu'a adoptée le Canada jusqu'ici?

Le très hon. M. Pearson: Nous l'avons fait plus d'une fois à la Chambre et ailleurs.

Le très hon. M. Diefenbaker: Personne n'y voit clair.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Les 360 professeurs ont signalé dans leur pétition que le Canada vend actuellement chaque année pour environ 300 millions d'armements aux États-Unis sous l'empire des accords communs de la production de défense, et ils demandent que le Canada imite la Suède et cesse ses expéditions jusqu'à la fin de l'intervention au Vietnam; le gouvernement est-il favorable à cette proposition? Fera-t-il bientôt une déclaration à la Chambre pour faire connaître sa décision?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, nous n'avons pas pour politique de mettre fin aux exportations de matériel de défense que nous expédions aux États-Unis ou à d'autres alliés de l'OTAN aux termes de nos accords avec eux. Selon un rapport, ces expéditions ont connu une hausse de 82 p. 100. A vrai dire, l'augmentation n'a été que de 20 p. 100 depuis 1965, alors que les importations canadiennes de matériel de défense en provenance des États-Unis se sont accrues de 120 p. 100.

L'hon. M. Starr: A quoi nous préparons-nous?

[*Français*]

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Je désire poser une question supplémentaire au très honorable premier ministre à ce sujet. Comme la vente de nos armements aux États-Unis a augmenté, semble-t-il, de 82 p. 100 en 1966, le gouvernement n'a-t-il pas l'intention de demander la modification des accords canado-américains relatifs à la production de défense, afin que nos revendications pour la paix au Vietnam ne soient pas de la pure réthorique et que notre participation à la Commission internationale de contrôle soit plus conséquente et efficace?

M. l'Orateur: Je ne crois pas que l'honorable député pose une question. Il me semble que c'est une déclaration qu'il fait, ou plutôt des représentations, au premier ministre. Je ne crois pas que la question, si cela en est une, soit recevable.

[*Traduction*]

M. E. Nasserden (Rosthern): Je voudrais poser une question supplémentaire au premier ministre. Comme il a reconnu que les ventes de matériel de défense du Canada aux États-Unis ont augmenté de 20 p. 100 et que nos achats de matériel aux États-Unis ont augmenté de 120 p. 100 l'an dernier, pourrait-il dire à la Chambre si c'était le but visé lorsque le Canada a signé l'accord sur le partage de la production de défense?

Le très hon. M. Pearson: Non, monsieur l'Orateur, tel n'était pas ce que nous avions en vue à cette époque.

[*Plus tard*]

[*Français*]

M. Henri Latulippe (Compton-Frontenac): Monsieur le président, je désire poser ma question au très honorable premier ministre.

Le premier ministre pourrait-il informer la Chambre si le gouvernement a l'intention de s'en tenir à la vente, seulement, d'armements comme contribution à la guerre du Vietnam?

[*Traduction*]

L'ÉNERGIE

LE COLUMBIA—LES PROJETS AMÉRICAINS D'AMÉNAGEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Je désire poser une question au secrétaire parlementaire du secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Vu le programme proposé d'expansion des aménagements hydro-électriques au barrage Grand Coulee sur le Columbia, aux États-Unis, par suite de la construction de barrages de retenue par le Canada aux termes du traité du Columbia et du protocole, vu les déclarations rutilantes des journaux de l'Ouest américain au sujet de cette réalisation et les déclarations des économistes canadiens en matière hydro-électrique, selon qui le Canada aurait dû retirer de plus grands avantages du traité du Columbia et du protocole par suite de ce fait imprévu, le secrétaire parlementaire est-il disposé à admettre que le Canada s'est fait jouer un tour par les États-Unis lors de la ratification du traité du Columbia et du protocole?

M. l'Orateur: A l'ordre. Voilà certes une question hypothétique.

[*Français*]

LA COLLINE PARLEMENTAIRE

A PROPOS DU STATIONNEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Réal Caouette (Villeneuve): Monsieur l'Orateur, je désire poser ma question au très honorable premier ministre. Pourrait-il dire à la Chambre s'il a reçu des représentations, voire même une pétition, de la part d'employés du Parlement, de même que de certains députés, relativement au stationnement sur la colline parlementaire?

Cette question du stationnement sur la colline parlementaire fait-elle actuellement l'objet d'une étude, en vue de trouver une solution à cet épineux problème qui gêne plusieurs députés et des dizaines d'employés du Parlement? Le très honorable premier ministre est-il en mesure de nous dire quelque chose au sujet de la situation du stationnement?

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Oui, monsieur l'Orateur. J'avais reçu des messages en ce sens et le ministre des Travaux publics en a probablement reçu d'autres. Toutefois, je crois qu'il serait souhaitable de permettre aux mesures actuelles de démontrer leur efficacité. Je crois qu'elles constituent une amélioration.

LES FINANCES

LA «DEPOSITORS MORTGAGE CORPORATION»—RUMEURS DE DIFFICULTÉS FINANCIÈRES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Finances au sujet d'une compagnie de prêts hypothécaires ou de financement qui semble éprouver des ennuis sérieux. Le ministre ou le gouvernement ont-ils des renseignements sur la situation de la *Depositors Mortgage Corporation* qui, d'après *La Presse* d'aujourd'hui, serait en mauvaise posture du fait que ses dettes dépassent 25 millions de dollars?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, j'ai appris les difficultés de cette compagnie avant-hier. J'ai immédiatement communiqué avec le surintendant des assurances, qui m'a répondu qu'il s'agissait d'une société du Québec indépendante de l'autorité fédérale.

L'hon. M. Fulton: Une question supplémentaire à quiconque est registraire général suppléant à l'heure actuelle. A-t-il reçu quelque renseignement sur une proposition qui aurait été faite hier au greffier des faillites du district judiciaire de Montréal par la *Depositors Mortgage Corporation* en vue d'un délai et de moyens de se tirer elle-même d'embarras?

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): En l'absence du registraire général suppléant, puis-je dire que j'ai été informé qu'il a entendu parler de l'affaire lundi soir, dès l'inscription de la proposition à la Division des faillites de la Cour supérieure du district de Montréal. Il a, sur-le-champ, donné instruction au surintendant des faillites d'envoyer son fonctionnaire régional de Montréal inspecter tous les documents et s'entretenir de la proposition avec le syndic, en vue d'examiner

la nature de l'actif et du passif, afin d'établir si des irrégularités se sont produites.

Le registraire général suppléant est maintenant à Montréal où il rencontre les fonctionnaires de son service des faillites.

DÉPENSES ACCRUES DU GOUVERNEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. George Hees (Northumberland): Une question pour le ministre des Finances. Le gouvernement a dépensé au cours des huit premiers mois de l'année financière en cours 630 millions de dollars de plus que pendant la période correspondante de l'année dernière. Le ministre s'en félicite-t-il, alors que le gouvernement exhorte d'autres Canadiens à l'économie?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. C'est une opinion que le député demande au ministre. Je ne crois donc pas que la question soit recevable.

L'hon. M. Hees: Puis-je poser une question complémentaire? Vu les dépenses qu'il a faites au cours des huit premiers mois de l'année financière en cours, le gouvernement a-t-il l'intention de commencer à réduire ses dépenses et de pratiquer l'économie qu'il prêche aux autres?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Toutes les dépenses du gouvernement sont faites conformément aux prévisions budgétaires approuvées par le Parlement. Je n'ai pas entendu l'autre côté donner à une politique d'économie l'appui nécessaire en l'occurrence.

L'INDUSTRIE

NOUVEAU-BRUNSWICK—L'ÉLARGISSEMENT DE LA PORTÉE DU PROGRAMME D'ENCOURAGEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Albert): Ma question s'adresse au ministre de l'Industrie. Vu la description désolante et décourageante qu'on a donnée du Nouveau-Brunswick à la télévision hier soir, le ministre étudierait-il à nouveau le programme d'encouragement à l'industrie dans cette province et notamment l'exclusion de Saint-Jean et de Fredericton du programme?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Je suppose que la désolation dont le député parle était de nature politique. Je l'ai aussi senti. Quant au programme d'encouragement à l'industrie, je pense que le député aura conclu, surtout d'après la réaction des électeurs de Saint-Jean, que la population est fort satisfaite des progrès réalisés.

M. Bell: Puis-je poser une question supplémentaire? Comme je ne suis pas responsable du gouvernement de tout le Nouveau-Brunswick, le ministre pense-t-il que le programme réussit dans cette province?

M. l'Orateur: A l'ordre.

MESURE LÉGISLATIVE SUR LES DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ DANS LES AUTOMOBILES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Maintenant qu'on a publié la liste des dispositifs de sécurité dont doivent être munies les automobiles vendues au gouvernement, certains rapports veulent que le gouvernement ait décidé d'étudier l'opportunité de présenter une mesure législative pour imposer les mêmes dispositifs dans le cas des voitures vendues au grand public. Ma question s'adresse au ministre de l'Industrie et la voici: le gouvernement songe-t-il à présenter une mesure législative de ce genre en vue d'obliger les fabricants à installer des dispositifs de sécurité dans les voitures destinées au grand public?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Monsieur l'Orateur, le gouvernement étudie sérieusement le rapport très circonstancié formé de gens renseignés en matière de sécurité automobile de même que les mesures pratiques à prendre, advenant la solution des problèmes d'ordre constitutionnel et autres au Canada, pour améliorer la sécurité des automobiles au Canada.

M. Grafftey: Voici ma question complémentaire. Maintenant que le gouvernement a publié une liste de ses normes, songe-t-il à présenter un projet de loi concernant les automobiles achetées par le public?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Grafftey: Le gouvernement songe-t-il à présenter une mesure législative?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

LE GAZ NATUREL

LA «TRANS-CANADA PIPE LINES»—LE JUMELAGE DU PIPE-LINE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. M. W. Martin (Timmins): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources et elle découle d'un article paru dans le *Globe and*

Mail de ce matin coiffé du titre: «La *Trans-Canada* envisage de longues audiences». Il est fort possible, signale l'article, qu'il s'écoule au moins deux ans avant qu'une initiative soit prise au sujet du pipeline déjà approuvé par le gouvernement. Dans ce cas, le ministre serait-il disposé à annoncer à la Chambre que le gouvernement se propose d'insister auprès de la *Trans-Canada Pipe Lines* afin que cette dernière cesse de jouer à cache-cache avec ses clients canadiens et commence immédiatement à prendre les dispositions voulues pour s'adjoindre un autre pipeline?

M. l'Orateur: A l'ordre. La question ainsi posée est irrecevable.

M. Martin: Je voudrais qu'elle soit débattue à dix heures.

[*Français*]

QUESTION POSÉE AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Alcide Simard (Lac-Saint-Jean): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au ministre de la Justice.

Le ministre peut-il nous dire si son ministère entend exercer sa prérogative du pardon absolu dans le cas d'un citoyen qui n'a commis qu'une seule offense dans sa vie?

M. l'Orateur: A l'ordre! La question est irrecevable.

M. Simard: A dix heures, monsieur l'Orateur.

[*Traduction*]

QUESTIONS OUVRIÈRES

LE TOURISME ET LES SUBVENTIONS AUX RÉGIONS DÉSIGNÉES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Howard Johnston (Okanagan-Revelstoke): J'aurais une question pour le ministre de l'Industrie. Peut-il nous dire quand les études que fait actuellement son ministère sur la possibilité d'étendre le programme de subventions aux régions désignées à l'industrie touristique seront terminées?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Monsieur l'Orateur, on y travaille intensément en ce moment. J'espère bien que dans à peu près un mois nous pourrons présenter de quoi servir de fondement à l'étude de la question.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): J'aurais une question supplémentaire. La revision comprendra-t-elle ce qui reste de la circonscription Grey-Bruce?

[M. Martin.]

L'hon. M. Drury: Nous en tiendrons compte, monsieur l'Orateur.

L'INSTRUCTION PUBLIQUE

DES ÉTUDIANTS EN VACANCES AUX BERMUDES AUX FRAIS DE L'ÉTAT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. M. Forrestall (Halifax): Ma question s'adresse au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Je m'excuse de ne pas lui en avoir donné préavis plus tôt. Elle découle d'un article paru ce matin dans le *Herald* d'Halifax où l'on accuse le ministère de la Main-d'œuvre d'avoir fait les frais de vacances d'étudiants aux Bermudes. Le ministre pourrait-il nous dire d'abord si la chose lui a été signalée et, si oui, quelles mesures son ministère serait prêt à prendre pour assurer aux Canadiens que leurs impôts ne sont pas utilisés à mauvais escient, de cette façon?

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur... (*Applaudissements*) . . Je remercie le député de m'avoir donné préavis de sa question. Comme il l'a reconnu, il ne l'a pas fait assez tôt pour me permettre d'enquêter sur cette affaire. Je le ferai aussitôt que possible et je pourrai peut-être demain lui donner une réponse.

M. Forrestall: Puis-je poser une question complémentaire? Le ministre pourrait-il expliquer les applaudissements? Je ne crois pas que ma question était de nature à soulever tant d'attention.

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): J'ai une question connexe à poser au ministre. Je suis sûr qu'il a eu des occupations qui l'ont empêché de donner suite au préavis qu'il a reçu. Sait-il, après toute cette agitation, s'il a été nommé chef du parti fédéral pour le Québec ou simplement chef de l'aile québécoise du caucus libéral?

L'IMPÔT SUR LE REVENU

LES DÉCLARATIONS DE REVENUS DES EMPLOYÉS À TEMPS PARTIEL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. A. D. Hales (Wellington-Sud): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre du Revenu national. Est-il exact que cette année les employeurs devront déclarer, sur les formules T-4, le montant intégral des gains de tous les employés?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du trésor): Oui, monsieur l'Orateur.

M. Hales: Le ministre n'envisagerait-il pas d'accorder la même exemption qui s'applique aux termes du régime de pensions du Canada? En effet, il n'est pas requis de déclarer le revenu de quiconque travaille moins de 25 jours et gagne moins de $250.

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, il est extrêmement difficile de répondre à cette question. Au fond le problème se rapporte au régime de pensions du Canada et un employeur peut ignorer ce qu'un employé a gagné chez un autre patron. Nous tenons à ce que chaque employé au Canada reçoive tout le crédit qu'il mérite aux termes du régime de pensions du Canada.

M. Hales: Une question complémentaire. Le ministre ne songerait-il pas à appliquer cette exemption aux travailleurs agricoles occasionnels et à temps partiel?

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député présente une instance au ministre au lieu de poser une question.

[*Plus tard*]

M. Lawrence Watson (Assiniboïa): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre du Revenu national. Pourrait-on savoir si son ministère adressera immédiatement des livrets de formules d'impôt à tous les cultivateurs, qui feraient remplir celles-ci par les journaliers embauchés pour une heure ou deux? Je voudrais aussi demander si, lorsque les renseignements requis ne pourront être fournis, le ministère cherchera quand même à les extraire aux intéressés?

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, j'estime que mes services agissent de façon très raisonnable; ils ne s'attendent pas que les contribuables donnent des renseignements impossibles à fournir. Pour ce qui est des formules T-4 de déclaration d'impôt, on peut encore se les procurer à tous les Bureaux de District d'impôt du Canada. Je parle ici des formules T-4 supplémentaires et des formules abrégées.

LA SITUATION ÉCONOMIQUE

L'ACIER—LA REVISION DES MAJORATIONS DE PRIX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Colin Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Monsieur l'Orateur, ma question, qui s'adresse au ministre des Finances, découle d'une nouvelle parue ce matin dans le *Globe and Mail* et selon laquelle la *Steel Company of Canada* a majoré le prix de la tôle galvanisée de 3 p. 100. Considérant que, la semaine dernière, le prix de la tôle laminée à froid a augmenté de 2½ p. 100 et que la *Dominion Foundries* a, elle aussi, majoré le prix de la tôle laminée à chaud, je me demande si le ministre reviendra sur sa décision et demandera à ces sociétés de reviser leur majoration des prix. Deuxièmement, le ministre a-t-il demandé à ces sociétés des déclarations justifiant ces majorations de prix et les a-t-il reçues?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, le gouvernement doit naturellement juger de temps à autre s'il doit intervenir en demandant aux compagnies de ne pas hausser leurs prix. Dans le cas dont il s'agit, telle n'est pas son intention.

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Une question supplémentaire. Puis-je demander au ministre si la décision du gouvernement se fonde sur des renseignements dignes de confiance et de nature à justifier ces hausses de prix?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, le gouvernement avait déjà demandé à la *Steel Company of Canada* de reporter ses hausses de prix à six mois, ce qu'elle a fait ainsi que d'autres aciéries. Le gouvernement ne s'est pas cru en droit de demander à cette industrie de différer plus longtemps une hausse de ses prix.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Puis-je demander au ministre si, durant les six mois qui ont suivi l'ajournement des hausses, le gouvernement a fait faire une étude quelconque des frais de production des aciéries du Canada, et si sa décision de ne pas leur demander un nouvel ajournement des hausses s'appuie sur une étude de ce genre?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, notre demande à la *Steel Company of Canada* de différer ses hausses de prix visait tout d'abord à réduire le rythme de la montée en flèche des prix et salaires. La compagnie a acquiescé et tout le monde doit lui en savoir gré. Bien que le gouvernement puisse décider d'intervenir de nouveau, il n'a pas l'intention de le faire pour l'instant.

M. Douglas: Une autre question supplémentaire. Quand le ministre a demandé aux compagnies de différer leurs hausses de prix, n'a-t-il pas déclaré que l'augmentation des salaires dans les aciéries était plus que contrebalancée par l'accroissement de productivité de l'industrie en question?

M. l'Orateur: A l'ordre. La question prête à controverse.

M. Heward Grafftey (Brome-Missisquoi): Monsieur l'Orateur, j'ai une question complémentaire à poser au sujet du coût de la vie et des prix. Hier, le gouvernement a reçu d'autres instances d'un groupement féminin. A-t-il dit pouvoir remédier à la situation et quels remèdes a-t-il proposés?

M. Raymond Langlois (Mégantic): J'ai une question complémentaire à poser au ministre des Finances à propos de la décision de différer les augmentations de prix de l'acier prise par les aciéries. Cette mesure s'applique-t-elle aux compagnies de nickel, en particulier à l'Inco qui a augmenté dernièrement le prix de son nickel?

L'hon. M. Sharp: Le ministre du Commerce et moi-même nous sommes entretenus il y a quelque temps avec les dirigeants des compagnies de nickel. A la suite de nos instances, l'augmentation de prix, annoncée à ce moment-là, a été, je crois, moins élevée.

M. Cameron (Nanaïmo-Cowichan-Les Îles): Encore une question complémentaire. Ai-je raison de croire, d'après ce que dit le ministre des Finances, que le seul souci du gouvernement lorsqu'il décide s'il doit demander à certaines entreprises de différer les augmentations de prix, c'est....

M. l'Orateur: A l'ordre. Cette question est irrégulière.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Puis-je demander au premier ministre si le gouvernement étudie toujours la possibilité d'instituer une commission de revision des prix?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, cette possibilité a été envisagée à plusieurs reprises; nous voulons prendre connaissance des rapports du comité parlementaire qui s'intéresse à cette question avant de prendre une décision finale.

LA PÊCHE

L'APPLICATION DE LA LOI SUR LES LIGNES DE BASE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lloyd R. Crouse (Queens-Lunenburg): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au ministre des Pêcheries. Vu que la République de Corée a minifesté l'intention de se livrer à la pêche hauturière du saumon et d'autres espèces de poisson dans la région visée par la convention internationale concernant les pêcheries du Pacifique nord, ce qui pourrait compromettre ou annihiler le traité, le gouvernement prendra-t-il immédiatement des mesures pour appliquer la loi imposant la limite de 12 milles? En particulier, établira-t-il des lignes de base à partir de coordonnées géographiques, en vue de la protection de notre saumon et de nos autres ressources piscicoles?

L'hon. H.-J. Robichaud (ministre des Pêcheries): Monsieur l'Orateur, même s'il est rumeur que la République de Corée se livrera à la pêche de ce côté-ci du Pacifique, rien n'est encore définitif. Je puis fournir à l'honorable député l'assurance que toutes les précautions voulues seront prises afin que ce pays n'établisse aucun précédent historique lui permettant de pêcher au large de la côte ouest du Canada.

M. Frank Howard (Skeena): Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Puis-je demander au ministre comment il peut empêcher la République de Corée ou tout autre pays d'établir des droits historiques de pêche en haute mer, puisque ces pays disposent déjà du droit de pêche dans ces parages?

M. l'Orateur: A l'ordre. J'estime que la question prête à controverse.

LE RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA

LES PROBLÈMES RELATIFS À LA MAIN-D'ŒUVRE AGRICOLE OCCASIONNELLE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. E. Nasserden (Rosthern): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre de l'Agriculture. Quelles mesures le ministre compte-t-il prendre pour résoudre le problème que pose le régime de pensions du Canada au sujet de la main-d'œuvre employée pour une brève période.

M. l'Orateur: A l'ordre. Cette question revêt un caractère général et ne peut être posée en ce moment.

M. Nasserden: Monsieur l'Orateur, j'estime qu'il s'agit d'un problème très urgent. Un certain nombre de groupements agricoles s'en inquiètent depuis un jour ou deux. Le ministre a sans doute une réponse à cette question qui se pose à une grande partie de notre nation et qui présente une telle urgence.

M. l'Orateur: Si le député pense qu'il y a urgence et s'il estime que j'ai tort, il peut toujours déclarer qu'il entend la discuter à dix heures.

LA DÉFENSE NATIONALE

L'OPPORTUNITÉ D'INSTALLATIONS DE RÉPARATION POUR LES SUBMERSIBLES NUCLÉAIRES DES ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, je voudrais de-

mander au ministre de la Défense nationale si l'on a fait des projets concernant les modifications à apporter aux chantiers maritimes canadiens pour qu'ils puissent recevoir ou réparer des sous-marins nucléaires des États-Unis.

L'hon. Paul Hellyer (ministre de la Défense nationale): Non, monsieur l'Orateur. Les États-Unis ont leurs propres installations pour effectuer ces réparations et n'ont pas besoin de notre aide.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LA RENÉGOCIATION DE LA CONVENTION RELATIVE AUX OISEAUX MIGRATEURS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert Simpson (Churchill): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au premier ministre. Étant donné le conflit qui s'est déclaré à la suite des traités que le gouvernement du Canada a conclus avec nos Indiens à propos de la loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, le premier ministre nous dirait-il si l'on étudie l'opportunité de demander aux États-Unis de renégocier la Convention?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): J'aimerais étudier la question.

LE CABINET

LES ATTRIBUTIONS DU DÉPUTÉ DE DAVENPORT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Pourrais-je savoir, en m'adressant au député de Danveport, quelles fonctions et responsabilités lui auraient été confiées?

M. l'Orateur: A l'ordre. La question n'est pas acceptable.

M. Howard: Puis-je demander alors au premier ministre s'il se souvient de s'être plaint amèrement, lorsqu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre, de ne pouvoir poser de questions à Billy Browne de Terre-Neuve?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Je ne possède pas une mémoire à toute épreuve.

LES POSTES

LA MAJORATION DE LA RÉMUNÉRATION AUX FACTEURS RURAUX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David MacDonald (Prince): Je voudrais poser une question au ministre des Postes. Elle est reliée aux augmentations de salaires annoncées récemment pour les maîtres de poste et leurs adjoints et aux augmentations antérieures pour les commis des postes et les facteurs. A la lumière de ces augmentations octroyées au personnel des Postes, le ministre étudie-t-il sérieusement la possibilité d'accorder des augmentations proportionnelles aux milliers de facteurs ruraux?

L'hon. Jean-Pierre Côté (ministre des Postes): Les entrepreneurs ruraux obtiennent leurs contrats par soumissions. Ils déterminent eux-mêmes le prix des services qu'ils rendent.

M. MacDonald: Puisqu'un bon nombre de ces contrats ont été négociés il y a plusieurs années, et compte tenu de l'augmentation du coût de la vie depuis, le ministre des Postes pourrait-il faire une étude sérieuse de cette question?

L'hon. M. Côté: Nous la faisons, monsieur l'Orateur. Tous les deux ans après la date d'adjudication d'un contrat, les entrepreneurs peuvent demander une augmentation, et habituellement, nous augmentons le montant qu'ils touchent. Réglementairement, ils devraient soumissionner tous les quatre ans, mais s'ils donnent satisfaction, nous renouvelons leur contrat.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen, interrompu le mardi 17 janvier, du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Lorsque le comité a levé la séance hier soir, il étudiait le nouvel article 329 de l'article 50 du projet de loi, et l'amendement proposé par le député de Winnipeg-Sud-Centre que voici:

Que l'article 50 soit modifié par la suppression de l'article 329 aux pages 44, 45 et 46.

Le comité est-il prêt à se prononcer?

M. Horner (Acadia): Hier soir, j'ai dit quelques mots à l'appui de l'amendement. J'aimerais poursuivre en exposant le plus brièvement possible les raisons pour lesquelles une nouvelle étude des taux nuirait, à mon avis, aux cultivateurs de l'Ouest.

Il me semble évident que le ministre s'est donné bien de la peine pour conclure un marché avec les chemins de fer. Il leur a offert un dédommagement en retour de certaines concessions. Ces dernières sont très minimes, mais aux termes de l'article à l'étude, nous nous engageons à accorder beaucoup aux chemins de fer. J'aimerais lire les propos du ministre à ce sujet pour montrer comment j'en suis venu à la conclusion qu'il a fait un marché avec les chemins de fer, surtout avec le Pacifique-Canadien. Voici ce qu'a dit le ministre à propos de l'immunité fiscale accordée au Pacifique-Canadien, comme on peut le voir à la page 11601 du hansard, vers le milieu de la deuxième colonne:

> Nous lui avons indiqué qu'une immunité de ce genre, accordée à perpétuité, semble peu souhaitable au XX[e] siècle. La société a dit que si on lui accordait la liberté d'action que le gouvernement devait proposer au Parlement et qui permettrait à la société d'augmenter les revenus du chemin de fer, elle renoncerait volontiers à son immunité.

J'aimerais souligner ici ce qui a été. La compagnie de chemin de fer a signalé en substance que si on lui accordait la liberté d'action que le gouvernement songeait, avait-il dit, à proposer au Parlement, le Pacifique-Canadien serait alors disposé à payer des taxes sur tous ses terrains des Prairies, y compris surtout un certain nombre de villes de l'Ouest canadien. Cela dissipe donc tout doute sur le fait que l'honorable représentant a pris des arrangements avec le Pacifique-Canadien en particulier, et qu'en qualité de ministre des Transports il y aurait inclus le National-Canadien.

Je veux lire ses paroles encore une fois pour qu'il soit évident que nous avons des éléments de preuve qu'un marché a été conclu et que l'article en cause en faisait partie. D'après cet article, nous pourrions perdre plus qu'il ne semble aujourd'hui, suivant les résultats de l'enquête et la mesure où l'opinion publique serait alertée. Le ministre a dit—cela vaut la peine d'être répété:

> La société a dit que si on lui accordait l'autorité dont le gouvernement devait parler au Parlement et qui permettrait à la société d'augmenter les revenus des chemins de fer...

Cela permettrait aux sociétés de payer des impôts sur tous leurs biens, en particulier dans certaines des villes de l'Ouest. Ces impôts se chiffreraient à 1 million de dollars par an environ pour chaque ville de l'Ouest.

Voici donc la preuve qu'il y a eu un arrangement ou un marché. Je préfère le mot «marché» qui, pour un habitant de l'Ouest, implique parfois une transaction un peu louche. Ce marché pourrait bien se révéler louche si les résultats de l'enquête démontrent que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau se solde par un déficit. Voilà en quoi ce marché est louche et je ne l'aime pas. Je crois qu'il vaudrait mieux supprimer l'article en question.

L'hon. M. Pickersgill: Si le député a terminé ses remarques à ce sujet, me permettrait-il de dire un mot là-dessus?

M. Horner (Acadia): J'aimerais poursuivre mon exposé. Je veux que le bill sur les transports soit adopté le plus tôt possible. (*Exclamations*)

L'hon. M. Pickersgill: Je sais bien que le député ne veut pas travestir les faits. Je voudrais tout simplement signaler que la déclaration que j'ai faite et ce qu'il a cité se rapportait à des affirmations faites publiquement. Elle ne visait aucune déclaration qui aurait été faite privément à l'une quelconque des compagnies de chemin de fer, mais à la déclaration publique selon laquelle nous entendions présenter une mesure législative pour libérer les taux ferroviaires et donner libre cours à la concurrence. Elle ne se rapportait aucunement, ni de près ni de loin, aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Horner (Acadia): Libre au ministre de l'affirmer. Si je préfère appeler cela un marché louche, c'est parce que nous ne savons pas à quoi nous en tenir. Qu'on supprime l'article.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je pose la question de privilège. Le député et moi avons eu des rapports amicaux jusqu'ici et je sais qu'il ne tient pas à les détruire en doutant de mes paroles. J'espère que le député croit que la déclaration que je viens de faire au comité est vraie.

M. Horner (Acadia): Je ne mets pas la parole du ministre en doute. J'attire l'attention sur la disposition que renferme le projet de loi dont nous sommes saisis. Il importe peu qu'il ait songé à l'inclure dans le projet de loi. A mon avis, il n'y a pas songé, parce qu'il le dit lui-même. Mais cela fait maintenant partie du projet de loi, et cela nous déplaît. Nous n'aimons pas cet article parce qu'il est maintenant partie intégrante de l'entente conclue par le ministre, et il pourra nuire aux agriculteurs de l'Ouest à l'avenir, notamment si l'opinion publique vient à s'opposer aux tarifs qui ont été fixés il y a si longtemps.

• (3.30 p.m.)

Le paragraphe 1 du nouvel article dit, en partie:

> ...au niveau des tarifs mentionnés au paragraphe (2) et doit faire rapport au gouverneur en conseil sur ces revenus et frais et sur le montant des paiements nécessaires, selon l'avis de la Commission, à aider ces compagnies de chemin de fer à couvrir les frais d'exploitation...

Est-il question ici de permettre aux cultivateurs d'amener leurs produits sur les marchés et de leur donner chance égale pour l'écoulement de leurs marchandises? Il n'en est pas question, mais c'était le but principal du tarif du Pas du Nid-de-Crobeau, de concert avec le système du contingentement.

Cette nouvelle partie parle des chemins de fer et c'est pourquoi je pense qu'on l'a insérée dans le projet de loi comme partie intégrante de l'accord conclu. Certains députés d'en face se demanderont peut-être pourquoi je m'emballe pour des histoires comme celle-là, mais le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est la Grande Charte de l'Ouest canadien. Nous voyons le premier empiètement que constitue ce nouvel article et c'est pourquoi nous déployons tous nos efforts en vue de convaincre le ministre de le supprimer.

Je suis le premier à affirmer que le ministre s'est montré très compréhensif; en proposant cet amendement, nous lui demandons une autre preuve de sympathie. Nous n'aurons pas d'objection si dans dix ans le gouvernement et le ministre—s'il est encore ministre des Transport—déclarent: «Revisons le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau». A ce moment-là, le matériel roulant sera modernisé et on pourra peut-être réduire les taux.

Le nouvel article stipule que la revision des taux doit se faire dans les trois ans. A quoi servira une étude couvrant une période de trois ans alors que nous venons tout juste de recevoir le rapport de la Commission Mac-Pherson et que celle-ci n'a pu aboutir à une conclusion sur le prix de revient? Comme je l'ai dit dans un discours précédent, on vient tout juste d'amorcer la modernisation du matériel roulant pour le transport du grain. Cette modernisation n'est qu'à l'étape embryonnaire. Les fabricants d'élévateurs comprennent soudain qu'il leur faudra construire des élévateurs plus gros, et les chemins de fer doivent moderniser leur matériel de manutention.

Comme en fait foi le compte rendu des délibérations du comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, en 1964-1965, l'ancien président du National-Canadien, M. Donald Gordon, déclarait:

> Pourtant, en dépit du fait qu'il s'est produit de nombreux changements radicaux et fondamentaux dans l'économie de l'Ouest canadien depuis ces années d'abondance extraordinaire, le régime établi avant la première guerre mondiale pour la manutention du grain—le ramassage, l'entreposage et le transport de la récolte des céréales des Prairies —a bien peu changé.

Il poursuivait:

> Nombre d'élévateurs régionaux sont de dimensions bien inférieures à ce qu'ils devraient être pour en permettre l'exploitation la plus économique possible et pour assurer le transport du grain par chemin de fer au plus bas prix... Le deuxième facteur comporte les économies qui peuvent être réalisées grâce à un programme de consolidation des élévateurs, propre à éliminer les élévateurs existants qui sont de dimensions bien inférieures à ce qu'ils devraient être pour assurer les coûts d'exploitation les plus bas.

Ce projet d'études de trois ans ne pourra pas tenir compte du fait que le matériel roulant est périmé.

Puisqu'on a établi pour la première fois les taux du Pas du Nid-de-Corbeau en 1898, et qu'on les a réaffirmés en 1925, bien des gens, d'un bout à l'autre de notre pays, pensent qu'ils sont périmés et qu'il faut les augmenter. Mais comme je l'ai déjà signalé, l'automation n'a pas augmenté le prix du déplacement d'une verge cubique de terre. Le matériel nouveau et puissant rend ce déplacement plus économique que la vieille méthode de la pelle-à-cheval. La modernisation du matériel de transport des céréales a lentement progressé, et l'amélioration du matériel permettrait peut-être de baisser les taux. Mais ceux-ci ont subi l'assaut de tant de préjugés qu'il serait difficile, à mon avis, de nommer au comité de revision des hommes qui n'auraient pas encore d'opinion sur ces taux. Comment un tel groupe peut-il les juger s'ils en ont déjà préjugé dans leur leur for intérieur.

Bon nombre de membres du gouvernement ont dit: «Vous savez très bien que les taux ne sont plus d'actualité et qu'ils doivent être haussés». Je le sais par suite d'entretiens particuliers avec eux. C'est une opinion toute faite, selon moi, car ils n'ont pas vraiment étudié le problème et l'impression générale, c'est que les taux devraient être majorés.

Le ministre des Transports nous a donné l'assurance que le tarif ne sera nullement modifié tant qu'il exercera ses fonctions actuelles. Mais cela ne constitue par vraiment une garantie. Son secrétaire parlementaire, qui pourrait fort bien aspirer à devenir ministre des Transports, a amplement démontré à trois ou quatre séances du comité que les taux actuels étaient périmés et devaient être majorés. Qui nous dit qu'il ne sera pas le prochain ministre des Transports? Quelqu'un affirme que la chose est douteuse. Quant à moi, j'espère bien qu'elle ne se produira pas.

En sixième lieu, je signale que les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau pourraient assurer des bénéfices assez considérables aux chemins de fer, n'était-ce de l'existence du régime des contingents, mais cela est devenu partie intégrante des tarifs et doit être maintenu. Les tarifs et le régime des contingents s'imposent pour assurer aux cultivateurs des droits égaux dans la vente de leurs produits.

Examinons brièvement la question de savoir si les chemins de fer perdent de l'argent ou non. Avant le gel imposé aux tarifs-marchandises des chemins de fer, qui se maintiendra

jusqu'à ce que le bill actuel soit adopté, les chemins de fer qui voulaient hausser leurs tarifs-marchandises devaient en demander la permission à la Commission des transports. Il leur fallait prouver qu'ils perdaient de l'argent, qu'ils ne retiraient pas un revenu suffisant par rapport à leur mise de fonds; une fois la preuve faite, ils pouvaient mettre en vigueur une hausse uniforme de tarifs-marchandises. J'ai peut-être donné une version abrégée de la méthode à suivre, mais c'est ce que les compagnies de chemins de fer devaient faire lorsqu'elles voulaient hausser leurs tarifs-marchandises.

• (3.40 p.m.)

Considérons maintenant la question. Nous pourrions revenir à 1957. Les chemins de fer ont affirmé que le transport des céréales leur occasionnait des pertes. En 1958, nous avons bloqué le tarif-marchandises. En 1957 et 1958, les chemins de fer ont déclaré qu'ils utilisaient les profits découlant du transport d'autres marchandises pour combler les pertes attribuables au transport des céréales. Depuis lors, nous avons bloqué le tarif-marchandises, afin qu'il ne puisse être majoré. Le transport des céréales a doublé, le tarif-marchandises a été gelé et que s'est-il produit? Les profits ont continué à augmenter. Même le National-Canadien, grevé d'une dette considérable sur laquelle elle doit payer un intérêt a pu élargir les écarts entre les frais d'exploitation et les recettes globales. Ces compagnies se présentent maintenant au Parlement et prétendent que cet article est nécessaire et que nous devrions examiner à nouveau cet aspect de la question.

Un autre point de l'article qui me déplaît: la Commission doit faire enquête sur les recettes et les frais. Et plus loin on trouve les mots: «et doit faire rapport au gouverneur en conseil sur ces revenus et frais». Il n'y est pas question, comme dans le cas du bill nº C-120, de la nature de ces frais. S'agit-il des frais compensatoires ou du coût total qui englobe tous les frais fixes. Il n'en est pas question dans ce paragraphe.

Autrement dit, si les commissaires le jugeaient opportun, ils pourraient signaler au gouverneur en conseil que les chemins de fer ont besoin d'une hausse de prix marginale de 30 p. 100 pour compenser tous leurs frais fixes et variables. Ceux qui saisissent le rapport transport-volume, savent qu'un volume accru réduit les frais fixes. Le présent article n'en parle pas, mais l'ancien projet de loi mentionnait les frais variables et affectait en plus 9 millions de dollars pour les frais fixes.

[M. Horner (Acadia).]

Un autre argument m'incite à demander que cet article soit enlevé. Qui présentera le cas? Les chemins de fer vont soumettre leur cause à la Commission de revision et celle-ci devra décider s'ils ont fait face à leurs dépenses et quels subsides devraient leur être accordés. La Commission devra décider des montants qui seront alloués respectivement pour les frais fixes et les frais variables. Qui défendra l'autre point de vue? Dans tous les procès on entend les deux versions contradictoires. Qui défendra les cultivateurs des Prairies? Le ministre peut dire: les syndicats, ou encore les gouvernements provinciaux ou toute partie intéressée. Mais cela suffit-il? Une partie intéressée peut ne pas ressentir l'obligation de dépenser un million et demi de dollars. C'est ce que l'Alberta, le Manitoba et la Saskatchewan ont dépensé lors de l'enquête de la Commission MacPherson.

Compterons-nous que l'Alberta, le Manitoba et la Saskatchewan verseront de nouveau un million et demi et feront encore venir des États-Unis des spécialistes comme MM. Borts et Williams? Ces deux spécialistes ont déjà présenté un mémoire, mais j'imagine qu'ils seraient disposés à faire une autre étude des prix de revient si les gouvernements provinciaux voulaient retenir leurs services. Le gouvernement force les provinces des Prairies à se mettre immédiatement sur la défensive. C'est pourquoi j'exhorte le ministre à revenir sur la décision qu'il a prise hier soir, savoir que l'article restera dans le bill et qu'il fera l'objet d'un vote. Je l'engage à le rayer. Le ministre a déjà obtenu de nouveaux libellés en adoptant nos propositions. Au lieu de ces trois années prévoyons-en dix. Insérons dans le projet de loi une disposition portant que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau seront en vigueur jusqu'en 1975.

M. le président: A l'ordre. Le temps de parole du député est expiré.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je compte parler brièvement, cherchant ainsi à suivre l'excellent conseil que le député de Winnipeg-Sud-Centre m'a donné plus d'une fois. J'aimerais, cependant, répondre à une couple de questions précises soulevée par le représentant avant que l'article soit mis aux voix, si c'est bien ce qu'on compte faire. Le député a d'abord demandé quelle garantie assure le maintien du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Il s'est dit persuadé qu'il le serait aussi longtemps que je serai ministre des Transports. Je le remercie de sa confiance. Mais ce tarif fait partie de la loi; il ne peut être modifié sans que la majorité des députés

estiment devoir changer la loi. Voilà la garantie. Elle est certes supérieure à toute assurance de ma part. Je puis aussi assurer au député que mon secrétaire parlementaire est susceptible d'aller à l'autre endroit avant moi. J'estime donc qu'il n'a pas à se préoccuper de ce problème.

Quant à la revision, elle ne visera pas les taux. Il n'y aura aucune revision des taux. Je voterais contre toute proposition en ce sens. Il ne se fera absolument aucune revision des taux; ils sont garantis dans la loi actuelle, de même que dans le présent projet de loi. La revision visera uniquement le coût du transport des céréales. Si le bill renferme cette disposition plutôt que la disposition du bill nº C-120, prévoyant une subvention aux chemins de fer, c'est que je ne suis pas persuadé que ces derniers devraient recevoir quelque chose. Je ne suis pas persuadé que le transport de céréales ne leur rapporte rien. Par conséquent, je n'inclurais dans le bill aucune disposition dont l'effet serait de demander une subvention au Parlement pour eux. J'ai simplement dit que nous voulons connaître les faits, que nous ne devrions rien leur payer pendant trois ans, et que cet article prévoit seulement que si les faits prouvent qu'il y a une perte au bout de trois ans, la Commission doit en faire rapport au gouverneur en conseil et lui recommander de prendre les mesures qu'il peut juger opportunes. Il ne prévoit pas le remboursement de la perte.

• (3.50 p.m.)

M. Woolliams: Le ministre me permettrait-il une question?

L'hon. M. Pickersgill: Oui.

M. Woolliams: Lors de la revision il serait difficile d'établir l'exactitude des frais généraux. Il est impossible d'établir convenablement si les céréales sont transportées à un tarif trop bas ou trop élevé. La faiblesse de la revision n'est-elle pas de n'en permettre aucune? Les chemins de fer—et j'ai témoigné devant des commissions—ne cessent de dire que les frais généraux sont répartis.

L'hon. M. Pickersgill: En fait, c'est à la Commission et non aux chemins de fer que cela incombera. La Commission sera instituée par le gouvernement. En outre, on laisse entendre que le gouverneur en conseil demanderait au Parlement d'assumer le déficit. Le ministre des Finances sera donc la partie adverse. Les agriculteurs n'auront pas à le faire parce que leurs droits sont garantis par le bill. C'est le ministre des Finances qui aura un intérêt de l'autre côté et la Commission ne l'ignorera pas. Elle saura que, si elle constate des pertes, cela voudra dire qu'elles devraient être compensées par le Trésor.

Tout gouvernement conscient de ses responsabilités veillera à ce que toutes les demandes présentées par les chemins de fer à la Commission fassent l'objet d'un examen très approfondi. Aucun ministre des Finances n'aime à verser de subventions aux chemins de fer ou à qui que ce soit, risquant ainsi de rendre son gouvernement et lui-même impopulaires en prélevant des impôts. Voilà, d'après moi, l'essence même de la question.

Le député a demandé qui représenterait l'autre partie. Ce sera le ministre des Finances et aussi le ministre des Transports. Ce dernier n'est pas le mandataire des chemins de fer, mais celui des Canadiens. C'est à lui et au ministre des Finances de protéger le Trésor. Comme il y a une foule de façons de dépenser l'argent des contribuables, aucun gouvernement ne voudra verser la moindre subvention aux chemins de fer, à moins que ce ne soit absolument nécessaire.

Le maintien de l'article 329 dans le projet de loi offre une meilleure garantie aux cultivateurs que s'il en était retiré. La présence de cet article empêchera quiconque d'insister pour faire modifier les taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Les chemins de fer sauront qu'après trois ans, les faits seront examinés par quelqu'un d'impartial et, s'il y a perte effectivement, il semble juste et raisonable qu'elle soit comblée. Les chemins de fer, par conséquent, n'auront pas de raison de mener campagne pour faire modifier les taux. Si un tel examen n'est pas prévu, si nous ne croyons pas utile de l'avoir, je crois que les chemins de fer continueraient vraisemblablement, et sans doute avec raison, de mener campagne. La crainte que cet examen fasse naître une campagne, à mon avis, n'est pas fondée. Si nous n'avons pas d'examen, je crois que les chemins de fer feraient constamment campagne pour l'obtenir. Mais s'ils savent qu'il aura lieu, et s'ils savent que la loi protège cette garantie—comme je l'ai dit des douzaines de fois—je ne crois pas qu'un gouvernement prévisible à mes yeux—même pas...

Une voix: Prenez garde.

L'hon. M. Pickersgill: ... un gouvernement néo-démocrate, dans l'invraisemblable éventualité que nous en ayons un—ne toucherait aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Une voix: Et le député de Lapointe?

L'hon. M. Pickersgill: Je partage absolument l'opinion selon laquelle ces taux existent et continueront à exister. Toute la philosophie dont s'inspire le projet de loi veut que si nous demandons aux chemins de fer de fournir certains services, ils soient autorisés à le faire moyennant indemnité. Si nous leur disons qu'ils doivent fournir à perte ces services qui sont néanmoins essentiels à l'intérêt national, les chemins de fer devraient recevoir une indemnité raisonnable. Cela ne rend pas l'indemnité obligatoire. Ils peuvent faire de nouveau appel au Parlement...

M. Schreyer: Le ministre me permettrait-il de lui poser une question?

L'hon. M. Pickersgill: Certainement.

M. Schreyer: Le ministre n'admet-il pas que même si cet article ne faisait pas partie du projet de loi, la Commission pourrait étudier l'aspect économique des taux du Pas du Nid-de-Corbeau en vertu de l'article 15, qui a déjà été adopté?

L'hon. M. Pickersgill: Il ne s'agirait pas du même genre d'étude. Si l'honorable représentant veut bien examiner l'article 15 et ses dispositions, il verra qu'il traite surtout de la recherche.

M. Horner (Acadia): De cette façon, le gouvernement vise les cultivateurs.

L'hon. M. Pickersgill: Je pourrais peut-être dire un mot à ce sujet. L'article vise effectivement les cultivateurs. Il stipule que, parmi tous les expéditeurs du Canada, seuls les producteurs de blé, ou presque, jouiront d'un taux fixe. Dans presque tous les autres cas, bien que quelques-uns aient été provisoirement gelés pour un an ou deux, le chemin de fer pourra modifier ses taux pourvu que ces derniers demeurent assez élevés pour être compensatoires et pas plus élevés qu'un certain maximum prévu, afin de protéger le public. Nous disons que seuls les producteurs de céréales—ce terme n'inclut pas seulement le blé, car toutes les céréales sont énumérées —sont assurés d'un taux fixe. Dans ce sens-là, les cultivateurs sont visés.

M. Woolliams: Le ministre me permettrait-il de poser une autre question?

L'hon. M. Pickersgill: Peut-être, quand j'aurai terminé. Nous disons que si le taux établi donne lieu à une perte, on pourra demander au Parlement de compenser cette perte. Ce n'est pas comme si on laissait cela à la discrétion des chemins de fer; ils auraient à compenser la perte par des gains ou autrement. Je pense, comme M. MacPherson, que tous les expéditeurs ne doivent pas subir les conséquences des pertes de quelques-uns d'entre eux. Si les pertes surviennent—chose peu probable—et si le Parlement dit: «Vous devez transporter les marchandises à ce tarif-là, même à perte», les pertes en cause devront être supportées par la collectivité et non par un autre groupe d'expéditeurs. Voilà l'objet de ce passage, qui me semble inspiré d'une stricte équité.

M. Nasserden: Le ministre a-t-il conclu un marché avec les compagnies de chemins de fer?

L'hon. M. Pickersgill: Combien de fois devrai-je répéter que je n'ai fait aucun marché ni avec les chemins de fer, ni avec qui que ce soit. J'ai déclaré au Parlement que nous songions à présenter une mesure législative encourageant la concurrence entre les chemins de fer, qui pourraient fixer leurs tarifs-marchandises entre un certain minimum et un certain maximum. Ils les fixeraient comme le font d'autres entreprises. Il n'y a pas eu là de marché, mais une déclaration de politique gouvernementale.

M. Nasserden: Le ministre nous dirait-il pourquoi il a consigné cet article dans le bill?

L'hon. M. Pickersgill: Oui, je le répéterai volontiers. C'est parce que le bill antérieur, et celui que l'ancien gouvernement a élaboré, prévoyaient le paiement aux compagnies de chemin de fer de certaines sommes, énoncées dans le rapport MacPherson, pour couvrir les pertes attribuables aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Une commission royale, qui a coûté cher à l'État, a déclaré, à l'unanimité moins une voix, qu'il y avait perte à cet égard. L'ancien gouvernement a élaboré un projet de loi qui n'a jamais été présenté. Le député de Winnipeg-Sud-Centre a raison de dire que, puisque ce projet de loi n'a jamais été présenté, je ne devrais pas présumer qu'il l'aurait été. J'en conviens. Mais le député de Qu'Appelle et l'ancien premier ministre nous ont dit qu'ils avaient un bill prêt à être présenté. Ce projet de loi renfermait une disposition selon laquelle la compagnie de chemin de fer serait remboursée des pertes attribuables aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. J'ai présenté un bill analogue en 1964 et je suis heureux qu'il n'ait pas été adopté. On aurait commis une lourde méprise en y consignant cette disposition. Il n'a pas été prouvé que des pertes avaient été subies, et c'est pourquoi j'y ai apporté une modification. C'est pourquoi j'ai remplacé la partie concernant les paiements aux chemins de fer par une disposition prévoyant la poursuite d'une enquête et d'une étude détaillée par une commission indépendante. C'est pour cette raison, et aucune autre, qu'elle figure dans le bill.

• (4.00 p.m.)

M. Nasserden: Monsieur le président, le ministre a laissé entendre qu'il croyait que les circonstances avaient changé dans l'intervalle.

S'il le croit vraiment, pourquoi insérer cet article dans le projet de loi?

L'hon. M. Pickersgill: Parce qu'il me semblait simple justice de le faire. Si une commission royale décrète qu'il y a eu un déficit et que nous refusons d'accepter ce verdict tout en basant sur lui la majeure partie de notre mesure législative, il n'est pas déraisonnable de vouloir nous renseigner sur les faits vérifiables au lieu de nous contenter des convictions de celui-ci ou de celui-là. Ce serait une grave erreur que d'accepter le point de vue des chemins de fer. Je suis absolument d'accord sur ce point. Mais j'estime par ailleurs que les chemins de fer devraient pouvoir exposer leur cas, au même titre que n'importe qui.

M. Woolliams: Votons à ce sujet.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, nous aurons beau discuter, je doute que l'un parvienne à convaincre l'autre. Ne vaudrait-il pas mieux régler tout de suite la question puisque nous en avons été saisis par le député de Winnipeg-Sud-Centre et que d'autres députés l'ont appuyée avec éloquence. Qu'on en décide.

Des voix: Bravo.

M. Douglas: Monsieur le président, le ministre des Transports a dit—en plaisantant, j'espère—que même si le Nouveau parti démocratique était au pouvoir il n'oserait pas changer les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne pense pas avoir dit qu'il n'oserait pas, mais, qu'à mon avis il ne le ferait pas.

M. Douglas: Eh bien, le ministre dit que nous n'oserions pas modifier ce tarif. Je tiens à lui rappeler que le NPD et, avant lui, le CCF ont été de ceux qui ont le plus ardemment défendu le maintien des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est parce que nous avons toujours cru que les expéditeurs de céréales, qui vendent sur le marché mondial et achètent sur un marché fermé et protégé, avaient droit à toute l'aide que les Canadiens pouvaient leur offrir pour acheminer leurs produits sur les marchés mondiaux à des prix raisonnables. Nous croyons aussi que les compagnies de chemin de fer, grâce à l'aide prodigieuse qui leur a été accordée au moyen d'exemption d'impôts, de concessions de terrains et de subventions financières, ont parfaitement les moyens d'accepter ces taux comme justes et équitables pour transporter les céréales.

Cette question se discute depuis des dizaines d'années. On l'a discutée devant la Commission Duff, la Commission Turgeon et la Commission MacPherson. Naturellement, les agriculteurs de l'Ouest sont très sensibles à tout ce qui pourrait toucher à l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau.

Je dois dire que l'article 329 ne porte aucune atteinte à cet accord, mais le ministre ne m'a pas convaincu de la raison pour laquelle il l'avait inséré dans le bill. Je ne comprends pas pourquoi il prévoit une enquête de ce genre, par la Commission, avant l'expiration de trois ans, pour chercher à savoir si les compagnies de chemin de fer subissent des pertes financières en raison des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, ni pourquoi il exige que la Commission indique au gouverneur général en conseil s'il faut indemniser les compagnies de chemin de fer. Je ne vois pas pourquoi le Parlement devrait être appelé à le prévoir. Si le gouvernement faisait une étude à un moment donné et décidait qu'un dédommagement est justifié, il pourrait toujours soumettre la question au Parlement. En outre, la Commission elle-même pourra faire une étude quand bon lui semblera—je présume que les chemins de fer pourraient demander la tenue d'une audience pour exposer leur cause en vue d'un dédommagement quelconque. Mais je ne peux pas comprendre pourquoi on demanderait au Parlement d'ordonner à la Commission de faire une étude en vue de dédommager les chemins de fer s'il est prouvé qu'ils subissent des pertes par suite de ces taux applicables au grain. Cela ne peut que susciter des craintes chez les cultivateurs des Prairies.

J'aimerais présenter deux arguments au ministre. Le premier, c'est que cette enquête, même si elle n'a rien à voir aux taux, inquiétera naturellement les organisations agricoles des provinces des Prairies quant à la décision que rendra la Commission. Bien entendu, les chemins de fer demanderont le droit de témoigner. Ils ont probablement les meilleurs experts et comptables en matière de prix de revient des transports au Canada. Qui présentera l'autre aspect de la situation? La Commission est en quelque sorte l'arbitre et agit pour les deux côtés.

D'après l'expérience que j'ai eue en choisissant des personnes pour comparaître devant la Commission Turgeon, et plus tard la Commission MacPherson, je puis dire au ministre que les gouvernements des provinces des Prairies ont dû aller chercher à l'extérieur du Canada des comptables experts en prix de revient et des économistes dans ce domaine, car tous les experts sont soit engagés par les chemins de fer soit chargés de leurs intérêts. Cela est très onéreux. Qui présentera la preuve à l'appui de la thèse exprimée par le ministre et à laquelle je souscris, soit que les chemins de fer ne perdent pas d'argent aux termes de

l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau? Qui fera la comptabilité du prix de revient, qui effectuera les analyses, qui représenteront une tâche énorme, en vue d'exposer cette affaire?

Le ministre dit que l'intérêt du gouvernement est en jeu ici et que ce dernier tiendra, naturellement, à ce qu'il n'y ait pas de recommandation en vue d'une subvention, vu qu'il lui faudrait alors demander au Parlement de l'approuver. Ce n'est là qu'une partie de la vérité. Si l'on demande au Parlement, d'année en année, d'accorder des subventions considérables aux chemins de fer pour les dédommager du transport du grain destiné à l'exportation à des taux statutaires, il en résultera en fin de compte des pressions de la part du public pour la modification du tarif

M. Horner (Acadia): C'est justement ce que nous disions.

M. Woolliams: Cela oppose les cultivateurs au reste du pays.

M. Douglas: Il ne s'agira pas simplement du fait que le gouvernement devra demander au Parlement de voter des fonds; il faudra demander aux contribuables canadiens de fournir de l'argent à pleines mains pour ce qui sera considéré, aux yeux du public, comme une subvention aux producteurs de blé de l'Ouest canadien. On verra alors des pressions formidables s'exercer sur le gouvernement, quel qu'il soit, en vue de faire modifier le tarif, afin que les contribuables ne soient pas tenus d'assurer aux chemins de fer un apport financier, qui pourrait être très considérable.

Voilà ce qui inquiète les cultivateurs de l'Ouest canadien et ce qui inquiètera les gouvernements des provinces des Prairies. Voilà pourquoi il faudra que des gens se présentent devant la Commission nationale des transports et tentent de lui prouver que les chemins de fer n'ont pas besoin d'être indemnisés, qu'ils retirent des revenus suffisants sous le régime des tarifs statutaires. Mais qui s'en chargera? Comme on l'a déjà dit, les gouvernements des provinces des Prairies ont dépensé un million et demi de dollars pour la préparation et la présentation de leur thèse à la Commission MacPherson, tout le temps que ladite Commission a siégé. Je sais qu'on a dépensé des sommes considérables pour les audiences de la Commission Turgeon. En second lieu, il n'appartient à mon avis ni aux gouvernements provinciaux ni aux syndicats des Prairies d'assumer ce fardeau.

• (4.10 p.m.)

J'ai voulu donner au ministre toutes les chances de me convaincre qu'il y a quelque mérite à conserver cet article de la loi. J'ai déjà concédé que celui-ci ne nuit pas aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est pourquoi, en bonne logique, je ne comprends pas pourquoi le Parlement enjoindrait à la Commission de déterminer d'ici trois ans si les chemins de fer subissent des pertes et s'ils doivent recommander au gouvernment les sommes qu'on devrait leur verser. Si le gouvernement veut prendre la responsabilité d'une enquête, et s'il veut, par suite, recommander au Parlement l'octroi d'indemnités aux chemins de fer, c'est son affaire, mais je ne vois pas pourquoi il demanderait au Parlement d'enjoindre à la Commission d'effectuer cette étude et ce rapport. Il pourrait déclarer par la suite que c'est le Parlement qui a ordonné l'enquête l'ayant obligé à demander à la Chambre des communes les subsides pour indemniser les chemins de fer.

Si le gouvernement veut suivre la ligne de conduite esquissée par le ministre, il devrait le faire de son propre chef et ne pas demander au Parlement d'établir un mode d'action, car il ne revient pas au Parlement d'assumer cette responsabilité. La tâche incombe au gouvernement.

M. Lewis: Monsieur le président, je ne veux pas prolonger le débat, mais je voudrais dire quelques mots à la suite des observations de mon chef. En réponse à une question du député de Springfield, le ministre a déclaré que l'article 15 ne confère pas à la Commission l'autorité d'instituer une enquête.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que le député m'a mal compris. J'ai dit que l'article ne donnait pas à la Commission l'autorité d'effectuer le genre d'enquête qui y est prévu.

M. Lewis: Je voudrais simplement ajouter que l'article à l'étude se divise en deux parties; l'une qui a trait à l'enquête et l'autre à une recommandation au sujet du paiement. En ce qui concerne l'enquête, je prétends, en toute déférence, si la chose était jamais jugée nécessaire, que le pouvoir de l'instituer figure déjà à l'article 15 (1) du bill, aux alinéas *a* et *e* qui sont ainsi conçus:

a) faire enquête et rapport au ministre sur les mesures à prendre pour aider au développement économique sain des divers moyens de transport relevant de la compétence du Parlement;

e) faire enquête et rapport au ministre sur les mesures financières qui pourraient être nécessaires pour aider directement tout moyen de transport et sur la méthode d'administration de toutes mesures qui peuvent être approuvées;

Il en est également question dans d'autres paragraphes de l'article 15. A mon avis, l'article 329 figure dans le bill simplement pour

qu'une disposition y énonce une conséquence admise par le ministre, savoir, qu'un jour seront imputées au Trésor les pertes qu'on pourra prouver.

L'hon. M. Pickersgill: C'est exact.

M. Lewis: C'est une reconnaissance à laquelle je m'oppose, même si je ne représente pas une circonscription de l'Ouest. J'ignore s'il y a eu des pertes, mais je soutiens que même si le chemins de fer pouvaient démontrer des pertes, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'ils auraient droit à un dédommagement. Les taux statutaires sont fixés. L'autre jour, le ministre a parlé du caractère sacré du contrat quand j'ai dit que le Pacifique-Canadien devrait être amené à payer l'impôt municipal. Puis-je rappeler au ministre que le contrat et les circonstances sont les mêmes que lorsque les taux du Pas du Nid-de-Corbeau ont été accordés lors de la construction du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Pickersgill: Ce n'était pas le même contrat.

M. Lewis: Non, mais on sait qu'en échange d'octrois financiers et d'autres concessions du gouvernement du Canada, le transport des céréables devait s'effectuer au taux statutaire fixé en 1897 ou 1898. En plus des autres raisons qui ont été données, je m'oppose à l'article 329 parce que si les chemins de fer prouvaient avec le genre de raisonnements qu'ils utilisent dans ces cas-là, non pas à la Commission des transports, mais à des conseils de conciliation ou d'arbitrage, qu'ils ont subi des pertes, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'ils auraient droit à un dédommagement.

Tout le monde a hâte de passer au vote et moi aussi. Laissez-moi, toutefois, souligner qu'en vertu du projet de loi, la Commission a le pouvoir d'enquêter si elle le désire, mais je m'oppose à ce que la loi laisse entendre que nous paierons des subventions supplémentaires aux chemins de fer.

Des voix: Le vote.

M. le président suppléant: Le comité est-il prêt à se prononcer?

(L'amendement de l'honorable M. Churchill est adopté par 59 voix contre 58.)

M. le président suppléant: L'amendement est adopté.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, avant que nous allions plus loin, je demanderais que l'article 50 du bill soit réservé, car l'amendement suppose certaines choses que les vis-à-vis ne voudraient peut-être pas voir figurer dans l'article. Je crains que si d'autres amendements ne sont pas apportés au projet de loi, les taux du Pas du Nid-de-Corbeau ne seront plus garantis intégralement comme je l'ai indiqué hier soir, bien que personne n'ait semblé me prêter beaucoup d'attention à ce moment-là Le nouvel article 329 renferme la définition du mot «grain» et, en adoptant l'amendement proposé, les députés l'ont supprimée. Je ne crois pas que c'était là leur intention. Nous pourrions peut-être réserver l'article 50 et passer à d'autres articles. Je pourrais ensuite examiner la conséquence de l'amendement et peut-être faire rédiger une disposition qui garantirait aux honorables vis-à-vis qu'ils n'ont pas en se prononçant aboli les taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

• (4.20 p.m.)

M. le président suppléant: Le comité consent-il à ce que l'article 50 soit réservé?

Des voix: D'accord

M. Forrestall: Puisque nous sommes encore en train d'étudier l'article 50, je veux demander au ministre si nous ne pourrions pas examiner l'article 329A proposé qui n'est pas visé par l'amendement Le ministre consentira-t-il à réserver la partie de l'article 50 visé par l'amendement et à nous permettre de discuter de l'autre article proposé?

L'hon. M. Pickersgill: Le comité a consenti à ne pas poursuivre l'étude de l'article 50 et je préférerais m'en tenir à cette décision. Le comité pourrait étudier d'autres articles. On doit m'accorder un certain temps pour examiner cette question en fonction du vote.

M. Forrestall: Je parle de l'article 329A proposé. Le ministre consentirait-il à réserver cette partie de l'article 50 visée par l'amendement, mais à nous permettre d'étudier l'article 329A proposé.

L'hon. M. Pickersgill: Excusez-moi, j'ai été interrompu et je n'ai pas entendu la question du député.

M. Forrestall: Le ministre consentirait-il à réserver la partie de l'article visée par l'amendement et à nous permettre de soulever certaines questions relatives à l'article 329A proposé?

L'hon. M. Pickersgill: J'ignore si c'est la faute des hauts-parleurs mais je ne parviens pas à comprendre ce que dit le député. Je ne l'entends pas.

M. Forrestall: Les hauts-parleurs fonctionnent peut-être mal. Je demande simplement si on ne pourrait pas, pour le moment, étudier certains aspects de l'article 329A proposé qui, tout en figurant dans l'article 50, ne sont pas visés par l'amendement qui vient d'être adopté.

L'hon. M. Pickersgill: J'ai demandé que l'article 50 soit réservé et le comité a donné son consentement. Je crois qu'on avancerait plus vite si on passait à d'autres articles pour ensuite revenir à celui-ci, après que j'aurai eu l'occasion d'étudier les conséquences du vote que vient de prendre le comité.

M. Olson: Avant qu'on accepte de réserver l'article 50, je voudrais signaler une ou deux choses qui m'inquiètent dans cet article. Je voudrais faire mes observations maintenant, car le ministre va réfléchir à ce qui s'est produit.

M. Bell: L'article 50 a-t-il, oui ou non, été réservé?

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant voudrait-il convenir que l'article a été réservé et qu'on y reviendra plus tard?

M. Olson: Je peux encore parler. Je crois qu'il faut le consentement du comité pour réserver cet article.

M. Horner (Acadia): Il a déjà été obtenu.

M. Olson: Je demande la parole depuis quelque temps.

M. le président suppléant: Je ne crois pas que le comité ait consenti à réserver l'article 50, car le député d'Halifax s'est levé et maintenant le député de Medicine Hat désire se faire entendre avant que le comité accepte de reporter à plus tard l'étude de l'article.

M. Olson: Monsieur le président...

M. Horner (Acadia): J'invoque le Règlement, monsieur le président: le comité a consenti à réserver l'article. Le ministre s'est levé, a demandé le consentement et l'a obtenu.

M. le président suppléant: Il n'y a pas eu consentement, parce que le député d'Halifax a fait certaines remarques au sujet de l'article 50.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je n'avais pas l'intention de parler; je voulais simplement poser une question au ministre.

M. Sherman: Lorsque le député d'Halifax a posé sa question, le ministre a répondu que l'article avait été réservé.

M. le président suppléant: En ce qui concerne les observations de messieurs les députés, je ne crois pas que l'article ait été réservé. Après avoir entendu le député d'Halifax, j'estime que nous devrions écouter le député de Medicine-Hat.

M. Olson: Je ne veux pas vous causer d'ennuis, monsieur le président, et je veux bien qu'on réserve l'article après que j'aurai posé quelques questions au ministre.

M. Bell: Si on accepte cette façon de procéder, alors on peut y aller. Il n'existe aucune règle spéciale.

M. Olson: Le député de Saint-Jean-Albert...

M. Sherman: Si l'article n'a pas été réservé, alors la parole devrait aller au député d'Halifax.

M. le président suppléant: Si le député d'Halifax veut parler après le député de Medicine-Hat, il pourra le faire.

M. Olson: J'allais dire qu'étant donné ce qui vient de se produire, certaines choses m'inquiètent concernant le sort de ce bill. Je veux parler de l'amendement qu'on vient d'adopter et du fait que l'article 329A proposé porte sur la farine en partance des ports de l'Est pour l'exportation. Il me semble que ce transport dépend d'une partie de l'article 329 proposé. Lorsqu'on examine la signification du mot «grain» et «Produits du grain», on voit que la définition de «grain» est sous-entendue à l'article 329A. Il y a, évidemment, une définition du mot «farine», disant qu'il s'agit de la farine obtenue à partir de grain.

Puisque le ministre doit réfléchir à ce qui s'est produit et remplacer l'article proposé 329 par un autre, j'aimerais lui demander s'il étudiera dans quelle mesure l'article proposé 329A et tous les articles proposés suivants dépendent de l'article 329 supprimé. A mon avis, ce sera une tâche difficile que de remanier les termes juridiques dans cette partie du projet de loi de façon à protéger ces taux du Pas du Nid-de-Corbeau. A moins de substituer quelque chose à une partie de l'article 329 supprimé, des difficultés surgiront. Je le répète, je me demande comment on s'y prendra pour libeller ce texte de façon à atteindre

le but visé: définir ce qu'est la farine et ce qu'est le grain, et s'assurer qu'ils continuent d'être protégés par les taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. le président suppléant: Le comité consent-il à l'unanimité à ce que l'article 50 soit réservé?

Des voix: D'accord.

(L'article est réservé.)

L'article 51 est adopté.

Sur l'article 52—

• (4.30 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais qu'un de mes collègues propose un amendement à l'article 52. Cet amendement est apporté par suite d'instances reçues alors que le comité permanent siégeait et d'autres instances reçues depuis lors, surtout de l'association des mines et d'autres organismes. Selon ces instances, un délai de dix jours est bien trop court pour permettre l'examen des nouveaux tarifs avant leur entrée en vigueur. J'en conclus que cet argument était bien fondé et qu'un prolongement du délai de dix à trente jours n'imposerait pas de trop grandes difficultés aux chemins de fer et ne nuirait pas gravement à leur position concurrentielle. J'aimerais donc que mon collègue, le ministre des Postes, propose le prochain amendement. Je laisse de côté tout le verbiage; les mots importants sont «au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur», que je demanderais de substituer—ligne 21, page 48—aux dix jours qui y figurent maintenant.

L'hon. M. Côté: J'en fais la proposition.

M. le président suppléant: Le ministre des Postes a proposé:

Que le bill nº C-231, loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois édictant d'autres dispositions corrélatives soit modifié par la suppression des mots pertinents, lignes 21 et 22 de la page 48, et leur remplacement par les mots suivants:

«...au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur».

M. Ormiston: Monsieur le président, je suis fort aise que le ministre ait jugé bon de présenter cet amendement. Il est bien évident que la période de dix jours est beaucoup trop courte dans presque tous les cas. Je sais que divers organismes ont présenté des instances à cet égard. Je m'intéresse particulièrement à l'industrie minière, surtout l'industrie de la potasse en Saskatchewan.

Le ministre se rend compte que 90 p. 100 des produits de cette compagnie sont expédiés outre-mer et qu'elle doit parfois conclure des contrats à long terme. Une durée de deux à cinq ans n'a rien d'exceptionnel. Si les tarifs changent, un préavis de dix jours seulement est insuffisant. Le ministre se rendra compte aussi que, dans ces cas-là, un préavis de 30 jours pourrait aussi être trop court. Les compagnies doivent négocier avec les expéditeurs canadiens et 30 jours pourraient ne pas suffire à faire les ajustements nécessaires.

Cet amendement est certes une amélioration en comparaison de la durée de dix jours qui figure dans le bill, mais l'industrie de la potasse n'est pas seule en cause et l'industrie des pâtes et papiers de la Saskatchewan est aussi visée. Les deux industries envoient leurs produits outre-mer et le marché est trés sensible aux fluctuations. Lorsque les prix changent, les compagnies ont très peu de marge vis-à-vis de leurs concurrents. Il est impossible de trouver un autre mode de transport dans les cas que j'ai cités. On devrait leur accorder un préavis de plus de 30 jours pour ajuster leurs prix et trouver un autre moyen d'expédition.

Je saurais gré au ministre d'y songer. En Saskatchewan l'industrie de la potasse est à l'état embryonnaire et elle peut avoir une énorme influence sur l'économie. L'industrie des pâtes et papiers ne fait que démarrer et les contrats ont été conclus moyennant un prix donné, pour une période donnée, à des taux spécifiés. Si les tarifs doivent être ajustés, ce qui entraînerait un ajustement consécutif du prix d'ensemble, il ne serait que juste d'accorder à ces compagnies le temps de négocier un taux équitable pour que le prix fait au client rapporte au producteur le bénéfice sur lequel il comptait lorsque le marché a été passé.

Je ne saurais en dire beaucoup plus long là-dessus. Il appartient au ministre d'examiner la question comme il lui plaira. Il a fait preuve d'un grand esprit de collaboration par le passé et j'ose croire qu'il jugera bon de prolonger la période de 30 jours à 90 jours, afin que les compagnies intéressées soient en mesure de faire les rectifications nécessaires.

M. Bell: Monsieur le président, puis-je demander au ministre si la période de 30 jours, était stipulée dans la loi initiale?

L'hon. M. Pickersgill: Évidemment, monsieur le président, l'aspect de la question n'est plus tout à fait le même. Toute la situation a été modifiée. L'ancienne loi contenait une disposition de 30 jours concernant certains tarifs.

M. Bell: Je ne suis pas très au courant de la situation, mais il me semble qu'en vertu du présent article, les expéditeurs canadiens seront tenus de soutenir la plus grande partie du fardeau et devront faire les rectifications les plus considérables. Je me demande même si une période de 30 jours suffira.

L'hon. M. Pickersgill: Cela n'aura aucun rapport naturellement avec la formule du tarif maximum, vu qu'une demande en vue d'appliquer cette formule pourrait se faire n'importe quand.

M. Bell: Monsieur le président, voici ce que je tiens à signaler. Le gouvernement a fait grand état des libres négociations entre les expéditeurs et les chemins de fer canadiens. L'argument me plaît à première vue, mais étant donné que le ministre insiste tellement sur la questions des libres négociations et discussions et de la sauvegarde du principe de la libre entreprise, je n'arrive pas à comprendre pourquoi on n'en viendrait pas à une entente en vue d'assurer à ces gens une plus longue période d'ajustement.

Il se peut que les grands expéditeurs de denrées en vrac, qui seront évidemment touchés par cet article, soient satisfaits de la période de 30 jours. Mais c'est toujours la même histoire: Le ministre invoque un argument pour appuyer tel ou tel amendement puis il fait volte-face lorsque apparaît un nouvel amendement. Autrement dit, si le principe des libres discussions et négociations au sujet de ces tarifs-ci vaut dans le cas des grands expéditeurs de denrées en vrac, on devrait également, selon moi, assurer amplement de temps pour les négocations et toutes les occasions voulues pour permettre aux intéressés de s'adapter à ces diverses hausses de tarif.

L'hon. M. Pickersgill: Cette question n'a rien à voir à quelque discussion que ce soit. Les chemins de fer pourront avoir les discussions qu'ils voudront avec n'importe quel expéditeur. Il s'agit ici du tarif qu'établit le chemin de fer et nous prévoyons qu'il ne peut entrer en vigueur avant une période de 30 jours afin de donner aux expéditeurs le temps de faire appel aux termes de l'article 16. C'est vraiment ce qu'on prévoit ici.

On m'a signalé que le délai prescrit de 10 jours était trop court. Après avoir réfléchi sérieusement à la question, j'en ai conclu que le changement serait raisonnable et ne nuirait pas gravement à la situation des chemins de fer sur le plan de la concurrence, même si cette modification ne leur plaira pas le moindrement du monde. J'ai trouvé la proposition sensée et j'ai donc présenté l'amendement.

M. Bell: Je dirais qu'à mon sens le ministre n'a pas grand mérite à le faire, car la disposition revient à ce qu'elle était à l'origine. Le ministre ne change donc en rien la première loi qui prescrivait 30 jours. Il a tenté de réduire la période à 10 jours et s'est fait attraper; il revient donc aux 30 jours.

• (4.40 p.m.)

M. Olson: Monsieur le président, je crains de ne pas comprendre tout cela très bien. Je dirais cependant, que de porter la période de 10 à 30 jours est certes une amélioration. Cela donnera le temps aux expéditeurs de se préparer à une augmentation des taux. Au dire du ministre l'expéditeur pourrait faire appel à la Commission aux termes de l'article 16. Je veux lui poser la question suivante. La Commission aura-t-elle le pouvoir de suspendre ou de geler un taux, si un expéditeur fait une demande en vertu de l'article 16? Le bon sens indique qu'un expéditeur ne pourrait se présenter pour une audition devant la Commission dans un délai de 30 jours et demander à la Commission de tenir compte de toutes les circonstances. Il me semble qu'il faudrait plus de temps et qu'un expéditeur ne devrait avoir qu'à informer la Commission dans un délai de 30 jours. La Commission pourrait-elle empêcher une hausse des taux jusqu'à ce que l'expéditeur se fasse entendre?

L'hon. M. Pickersgill: Elle aurait le pouvoir de le faire, mais elle n'y est pas tenue. Elle pourrait le faire si elle le jugeait opportun.

(L'amendement est adopté.)

L'article modifié est adopté.

Sur l'article 53—

L'hon. M. Pickersgill: Encore une fois j'ai une modification à proposer. Quand le comité permanent a tenu ses audiences, des instances ont été faites au sujet de certains taux s'appliquant au bois d'œuvre. Ces derniers sont extrêmement compliqués et je n'ai pas eu l'occasion d'examiner toutes les répercussions des suggestions faites à ce moment-là.

La modification a trait au gel de certains taux dans le territoire choisi, soit les provinces atlantiques et la Gaspésie. Il semble que deux sortes de taux s'appliquent au bois d'œuvre: des taux concurrentiels qui ont trait aux taux dans le Nord de l'Ontario et certains taux non concurrentiels. Je n'ai pas l'intention de recommander qu'on gèle maintenant ce qui ne l'était pas dans l'ancienne loi et je crois

qu'aucun député ne s'y attend. Mais on semble avoir oublié ces taux non concurrentiels quand on a rédigé le bill et la modification que je propose gèlerait ces taux non concurrentiels visant le bois d'œuvre.

Cela ne modifiera en rien le rapport avec les taux du Nord ontarien auxquels je m'en voudrais de toucher, car ils se fondent sur une situation concurrentielle, et il ne faudrait pas être injuste pour l'une ou l'autre région. L'amendement aurait pour effet de rayer la ligne 17 à la page 50 et d'y subsituer ce qui suit:

Tarifs du bois.

(3) Un tarif-marchandises (autre qu'un tarif concurrentiel) qui était appliqué le 12 décembre 1966 à un transport de bois entre deux points du Canada dont l'un se trouve dans le «territoire choisi» tel que le définissent les articles 2, 7 et 12 de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ou qui y sont tous les deux situés, doit être le tarif appliqué à cet effet après l'entrée en vigueur du présent article et doit demeurer le tarif y afférent nonobstant toute disposition contraire de la présente loi ou de toute autre loi.

(4) Les paragraphes (1) et (2) seront exécu...

Cet amendement accomplit précisément ce qu'il faudrait faire, comme je l'ai dit, et je vais demander à mon collègue, le ministre des Postes, de le proposer.

L'hon. M. Côté: J'en fais la proposition.

M. Bell: Les affaires vont bon train et j'avoue que je m'y perds. Si je comprends bien, le gel de deux ans que le ministre a mentionné fait partie du gel de deux ans relié à l'ensemble des taux que nous étudierons quand nous en arriverons à un article subséquent. Si j'ai bien compris, le ministre désire faire une exception à cause de la concurrence dans le Nord de l'Ontario. Si mon impression est fondée, je n'y vois pas d'inconvénient. Mais pourquoi un amendement additionnel?

M. Schreyer: J'aimerais savoir si cet amendement s'applique seulement à la région visée par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Dois-je comprendre que l'amendement n'a rien à voir aux autres régions du pays?

L'hon. M. Pickersgill: C'est exact. Comme l'honorable député le sait, ces taux ont été gelés pour deux ans parce que la Commission MacPherson n'a pas eu le temps de traiter de certains problèmes dans la région atlantique, surtout en ce qui a trait à la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Par la suite, avec l'approbation des gouvernements des quatre provinces atlantiques, le gouvernement fédéral a fait faire une étude sur le transport dans cette région et nous comptons recevoir un rapport bientôt. Une fois terminé, le rapport montrera peut-être la nécessité de mesures législatives importantes pour régler le problème et, entretemps, il semble juste et raisonnable de maintenir le gel des taux dans le territoire choisi.

(L'amendement est adopté.)

• (4.50 p.m.)

M. Bell: Sauf erreur, monsieur le président, le ministre désire continuer dans l'ordre l'examen des nouveaux articles figurant dans l'article à l'étude. Bon nombre de députés de ce côté-ci de la Chambre ont étudié de façon particulière cet article et désirent prendre la parole. En l'occurrence, ne serait-il pas opportun de réserver l'article pour l'instant? Nous nous étions préparés pour donner, cet après-midi, nos exposés sur la parité des ports.

L'hon. M. Pickersgill: Je pense avoir eu beaucoup d'égards à l'endroit des honorables vis-à-vis tout au long de l'étude du projet de loi. Il me semble raisonnable d'examiner ces nouveaux articles dans l'ordre, à moins que certains amendements ne suscitent des problèmes, comme ce fut le cas pour l'article 50 à propos duquel je devrai sans doute obtenir des conseils avant que nous l'abordions de nouveau. Si une situation semblable se produit au sujet de l'article 53, alors je m'en remettrais au comité. Mais comme beaucoup des articles suivants découlent de ces nouveaux articles, ces derniers ont été placés dans un certain ordre, et j'aimerais bien que nous les examinions dans cet ordre.

M. Olson: Question de Règlement, monsieur le président, étudierons-nous les nouvelles dispositions 334, 335 et 336 à la suite, ou en passant continuellement de l'une à l'autre?

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais bien me rendre au sentiment général du comité. Je ne m'opposerais pas à ce que nous débattions dans leur ordre les nouvelles dispositions 334, 335, 336 et 337, pourvu qu'il soit entendu qu'une fois terminée l'étude de l'une d'elles nous n'y revenions plus. Les objets des trois premières sont fort distincts, et la nouvelle disposition 337 n'est qu'un corollaire.

M. le président suppléant: La proposition du ministre visant à étudier les nouvelles dispositions dans leur ordre numérique rallie-t-elle le consentement de tous les membres?

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: Je serais d'accord si le ministre ajoutait qu'advenant que des amendements subséquents aient un effet sur une disposition

déjà débattue, nous puissions revenir à cette disposition antérieure.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne prévois pas une telle éventualité, mais si l'adoption d'un amendement par le comité avait pour effet de rendre inintelligible une partie de l'article débattu, le ministre devrait réclamer l'indulgence du comité pour revenir en arrière et supprimer le contresens.

M. le président suppléant: Le comité passe maintenant au nouvel article 335.

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: Le comité maintenant au nouvel article 335.

M. MacEwan: Monsieur le président, le ministre sera sans doute bien aise de l'apprendre, je n'ai l'intention de proposer d'amendement à ce nouvel article. Je tiens toutefois à répéter certaines remarques que j'ai faites en deuxième lecture. La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est utile à cette région mais, je le répète, son utilité a quelque peu diminué en raison de la concurrence du camionnage et d'autres facteurs. Le nouvel article 335 bloque les différents taux pour une période de deux ans dans les Maritimes, mais qu'adviendra-t-il lorsque ces deux années seront écoulées?

Le ministre a déclaré que tant qu'il serait ministre des Transports, aucune mesure pouvant être injuste envers les Maritimes ne sera prise. A la bonne heure mais, comme je l'ai dit plus tôt, j'aimerais que le bill énonce en toutes lettres qu'aucune disposition ne sera prise après la période spécifiée de deux ans au détriment de la région des Maritimes.

Comme l'ont signalé la Commission de transport Maritimes et certains députés, si la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes doit demeurer en vigueur, il faudrait la modifier afin d'aider notre région, et j'aimerais que la mesure à l'étude renferme une disposition précisant qu'à la fin de la période d'étude de deux ans, aucune mesure ne pourra être prise par le gouvernement tant que le Parlement n'aura pas été saisi de la question. Ce sujet a été bien traité dans un éditorial du *Telegraph Journal* de Saint-Jean du 31 août dernier, et le voici:

> Un organisme national pour la réglementation des transports peut être une bonne chose—s'il ne crée pas une bureaucratie étouffante...
>
> Une politique nationale des transports uniquement fondée sur des tarifs-marchandises compensatoires (seules les lignes rentables seraient gardées en service) pourrait faire un tort immense aux Maritimes. Jusqu'ici, Ottawa semble en tenir compte. Il incombera aux provinces Atlantiques de voir à protéger leurs intérêts quand le Parlement fera des lois dans ce domaine délicat.

Je voudrais aussi citer le compte rendu d'un discours prononcé par M. J. W. E. Mingo, président de la Commission du port d'Halifax, lors d'une conférence le jour des ports de l'Atlantique, qui a été publié dans le *Chronicle Herald* d'Halifax le 6 décembre dernier. M. Mingo a parlé de la création d'une commission régionale des transports qui protégerait les ports et les industries des provinces atlantiques des «conséquences néfastes» des mesures lgislatives fédérales sur les chemins de fer que l'on envisage. Le compte rendu ajoute:

> M. Mingo a déclaré qu'il restait environ 24 mois avant que la nouvelle mesure législative porte atteinte aux Maritimes. Il a conseillé à ses auditeurs d'«utiliser ce temps sagement» afin de s'assurer que le bill définitif renferme des garanties statutaires pour protéger «l'expéditeur captif» contre des tarifs-marchandises paralysants.

Il a ensuite signalé, comme je l'ai déjà dit, que les taux sont appliqués, à l'heure actuelle, sous l'empire de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et que l'allocation ainsi fournie est destinée à mettre les fabricants et les expéditeurs de l'Est sur le même pied que leurs concurrents du centre du Canada. Il a exprimé la crainte que la nouvelle loi ne permette aux compagnies de chemin de fer de ne tenir aucun compte des problèmes économiques régionaux et d'établir des taux fondés uniquement sur les coûts et profits, conformément aux dispositions du nouvel article 334 du présent bill et de l'ensemble de la mesure de façon générale. L'Office d'expansion économique de la région atlantique a beaucoup aidé les provinces Maritimes, mais si les avantages qui en découlent sont annulés par l'augmentation du tarif-marchandises, les conséquences pour la région seront désastreuses.

On discutera plus tard de la question de la parité des ports, mais à ce stade j'aimerais simplement répéter que le projet de loi devrait stipuler que les provinces Maritimes ne seront pas désavantagées une fois l'étude de deux ans terminée. Je pense, comme le ministre, que nous devrons examiner les résultats de l'étude, et j'appuie son amendement au nouvel article 335 qui applique le gel de deux ans au charbon et au coke. Comme je l'ai dit au début, je ne propose pas d'amendement, mais je signale au ministre la nécessité d'incorporer au projet de loi des dispositions stipulant que les provinces Maritimes ne seront pas désavantagées. Je voudrais convaincre le ministre qu'une disposition s'impose à cet égard dans ce projet de loi. Autrement, dans quelques années, nous regretterons de ne pas avoir décrété telle ou telle chose et de nous être contentés, pour ainsi dire, de paroles en l'air.

• (5.00 p.m.)

M. Bell: Monsieur le président, je crois avoir mis de l'ordre dans mes idées. J'aurais quelques opinions à exprimer sur ce gel

de deux ans. Au début du débat sur ce projet de loi, à propos de l'article 1, consacré aux objectifs, j'ai fait valoir mon point de vue. J'ai déclaré qu'on devrait accorder plus de crédit à l'autorité statutaire qui s'occupe des problèmes de transport. A cet égard, le ministre a apporté quelques modifications qui, tout en ne concordant pas tout à fait avec celles de la Commission du transport des Maritimes, constituaient cependant un pas dans la bonne direction. J'ai pensé qu'elles rendraient beaucoup plus heureux, les habitants des Maritimes qu'intéressent ces problèmes.

En ce qui concerne le blocage de deux ans, j'avais déclaré en même temps que j'étais l'un de ceux qui jugeaient préférable de maintenir le blocage des taux jusqu'à leur expiration, ce qui obligerait le gouvernement alors au pouvoir d'examiner le rapport et les recommandations sur le transport. Je suis encore de cet avis, mais, d'après certains membres de notre parti, il vaudrait mieux ne pas courir de risques à ce sujet. Ils sont disposés à insérer un amendement qui ferait durer ce blocage plus de deux ans. En somme, tandis que selon moi l'expiration du blocage de deux ans exercerait de fortes pressions sur le gouvernement, d'autres jugent qu'il vaut mieux se méfier des vicissitudes de la politique. Ils estiment qu'il ne faut pas compter sur l'initiative du gouvernement au pouvoir. Ils préfèrent une demi-mesure. Je suppose que cette affaire suscite les mêmes difficultés, comme il y en avait dans le cas de l'amendement que nous venons d'examiner au sujet de la revision des taux du Pas du Nid-de-Corbeau et dont les députés ont terminé l'étude en rejetant la tenue d'une revision.

A ce propos, il me semble opportun de rappeler certaines discussions qui ont eu lieu au sujet de ces articles lors des séances du comité permanent des transports et communications. Le jeudi 10 novembre, le directeur général de la Commission des transports des Maritimes comparaissait comme témoin. Le sous-ministre des Transports a alors expliqué que les tarifs-marchandises, dans les Maritimes, étaient fixés par la loi et seraient évidemment en vigueur jusqu'à ce que le Parlement du Canada les révoque, mais que le blocage prévu disparaîtrait naturellement au bout de cette période. Il s'écoulerait un temps assez long entre la fin de ce blocage et la soumission du rapport de l'étude sur les transports, suivie des mesures appropriées.

Le député de Digby-Annapolis-Kings a posé à ce sujet une question intéressante. Il n'acceptait pas ou ne comprenait pas la déclaration du ministre. Il a demandé à M. Dickson de la lui expliquer, et ce dernier lui a répondu:

> Je puis tenter une explication. M. Nowlan songe, je pense, que si on abroge une partie de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, on détruit les rapports de concurrence entre les expéditeurs des Maritimes et ceux du reste du Canada. Ils sont déjà détruits, et aucune partie de la loi n'a jamais été abrogée. Si aucune initiative n'était prise pour améliorer la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et la rendre plus efficace, aux termes du bill, notre situation ne ferait qu'empirer de plus en plus rapidement. C'est là, je pense, la différence d'interprétation.

Cela explique mieux que je ne saurais le faire les craintes qu'inspire à certaines personnes en ce moment la déchéance de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je ne blâme pas particulièrement le gouvernement à l'heure actuelle, mais il est malheureux que cette étude n'ait pas pu être instituée auparavant: les recommendations qui en serait découlées auraient pu être insérées dans cette loi. Si on me permet cette expression, on nous demande en réalité d'acheter chat en poche. Nous acceptons quelque chose sans l'avoir vu au préalable. Nous n'en connaissons pas les répercussions dans l'avenir.

Il est possible que les Maritimes profitent en quelque sorte de cette mesure, mais j'en doute sérieusement. Je crois que les tarifs-marchandises continueront de monter. Même les témoins qui ont comparu au nom des chemins de fer ont laissé entendre que cette mesure entraînerait une hausse de ces tarifs. Il en sera de même dans l'Est et dans l'Ouest. Bien que la disposition que nous étudions protège certains tarifs, la situation deviendra pire pour les gens des Maritimes qui ont des produits à expédier. Peu de personnes là-bas peuvent de nos jours soutenir la concurrence lorsqu'il s'agit d'expédier des marchandises, même vers des marchés canadiens.

Nous devrions nous méfier de certaines répercussions—funestes peut-être—qu'aura cette mesure sur la situation des habitants des Maritimes. J'ai essayé au cours des années de suivre et de démêler les difficultés de nos fabricants des Maritimes quant à la concurrence. Je ne me fais certainement aucune illusion sur les avantages que nous pourrions tirer de cette mesure. Ces appréhensions exprimées, d'autres auront peut-être quelque chose à ajouter à propos de ce blocage.

• (5.10 p.m.)

M. Forrestall: Monsieur le président, pour faire suite aux remarques du député de Saint-Jean-Albert, je tiens à faire écho à ses appréhensions et à dire que j'aimerais que cette mesure maintienne au moins notre *statu quo* dans les Maritimes, car nous ne voulons pas tomber de Charybde en Scylla, quand l'étude spéciale menée aux termes de la loi sur les taux des transports des marchandises dans les provinces Maritimes sera terminée. J'espère que le ministre pourra insérer dans cet article l'amendement qui sera présenté en bonne et due forme. Le but est de s'assurer que les Maritimes ne perdront rien. Comme a dit le ministre à propos des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, aucun ministre de la Couronne ne fera perdre à l'Ouest ou aux Maritimes leurs droits traditionnels. On l'a déjà dit, nous voulons en principe que les recettes des chemins de fer suffisent à compenser leurs pertes, et un tel objectif est souhaitable et peut être réalisable, mais nous ne devons pas perdre de vue le principe primordial établi dans la proposition, à savoir que le réseau national de transport soit un instrument viable de progrès national et régional.

Comme les dispositions générales sur le blocage ne nous garantissent pas un sort meilleur ou pire sitôt la période de gel terminée, notre amendement visera à insérer dans le projet de loi une assurance explicite qu'après le blocage les Maritimes pourront soutenir la concurrence sur le même pied que le reste du Canada. Je sais que le ministre porte les Maritimes dans son cœur et j'espère qu'il adhérera à ce principe. Au fur et à mesure que nous étudierons les amendements à venir, nous exposerons en profondeur le principe que j'ai énoncé et prouverons qu'il se révélera viable une fois la mesure adoptée. J'exhorte le ministre, vu la situation particulière des Maritimes dans l'économie de la Confédération canadienne, à accepter l'amendement pour montrer qu'il ne désire pas voir la situation des Maritimes s'aggraver une fois le blocage levé.

M. Nowlan: Je n'ai pas encore participé au débat parce que jusqu'ici nos députés de ce côté-ci de la Chambre ont parlé de questions intéressant l'Ouest. Comme nous en sommes maintenant à l'article 53 et voulons modifier le nouvel article 335, nous en sommes a ce qui intéresse l'Est. La suppression du gel dont il est question au paragraphe 3 de l'article 335 a causé beaucoup d'inquiétude dans l'Est, pour deux raisons. La première est inévitable; c'est qu'il s'agit d'un nouveau projet de loi. Malgré toutes les assurances données par le ministre et tout ce qu'il a dit à la Chambre, l'intention réelle du bill, l'interprétation qu'il faut lui donner, ne sera évidente que lorsque des décisions seront rendues sur divers points, à mesure qu'ils se présenteront. Le projet de loi devra être interprété sur les points qui ont fait l'objet d'un débat ces derniers jours. Il nous fait des interprétations juridiques pour toute loi aussi fondamentale que celle-ci qui essait de révolutionner li'ndustrie de base. Il faut des interprétations juridiques pour déterminer exactement ce qui s'y trouve.

L'article 335, dans la mesure où il vise un gel, cause une inquiétude réelle, car les provinces atlantiques commencent à peine à évoluer dans le domaine industriel. C'est une évolution embryonnaire lorsqu'on la compare avec celle des autres parties du Canada; cette région est aux prises avec des problèmes de géographie et des ressources que les industries des autres régions canadiennes dotées de plus grandes ressources financières n'ont pas.

Dans n'importe quelle industrie, c'est le transport qui compte pour la plus grande partie des dépenses, et nous ne voulons pas suffoquer subitement sous le coût des transports. Nous ne voulons pas qu'on étouffe, pour ainsi dire, la question des frais de transport. Quiconque songe à developper ou mettre en valeur une industrie dans l'Est ne sait pas dans quelle direction se tourner, et en ce qui concerne les frais, il y a beaucoup d'incertitude. Les industries qui commencent à peine et celles qui existent depuis longtemps et qui sont en voie d'expansion ne savent pas quelles répercussions aura l'étude des transports. Au lieu d'élucider le problème maintenant, il nous faudra attendre deux ans; après cela, nos hommes affaires ne sauront pas encore où ils en sont.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que le représentant se méprend sur le sens de la loi à l'égard des taux gelés actuellement en vigueur pour deux ans. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de retards, ni qu'ils surviendront inévitablement. Je ne vois pas pourquoi, si nous recevons le rapport en mars, le gouvernement ne proposerait pas une mesure législative d'ici au mois d'octobre cette année et sûrement avant 1968. Tout dépend du temps qu'il faudra pour préparer le projet de loi.

M. Nowlan: Vu son poste officiel, le ministre comprend sûrement mieux le problème que moi, mais le présent article me préoccupe. Tout en parlant aussi brièvement que possible, je demanderais au ministre de songer à

modifier le paragraphe 3, de façon à garantir la position historique accordée par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, quels que soient les résultats de l'enquête. A vrai dire, je compte proposer un amendement. J'aimerais que le ministre étudie la possibilité de rayer le paragraphe 3 de l'article 335 et d'y substituer le texte suivant:

Le paragraphe (1) restera en vigueur pendant les deux années qui suivront l'entrée en vigueur du paragraphe (1) et le restera après ces deux années, à moins que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit modifiée, et jusqu'à ce qu'elle le soit, de manière à retenir l'intention historique et l'objectif de favoriser l'accès de l'industrie des provinces atlantiques aux marchés du Canada en dépit de la distance.

Le ministre peut sans doute relever bien des erreurs dans le libellé de l'amendement, mais je lui saurais gré de l'examiner. Franchement, je ne puis comprendre quel tort fera cet amendement, à moins que le ministre ne donne quelques éclaircissements. Il assurera une certaine stabilité et incorporera dans la loi l'intention historique de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je n'allongerai pas mon discours en répétant les propos d'autres députés.

L'hon. M. Pickersgill: Le représentant ne me permettrait-il pas de jeter un coup d'œil sur son amendement et attendrait-il pour le présenter que j'aie eu la chance d'en discuter.

M. Nowlan: Volontiers. Je n'en ai qu'une copie; je devrais peut-être retaper celle-ci. Cela ne prendrait qu'un instant. Elle est très lisible.

L'hon. M. Pickersgill: Je promets de la conserver.

M. Nowlan: Cet amendement n'est pas un si grand chef-d'œuvre que je ne puisse le rédiger de nouveau.

M. Knowles: Il figure au compte rendu.

M. Nowlan: C'est exact, comme le rappelle le député de Winnipeg-Nord-Centre. J'aimerais que le ministre l'étudie de même que mes remarques au sujet de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Si nous ne pouvons le faire d'une façon législative quelconque, je commenterai plus à fond la question. Je sais que le ministre voudrait que l'étude du projet de loi se poursuive. Il s'est montré très patient. A mon avis, toute la discussion est un exemple classique de la manière dont les lois devraient être édictées et améliorées, même si, peut-être, il a fallu prendre un peu plus de temps que certains députés n'estiment nécessaire. Ce sont les remarques que je voulais faire, monsieur le président; j'aimerais que le ministre en tienne compte; j'ai aussi le droit de répondre lorsqu'il annoncera sa décision. Je n'userai peut-être pas de ce droit; tout dépend de ce que dira le ministre.

• (5.20 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je crois que j'aurais partagé presque entièrement la dernière observation du député de Digby-Annapolis-Kings—notamment son compliment à mon égard—si elle avait été faite deux heures plus tôt, mais vue les circonstances, je ne peux plus partager son avis lorsqu'il affirme que la discussion en cours montre comment les lois doivent être préparées. Cependant, je ferais peut-être mieux de soigner mes blessures en silence et parler de la proposition— si on peut l'appeler ainsi —d'un amendement possible suggéré par le député de Digby-Annapolis-Kings.

A mon avis, je ne saurais rendre justice aux objectifs de l'amendement si je ne faisais les deux remarques suivantes. Dans toutes les observations faites jusqu'ici au sujet du nouvel article 335 proposé, j'ai cru remarquer que l'on confondait deux choses. Le bill à l'étude ne porte aucunement atteinte à la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. La portée de cette loi est exactement la même depuis les modifications qui y ont été apportées en vertu des recommandations de l'honorable M. Walter Harris dans son budget de 1957.

L'article à l'étude prolonge le gel des taux ferroviaires eux-mêmes, qui sont en vigueur depuis 1959. Ils ne seront plus gelés pour ce qui est des régions situées à l'ouest de Lévis mais dans le territoire choisi, le présent projet de loi stipule que les taux actuels seront maintenus pendant encore au moins deux ans. Évidemment, le Parlement pourrait, dans sa sagesse, prolonger cette période ou la raccourcir s'il le désirait. Si nous apportions des modifications d'ordre fondamental rendant inopportun ce maintien des taux, un parlement futur pourrait prendre des mesures en ce sens. En d'autres termes, nous disons qu'à moins d'un changement formel, pour ce qui est des provinces de l'Atlantique—c'est-à-dire dans le territoire choisi—la situation actuelle ne sera pas du tout touchée par ce projet de loi, sauf à un point de vue relativement peu important.

Voici en somme le raisonnement: à cause de cette étude, sur le point d'être achevée, et comme on veut d'après moi, stimuler le gouvernement, il est préférable de continuer ce blocage pendant deux ans que d'être talonnés par un stimulant faute de blocage. Comme le gel a été appliqué en 1959 et qu'il dure encore, je craindrais fort, faute d'une limite imposée que l'on soit tenté de laisser le problème en souffrance et de se croiser les bras.

On aurait pu procéder d'une façon ou de l'autre. Voila justement pourquoi j'ai décidé de recommander au Parlement cette modification. Les taux qui s'appliquent dans les Maritimes, dans le territoire choisi, ne seront modifiés qu'à un seul égard: le blocage des tarifs ne s'appliquera pas aux wagonnées partielles. Les députés savent que les chemins de fer amalgament les envois de messageries et les wagonnées partielles. Après un examen approfondi, un comité permanent a décidé de recommander à la Chambre l'abolition du gel sur ces wagonnées. A tout prendre, il a semblé que c'était la meilleure chose à faire et je reconnais que la décision était judicieuse. Certains tarifs monteront, d'autres baisseront. Les tarifs des messageries baisseront d'une façon marquée et, bien entendu, ils dépendront désormais des pouvoirs régulateurs généraux de cette mesure.

Après un examen des témoignages les plus probants, j'ai conclu, qu'à tout prendre nous aurions un meilleur barème de taux, un rendement plus élevé et plus de zèle de la part des chemins de fer à bien manutentionner ce trafic, s'ils avaient plus de latitude. Je le déclare, fort d'une assez longue expérience alors que je passais mes étés à Terre-Neuve à attendre sans fin l'arrivée de marchandises. Si l'on peut obtenir un véritable service de messageries avec des chargements partiels, ce sera bien plus utile pour la région de l'Atlantique que le gel de quelques tarifs qui anéantirait chez les chemins de fer tout désir de transporter rapidement les marchandises. Quantité de gens, à l'heure actuelle expédient des marchandises par avion et paient deux ou trois fois plus cher aux provinces de l'Atlantique car c'est la seule façon de s'assurer d'une livraison rapide. J'insiste sur ce point monsieur le président, car je ne voudrais pas qu'on dise que j'ai trompé le comité en n'en parlant pas.

Le blocage, toutefois, demeurera en vigueur pendant deux ans, à moins que le Parlement n'en décide autrement. J'espère qu'on la laissera telle quelle. A tout prendre, je ne pense pas que le député désire vraiment proposer cet amendement, car il me semble que nous n'aimerions pas déclarer que ce gel sera maintenu jusqu'à ce que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit modifiée. Il nous faudra réfléchir sérieusement avant de décider de modifier de quelque façon que ce soit la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, même l'étude terminée. Je ne voudrais rien inclure dans le bill qui impliquerait une obligation quelconque de modifier cette loi. C'est là la seule partie opérante de l'amendement du député. Le reste énonce une intention que tous ceux d'entre eux qui ont été élus dans des circonscriptions du territoire choisi approuvent sûrement de tout cœur; mais comme le député le sait, lui qui contrairement à moi, est un savant représentant à la Chambre, il n'aurait aucun effet du point de vue législatif. Il énonce simplement une intention.

• (5.30 p.m.)

J'estime donc que, dans sa forme actuelle, la proposition du député pourrait donner lieu à un malentendu dans les provinces atlantiques, savoir que nous voulions que le Parlement s'engage à modifier la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Nous ne voulons pas de chats en poche, comme le disait tout à l'heure le député de Saint-Jean-Albert. Je ne crois pas que nous désirions proposer quelque modification que ce soit à la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, avant de savoir exactement la nature de la proposition. Je ne voudrais rien inclure dans le bill qui donne à entendre que l'on croyait à la nécessité de modifier la dite loi. Il le faudrait peut-être, mais il importe d'en être bien sûr avant de s'engager. C'est pourquoi, je préférerais vraiment, pour ma part, ne pas la modifier du tout. Une solution serait de rayer tout simplement le paragraphe 4 à cause de l'amendement concernant le bois que le comité a déjà adopté cet après-midi. Cela me déplairait, car je préférerais plutôt le maintenir pour encourager le gouvernement à mener la tâche à bien et à régler les problèmes de la région en matière de transport. C'est pourquoi ce paragraphe figure dans le projet de loi. A tout prendre, je préférerais maintenir la période de deux ans, car je suis convaincu que le Parlement existera encore au terme de cette période, et que si nous jugeons le blocage justifié, nous le prolongerons. Je ne voudrais pas que le projet de loi puisse faire croire que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes va être modifiée.

M. MacEwan: Puis-je poser une question au ministre? A-t-il dit que l'étude en cours est presque terminée?

L'hon. M. Pickersgill: On m'a dit espérer qu'elle le serait d'ici la fin de mars.

M. Bell: J'apprécie le fait que le ministre examinera cet amendement de nouveau lorsque nous reprendrons l'étude des articles réservés.

L'hon. M. Pickersgill: Ce n'est pas du tout mon intention. J'ai dit ce que je voulais dire et j'espère que nous en déciderons d'une façon ou d'une autre.

M. Bell: Tout dépend du parrain de l'amendement. Peut-être les flatteries du ministre donneront-elles de meilleurs résultats chez les gens des Maritimes que chez les députés de l'Ouest, je ne saurais le dire. J'aimerais toutefois revenir à un point que le ministre a réitéré à plusieurs reprises. Selon lui, cette mesure législative n'a rien à voir avec la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et, conséquemment, nous sommes censés oublier cette mesure législative en ce qui concerne les Maritimes. C'est malheureux, je l'ai déjà dit, d'avoir à étudier cette loi sans connaître les constatations de l'étude sur le transport, et je signalerai également que tous les députés des Maritimes sont unanimes à croire qu'il faut examiner notre situation de nouveau, chaque fois qu'une mesure législative sur le transport, affectant l'ensemble du pays, est présentée. Je le dis parce que notre situation concurrentielle par rapport au centre du Canada, le cœur du pays, peut être profondément modifié au détriment des Maritimes.

Le ministre connaît, j'en suis sûr, le cas traditionnel, dont j'ai oublié la plupart des détails, auquel se sont opposés la Commission des transports des Maritimes et d'autres organismes. Comme le sait le député, les provinces Maritimes expédient beaucoup de pommes de terre vers le centre du Canada. Nos pommes de terre sont bonnes et nous voulons conserver ce marché qui était visé par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Le tarif préférentiel s'élève, je crois, à 30 p. 100 des marchandises expédiées à l'extérieur des Maritimes et à 20 p. 100 à l'intérieur; ainsi il y aurait une réduction de 30 p. 100 quant aux pommes de terre expédiées des Maritimes au marché concurrentiel du centre du Canada. Cela a été satisfaisant jusqu'au moment où, par un procédé dont je ne mets pas en doute la légalité, la concurrence a amené une réduction des taux appliqués aux pommes de terre au Québec et en Ontario. Ce fut peut-être le résultat de frais convenus ou de quelque autre procédé, je ne sais pas; mais la réduction de 30 p. 100 devint insignifiante.

Par ce simple exemple classique, je veux montrer que cette mesure législative aura des répercussions dans les provinces Maritimes et qu'il nous incombe vraiment de savoir dans quelle voie nous nous engageons. Voilà ce que je veux signaler au ministre au sujet de cet article. Évidemment, nous devrons examiner sérieusement l'article portant sur la parité des ports quant nous l'aborderons.

M. Nowlan: J'appuierais sûrement certains des propos du député de Saint-Jean-Albert, bien que je ne sois pas disposé à souscrire à tout ce qu'il a dit au sujet de cet article. Je me trouve cependant aux prises avec le problème qu'il a eu ces derniers jours; les explications du ministre sont très séduisantes. Il m'hypnotise parfois quand il parle, et je comprends les Égyptiens et les orientaux qui se laissent charmer, au son de la flûte, par les mouvements d'un serpent dans un panier, en écoutant les sons de la flûte. Je ne dis pas que nous sommes ici en présence d'un serpent, mais je puis facilement comprendre que ces animaux réagissent à la douce musique de la flûte.

A mon sens, les députés se préoccupent sincèrement de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Le député de Saint-Jean-Albert a signalé les failles apparentes qu'il a décelées dans les explications du ministre; à moins que ce dernier ne me renseigne un peu plus sur le sujet, je croirai que cette disposition expirera dans deux ans et que, si la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'est pas modifiée, la Commission pourra établir pour le Canada les taux qu'elle voudra; pourvu que les tarifs préférentiels de 30 p. 100 et de 20 p. 100 soient respectés dans les territoires choisis, les taux peuvent être haussés ou réduits.

J'ai aimé la déclaration du ministre sur l'injection d'un catalyseur pour susciter d'autres études concernant la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. En effet, si je comprends bien le témoignage de M. Sinclair, du Pacifique-Canadien, au comité permanent des transports et, sauf erreur, ceux des représentants du National-Canadien, ce gel de deux ans leur inspire de l'horreur. M. Sinclair a même dit qu'au terme de la période de deux ans, les taux monteront à moins que des mesures économiques ne soient inscrites dans le bill à l'étude. Ils pourraient être majorés même sous l'empire de la loi précitée. M. Sinclair a admis avec moi qui'ls pourraient monter sans égard aux tarifs préférentiels applicables à l'intérieur comme à l'extérieur d'un territoire choisi.

Ce n'est pas aussi simple ni aussi évident que le ministre l'a laissé entendre. Comme il l'a dit lui-même, il n'a peut-être pas eu, comme moi, la même bonne fortune de recevoir une formation juridique, mais il sait sûrement mieux que moi ce qui s'est passé à la Chambre à propos de cette loi. Il l'a prouvé par sa patience des derniers jours.

Les chemins de fer sont bien mieux organisés que les particuliers des Maritimes qui ont des plaintes à formuler. Il est certain qu'au terme des deux années en cause, les présidents de nos deux grands chemins de fer tourmenteront le ministre des Transports si rien d'autre n'est fait et les gens des Maritimes entendront les membres de la nouvelle Commission leur dire: «Messieurs, vous avez obtenu un bon marché». Les taux fixés dans les territoires choisis sont réellement bas comparativement aux taux découlant d'une hausse horizontale, en vigueur à Hamilton, à Toronto et à d'autres points du Canada.

L'hon. M. Pickersgill: Le député reconnaîtra que l'adoption de ce projet de loi mettra fin aux augmentations.

M. Nowlan: Le ministre a raison. Je retire ce que j'ai dit. Il s'agit de taux compensatoires et la loi sur les taux de transport des tre n'est fait et les gens des Maritimes enautorise, sans aucun doute, certains taux. D'après les représentants des chemins de fer, ces taux ne sont pas compensatoires.

L'hon. M. Pickersgill: Pour continuer la mission éducative que le député m'a si flatteusement attribuée, puis-je lui faire remarquer que les taux sont censés être compensatoires mais qu'en cas de réduction de 30 p. 100, leur caractère compensatoire n'en souffrira pas, car le versement proviendra du Trésor. Dès lors, le fait que les taux réduits de 30 p. 100 ne soient plus compensatoires, ne les rend pas illégaux.

M. Nowlan: Je tiens à remercier le ministre. Peut-être cet enseignement peut-il prendre fin. Je poserai quelques questions au ministre et ses réponses me satisferont peut-être. Si je comprends bien la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et le bill à l'étude, quand le gel prendra fin après la période de deux ans, les taux pourront être augmentés à l'intérieur du territoire choisi.

• (5.40 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: En effet, les taux pourraient monter. A ce compte-là, une fois le bill adopté, ils peuvent fluctuer dans d'autres régions du Canada. Voilà quel sera le régime une fois la mesure adoptée.

M. Nowlan: Voici où je veux en venir. On pourra les majorer sans que le Parlement étudie la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

L'hon. M. Pickersgill: Oui, les taux pourront fluctuer.

[M. Nowlan.]

M. Nowlan: Sans que le Parlement examine la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

L'hon. M. Pickersgill: Oui.

M. Nowlan: J'aimerais signaler deux choses à ce sujet. La nouvelle Commission sera autorisée à fixer les taux sans que le Parlement étudie la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; elle pourrait les majorer dans le territoire choisi. J'estime, monsieur le président, que cette disposition, il va sans dire, intéresse au plus haut point les provinces Maritimes.

L'hon. M. Pickersgill: Il est un élement qui échappe peut-être au député: l'objet principal de l'étude qui se poursuit. On a demandé à ceux qui en sont chargés de conseiller le gouvernement sur les mesures à prendre afin d'améliorer tout le régime des transports dans les provinces atlantiques. On a recours à ce blocage pour que la situation actuelle demeure inchangée jusqu'à ce que le gouvernement puisse recommander des mesures positives au Parlement pour améliorer la situation des provinces de l'Atlantiques. Ces mesures positives pourraient vraisemblablement entraîner d'autres choses. J'espère qu'elles ne se limiteront pas à la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je ne devrais peut-être pas préciser mes espoirs, ce qui comporte des risques. Tous les députés de cette partie du pays le savent, je pense qu'il n'y a pas que les chemins de fer à améliorer dans les transports de la région atlantique. Il peut fort bien exister de meilleurs moyens d'arriver là où la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes semblait, en 1927, la façon tout indiquée de parvenir.

A mon avis, s'il y a une date limite, aucun gouvernement au pouvoir ne voudra perdre sa popularité dans cette région, et passez-moi cette considération de la moindre importance. Si rien ne s'est produit en deux ans, le gouvernement ne laissera pas le blocage disparaître. Si cela continuait indéfiniment, on aurait peut-être tendance à dire que, comme d'autres mesures touchant d'autres parties du pays sont plus urgentes et font l'objet de pressions plus fortes, on peut remettre cela à l'an prochain. En toute franchise, comme je crois sincèrement que la date limite obligera le gouvernement à prendre des mesures dynamiques avant que les deux années soient écoulées, je préférerais que l'on maintienne le délai.

M. Nowlan: Je sais gré au ministre de ces paroles. Si nous voulons poursuivre le débat

sur toutes les autres choses nécessaires au transport dans les Maritimes, le ministre connaît bien le problème qui se pose dans ma région de Digby quant au transport jusqu'à Ottawa du homard et autres produits.

Toutefois, pour en revenir à l'article proposé, je puis dire, qu'à mon avis, il existe bien peu de différences entre nous. Le ministre a acquis une expérience plus vaste que la mienne, mais il doit, mieux que moi, se rendre compte que les belles paroles prononcées dans cette assemblée ont fait naître l'espoir qui a porté les Maritimes à leur position actuelle. Néanmoins, les Maritimes ont besoin de progresser davantage et pour cela, il nous faut une mesure législative. Franchement, comme je viens des Maritimes, je prête le flanc aux critiques. Les députés de l'Ouest sont peut-être plus persuasifs, je l'ignore, mais le fait est avéré que le bill renferme certaine disposition visant les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Lorsque j'irai chez moi, les gens me diront: «Vous avez fait du beau travail; il y avait deux pierres de touche de la loi sur les transports avant que le bill du ministre entre en vigueur: les taux du Pas du Nid-de-Corbeau dans l'Ouest et, dans l'Est, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Les gens de l'Ouest ont accompli quelque chose en ce qui concerne les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, mais vous, qu'avez-vous fait?»

L'hon. M. Pickersgill: Nous n'avons en réalité pas modifié du tout les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous les avons simplement conservés dans la mesure législative et dans la loi sur les taux de transport des marchandises dans la région atlantique. Les deux sont établis sur une base absolument égale. Toutefois, nous insérons certaines dispositions dans ce projet de loi en faveur des habitants des provinces Maritimes, ce que nous n'avons fait pour aucune région du Canada, c'est-à-dire que nous avons maintenu le blocage des taux pour une autre période de deux ans. Le député peut donc inscrire cela à son tableau de chasse.

M. Nowlan: Nous avons certes besoin d'étoffer ce tableau. Je ne crois pas que le ministre et moi-même soyons tellement en désaccord. Le choix de mes termes laisse peut-être à désirer mais quand le ministre parle sans sourciller de protection, je le comprends mal. Le ministre sait, comme le premier ministre l'a mentionné, que nous avons tendance à oublier les choses importantes à cause de la crise actuelle. Nous savons que le gouvernement est harcelé et je n'oublie pas qu'il doit tenir compte de certaines restrictions qui empêchent de régler des problèmes de ma région. Je sais aussi que tout cela prend du temps.

D'après moi, les chemins de fer à qui le blocage actuel répugne, vont être les véritables agents catalyseurs de la mesure. Ils constituent une force beaucoup plus homogène pour agir sur le ministre que les groupes dispersés, chambres de commerce et autres, dans les provinces atlantiques. Nos objectifs ne sont pas opposés. Le ministre veut évidemment faire quelque chose et on agira à la lumière de l'étude sur les transports préconisée par la nouvelle loi. Le ministre conviendra sans doute qu'au cours de cette étude on s'occupera peut-être de modifier la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Le seul ennui est que l'étude pourrait ne pas se traduire ensuite dans nos lois; c'est pourquoi je voudrais que le blocage dure tant que le gouvernement n'aura pas pris de mesures.

Je crois me faire le porte-parole d'un grand nombre de gens en souscrivant à un prolongement du blocage au-delà de deux ans. Le gouvernement pourrait être aux prises avec un autre problème grave dans deux ans; c'est à ce moment-là que le problème sera grave. Il est évident qu'un gouvernement ne s'attaque pas à un problème si on ne le presse pas d'agir. Avec la constitution actuelle de nos partis politiques de simples députés peuvent difficilement presser le ministre des Transports de s'occuper de ces problèmes. Nous n'étudierons pas vraiment la portée de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes d'après cette disposition seule, mais si les présidents des deux plus importantes compagnies de chemin de fer harcelaient le ministre, nous le ferions.

Ces deux présidents de chemins de fer ont déjà déclaré publiquement qu'à leur avis une stabilisation de deux ans est trop longue. Ce sont des gens sensés, mais également des hommes d'affaires. Je crois de mon devoir de dire que l'amendement proposé ne contrecarrera pas les intentions du ministre. Qu'il songe à son expérience ici même: il appréciera les pressions que pourront exercer sur lui deux présidents de chemins de fer, au bout de deux ans, si le gouvernement n'a pas présenté de mesure législative. Dans le cas contraire le blocage cessera et le gouvernement s'acquittera normalement de ses fonctions. Je crains que le ministre ne donne aux gens l'illusion de la sécurité en disant que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est en vigueur depuis 1927. La nouvelle Commission canadienne des transports étudiera les taux et édifiera une nouvelle structure tarifaire, de sorte que dans l'ensemble les taux pourraient s'élever par rapport au tarif ancien, mais protéger encore les 30 et les

20 p. 100 en cause. Voilà, à mon avis, un danger beaucoup plus réel et le gouvernement serait moins porté à agir. Aucun gouvernement ne voudrait se lancer dans ce guêpier. La mesure devrait renfermer une disposition visant à assurer le maintien de la situation existante. On aurait aussi deux forces très concrètes en la personne des deux présidents de chemins de fer qui seraient à la porte du ministre à tout bout de champ lorsque le gouvernement n'agirait pas.

• (5.50 p.m.)

Comment cette mesure est-elle parvenue à la Chambre au cours des trois dernières semaines? Non pas à cause de réclamations de la part des Canadiens de l'Est, de l'Ouest ou de l'Ontario. La mesure a été proposée parce qu'on y a pensé pendant bien des années. De fait, le ministre des Transports a fait plusieurs discours au sujet de la politique nationale des transports.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permet-il de répondre à cette question?

M. Nowlan: J'allais y répondre à sa place.

L'hon. M. Pickersgill: Le député oublie que si nous sommes saisis de cette mesure, c'est que le gouvernement antérieur, aux prises avec une majoration uniforme du tarif-marchandises, a décidé d'annuler la décision de la Commission des transports et de nommer une commission royale d'enquête. Le gouvernement a prié la commission royale d'enquête d'examiner le problème. Les chemins de fer ne l'avaient pas demandé; ils avaient simplement demandé la permission de majorer leurs tarifs. Selon la loi, ils n'avaient pas le droit de le faire. La commission royale d'enquête a été nommée, au fond, pour régler ce problème. Malheureusement, elle n'a pas eu le temps d'examiner les problèmes particuliers à la région atlantique.

J'ai décidé de faire de mon mieux pour réparer cette omission et j'ai entrepris cette étude il y a plus d'un an. L'Office d'expansion économique de la région atlantique et d'autres organismes en ont entrepris d'autres. Le député sait que nous sommes actuellement en pourparlers avec le Pacifique-Canadien à propos du transbordeur Digby-Saint-Jean. Donc, depuis que je suis ministre des Transports, ce secteur particulier n'a pas été négligé. Cependant, nous ne sommes pas encore en mesure, faute de plus amples renseignements, de prendre les mesures positives qu'il propose.

A mon sens, la seule différence entre le député et moi est la suivante. J'estime que le gouvernement serait plus enclin à agir s'il savait qu'un grand tollé viendrait des provinces atlantiques vers le début de l'année 1969 alors que la loi sera sur le point de périmer; aucun gouvernement n'oserait permettre un tel état de choses sans prendre certaines mesures positives. Par ailleurs, si les taux demeurent gelés indéfiniment, le gouvernement sera tenté d'attendre encore 3 ou 4 années.

M. Sherman: Le ministre me permettrait-il de lui poser une question? Je me demande si, selon lui, le tollé qui se produira dans les Maritimes devrait ressembler au tollé soulevé au Manitoba et dans la région de Winnipeg concernant le déménagement de la base de réfection des appareils Viscount; et pourrais-je lui demander s'il croit que le résultat sera le même?

L'hon. M. Pickersgill: L'analogie du député renferme de nombreuses imperfections évidentes, mais puisqu'elle n'a aucun rapport avec le projet de loi à l'étude, le député de Digby-Annapolis-Kings et moi devrions peut-être poursuivre notre discussion.

M. Nowlan: Les remarques du ministre sont justes, mais je dois dire que l'interjection du député de Winnipeg a détourné une question que j'allais poser au ministre. Je reconnais, monsieur le président, que c'est la Commission royale d'enquête qui a tout commencé, mais, au cours d'une grève récente des chemins de fer, le ministre a lui-même dit—il l'espérait peut-être dans son for intérieur —qu'étant donné la tension créée par la grève des chemins de fer et une autre augmentation des frais d'exploitation qui pendait au bout du nez des sociétés, il serait peut-être opportun d'étudier toute la question d'une politique nationale des transports. Ces deux situations étaient en quelque sorte présentées de pair.

Voilà où je ne pense pas comme le ministre. Une fois que le bill actuel sera adopté, nous serons dotés d'une politique nationale de transport. La Commission royale d'enquête MacPherson nous a peut-être stimulés, mais c'est une chose que les chemins de fer ont toujours désiré. Pour la première fois au Canada, ils auront la chance d'exiger des tarifs compensatoires avec une certaine liberté d'action. Il ne faut pas leur susciter trop de difficultés d'ordre législatif, bien qu'il faille en venir à une loi quelconque, dans l'intérêt national. Mais le stimulant d'une politique nationale de transport sera de courte durée si nous devons encore faire face aux problèmes suscités par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Le ministre a parlé d'une revision en 1969, mais elle pourrait bien n'avoir lieu qu'en 1970; tout dépendra du moment où nous adop-

terons le bill. Mais il reste que, dans deux ans, nous devrons tout reprendre à nouveau par suite des dispositions de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne prétends que nous soyons obligés de reprendre la question après deux ans, seulement, car je tiens à ce que la situation s'améliore. Je ne crois pas que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes donne des résultats satisfaisants, mais je ne voudrais rien faire entre-temps qui puisse l'affaiblir de quelque façon. Je crains que la teneur de l'amendement du député ne jette des doutes sur la permanence de cette mesure législative.

M. Nowlan: Je le comprends, monsieur le président, et je vais proposer quelque chose. Le ministre a dit que, depuis son entrée en fonction comme ministre des Transports, soit depuis 1963, des négociations se poursuivent avec le Pacifique-Canadien, au sujet du transbordeur entre Digby et Sain-Jean. Si le ministre veut bien consulter ses dossiers, il y verra sûrement des documents et de la correspondance démontrant qu'en 1963, avant que le changement de gouvernement se produise, des négociations à peu près semblables se poursuivaient entre le gouvernement fédéral et le Pacifique-Canadien, au sujet de l'état du service de transbordement du chemin de fer entre Saint-Jean et Digby, service essentiel, comme l'a déclaré publiquement le ministre.

J'en reviens à ma thèse. Comment peut-on, dans cette terre d'abondance, qualifier d'essentiel un service de traversier incapable de transporter une charge supérieure à un camion d'une demi-tonne? Il y a trente ou quarante ans que le gouvernement et le Pacifique-Canadien connaissent ce problème. C'est pourquoi je ne me laisse pas prendre à l'explication spécieuse du ministre selon laquelle l'initiative du gouvernement permettra de résoudre ce problème vers 1969. C'est chose étrange qu'un gouvernement. Tout dépend de sa nature et de son emplacement, car il agit sous l'impulsion du moment. Si nous ne prenons aucune mesure législative pour stimuler les chemins de fer de façon permanente, j'estime que la situation de l'Est sera plus défavorable en 1969 qu'elle ne l'est actuellement. Certes, les négociations en cours avec le Pacifique-Canadien au sujet du quai de Digby n'offrent aucune analogie. Le ministre peut sans doute en trouver de meilleures. En 1963, un accord a failli être signé entre le gouvernement et le Pacifique-Canadien dans ce domaine, mais il y a certainement 20 ou 30 ans que ce problème se pose à nous.

Je ne veux pas me montrer intransigeant, monsieur le président, mais je dois obtenir une certaine assurance de la part du ministre. S'il pouvait me promettre qu'on prendrait des mesures au cours de la période de deux ans, je songerais à retirer mon amendement à l'article 335. Je croirais le ministre sur parole, et si avant deux ans on prenait des mesures pour faire suite au rapport de la Commission des transports, alors le gel de deux ans serait inutile. Si l'on prend une telle initiative et qu'un rapport soit déposé en mars recommandant des mesures dans le cadre de cette politique nationale des transports, alors nous n'aurons pas à attendre deux ans. Autrement, dans l'intervalle, les projets d'expansion industrielle piétineront. L'industrie ne saura pas à quoi s'attendre.

L'hon. M. Pickersgill: Le député voudrait-il prendre l'inverse de ce dernier argument. Nous pouvons lever purement et simplement le blocage et appliquer immédiatement le régime. Nous maintenons ce blocage dans l'unique dessein de garantir aux expéditeurs des provinces atlantiques contre toute modification de ces taux pendant deux ans afin que le gouvernement ait le temps de s'attaquer à l'essence du problème.

M. Nowlan: Monsieur le président, on ne cesse de parler de nos jours au Canada d'une certaine pilule. Si le gouvernement analysait la situation et faisait des recommandations catégoriques, amenant la suppression du blocage et l'insertion d'une autre disposition dans la loi, les gens de l'Est y gagnerait beaucoup plus.

L'hon. M. Pickersgill: J'en conviens.

• (6.00 p.m.)

M. Nowlan: Nous sommes donc d'accord. Cependant, présenter un blocage de deux ans comme la voie du salut et la solution aux problèmes de transport de la région, n'est ni plus ni moins qu'une pilule édulcorée afin de faire croire à ces gens que la situation persistera éternellement. J'aimerais que le ministre songe à inclure une disposition autorisant le gouvernement à agir. J'aimerais rédiger un amendement autorisant le gouvernement à agir dans un délai de deux ans. Sachant toutefois qu'il se produit des retards, je comprends qu'il pourrait être impossible au gouvernement de prendre une initiative dans ce délai.

Le seul objet de la proposition du ministre est le maintien d'une situation qui est devenue très irritante. Il a été dit par M. Crump ou M. Sinclair, je crois, qu'une période de deux ans est trop longue. Cela s'explique: les taux monteront sans aucun doute. Le gouvernement devrait, je pense, supprimer cette pilule dorée et insérer dans la loi une disposition qui lui permettra d'agir, si le rapport sur les études

entreprises est disponible avant le mois de mars, et le dispensera de maintenir le gel pendant deux ans.

Je vois qu'il se fait tard, mais j'aimerais que le ministre réfléchisse sérieusement à mes observations, car je crois que nous ne différons pas tellement d'opinion sur cette question. Supprimons le blocage de deux ans tant que le gouvernement peut agir. De toute façon, n'avançons pas à l'aveuglette, comme en ce moment.

Puis-je dire qu'il est six heures?

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable député ne trouve-t-il pas que nous pouvons résoudre cette question et avancer un peu?

M. Knowles: C'est à vous d'en décider.

M. Nowlan: Nous le pourrions, si le ministre partageait mon avis.

L'hon. M. Pickersgill: Je souscris à tout ce qu'a dit l'honorable député, à une exception près. Je ne crois pas que nous puissions insérer dans le projet de loi une disposition stipulant que quelque chose va être prolongé à moins qu'un fait hypothétique ne se produise, quand nous ne savons pas ce que sera la mesure. Ce que veut l'honorable représentant et ce que je veux, c'est de voir quelque chose de beaucoup mieux, de sorte qu'il devienne inutile de maintenir ce blocage dans le territoire choisi. Si le gouvernement peut présenter une mesure au Parlement à l'automne, ou en 1968, rien ne pourra alors empêcher le Parlement d'annuler cette disposition. Mais je ne voudrais pas insérer dans le bill quelque chose qui donnerait à entendre que, dans une situation hypothétique, le déblocage aurait lieu sans recourir à une initiative précise du Parlement.

Une voix: Il est six heures.

M. Nowlan: L'unique moyen d'y arriver serait d'adopter mon amendement.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. Starr: Comme le ministre semble manifestement avoir une foule d'autres explications à donner au sujet du bill, pouvons-nous supposer à coup sûr que nous en poursuivrons l'étude demain?

L'hon. M. Pickersgill: Le leader de la Chambre m'a demandé de dire qu'à son avis, il était souhaitable de consacrer autant de temps qu'il faudra demain à l'étude en comité du projet de loi et qu'une fois cette étude terminée, comme je le souhaite ardemment, nous devrions aborder l'examen des autres articles qu'il a proposés hier soir. Je n'ai pas le hansard sous les yeux, mais les députés savent desquels il s'agit, je pense, et j'espère que nous pourrons les étudier tous.

(A 6 h. 08, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 19 janvier 1967

La séance est ouverte à deux heures et demie.

LES FINANCES

RUMEURS DE MESURES LÉGISLATIVES AMÉRICAINES SUR LES BANQUES ÉTRANGÈRES

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au premier ministre au sujet des deux notes reçues des États-Unis concernant la *Mercantile Bank*. Est-il exact, comme le rapporte le *Star* de Toronto, que le département d'État a envoyé deux notes de protestation et qu'à défaut de réponse, le Congrès des États-Unis—le nouveau 90e Congrès—va présenter une mesure législative, sur le conseil du gouvernement ou des banques, pour autoriser Washington à user de représailles contre les banques étrangères dont les pays n'accordent pas un traitement égal aux banques américaines?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le gouvernement des États-Unis ne m'a pas signifé son intention de recourir à une mesure législative dans cette affaire, comme l'indique mon très honorable ami. Le ministre des Finances aurait peut-être quelque chose à dire à propos de la première partie de la question.

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, dès qu'on eut pris connaissance de ces rapports dans les journaux, on s'est informé auprès de Washington. Rien n'indique que le gouvernement des États-Unis ait des projets précis de légiférer pour régir les opérations bancaires des étrangers aux États-Unis. Comme la Chambre le sait, les commissions du Congrès étudient le régime bancaire des États-Unis en général et il se peut qu'éventuellement des mesures législatives émanent de ces études.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, le gouvernement a-t-il changé d'idée et se propose-t-il maintenant de battre en retraite au sujet de la position qu'il a déjà prise par rapport à la *Mercantile Bank*?

Le très hon. M. Pearson: Non, monsieur l'Orateur, nous n'avons pas l'intention de battre en retraite à ce sujet.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question supplémentaire. Devant la déclaration bien définie de principe au sujet de la *Mercantile Bank*, puis-je demander au premier ministre quand le gouvernement compte répondre à la note des États-Unis datée du 7 ou du 8 décembre à propos de cette banque?

Le très hon. M. Pearson: Nous préparons actuellement notre réponse, monsieur l'Orateur, et j'espère qu'elle partira très prochainement.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

MESURES AMÉRICAINES POUR EMPÊCHER LE VIETNAM DU NORD DE RECEVOIR DES APPROVISIONNEMENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Finances. Lui a-t-on signalé la menace formulée à l'endroit de la Banque royale du Canada par le département du Trésor américain, service du contrôle des actifs étrangers, par suite du refus de celle-ci de cesser de s'occuper des chèques destinés à financer l'aide médicale des quakers américains au Vietnam du Nord? Si ces renseignements sont exacts, le ministre nous dirait-il quelle mesure le gouvernement songe à prendre pour protéger la banque dans l'exercice de ses légitimes opérations bancaires au nom d'organisations éminemment respectables, comme les quakers, qui s'adonnent à des entreprises humanitaires?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, le gouvernement n'a reçu aucune instance du gouvernement américain à ce sujet. Sauf erreur, quand la Banque royale de Canada reçoit un chèque tiré sur une banque américaine en faveur des quakers canadiens, le chèque est accepté pour fins de perception et envoyé pour règlement à la banque sur laquelle il est tiré. C'est à la banque américaine de décider si, aux termes de la loi américaine, le chèque devrait être payé. La pratique suivie par la Banque royale du Canada est conforme à la procédure bancaire normale aux termes de la loi canadienne.

M. Douglas: Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question connexe au ministre des

Transports. A-t-il eu connaissance d'une déclaration de M. Ross Flannigan, chef du comité des quakers, qui prétend qu'Air Canada a refusé de transporter de Montréal à Moscou des fournitures médicales envoyées par les quakers au Vietnam du Nord et que ces fournitures sont transportées plutôt par une ligne soviétique. Si tel est le cas, le ministre dira-t-il si Air Canada accède ainsi à la demande des autorités américaines et, si oui, comment elle peut justifier cette décision?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, la question du représentant est contraire à presque tous les articles du Règlement, mais, de toute façon, n'étant pas au courant, je ne puis y répondre.

M. Douglas: Monsieur l'Orateur, je m'en remets à vous pour me faire observer le Règlement plutôt qu'au ministre des Transports, qui n'est pas une autorité en la matière.

M. Knowles: Il en est une dans l'art de l'enfreindre.

M. Douglas: Je prierais le ministre de se renseigner sur cette question et de faire rapport à la Chambre le plus tôt possible.

L'hon. M. Pickersgill: Je vais prendre connaissance du compte rendu, si le représentant veut bien avoir l'obligeance de me l'envoyer, après quoi je demanderai à Air Canada s'il est fondé.

M. Eldon M. Woolliams (Bow-River): Monsieur l'Orateur, je veux poser une question supplémentaire. Le premier ministre serait-il en mesure d'indiquer s'il fait ou va faire enquête au sujet d'une association de la Colombie-Britannique qui a reçu des milliers de dollars destinés aux Vietnamiens du Nord pour l'acquisition, a-t-on prétendu, de fournitures médicales? Cet argent n'a pas été remis à la Croix-Rouge et on pense qu'il peut servir ou aurait servi à d'autres fins au Vietnam du Nord.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): J'examinerai volontiers la question si le député veut bien me fournir plus de détails à l'appui de ce qu'il me signale.

M. Woolliams: Si on me le permet, j'ajouterai qu'un article...

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député entend faire là une déclaration. Il a posé une question, mais j'estime qu'il ne peut y ajouter de commentaire en ce moment.

M. Woolliams: Monsieur l'Orateur, ma question supplémentaire découle de la réponse du premier ministre. Le premier ministre a-t-il lu l'article d'un journal de Vancouver au sujet de l'argent qui a vraisemblement servi à l'achat de matériel de guerre par les communistes au Vietnam du Nord?

Le très hon. M. Pearson: Non, monsieur l'Orateur, mais si le représentant veut bien me l'envoyer je serai heureux de me renseigner.

M. Woolliams: Quelqu'un a gémi à ma gauche. Je me demande pourquoi.

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question pour faire suite à celles qu'à posées le député de Burnaby-Coquitlam. Cette question s'adresse peut-être au ministre du Commerce. A-t-il lu l'article paru aujourd'hui dans le *Star* de Toronto, selon lequel M. Somerfield, premier conseiller de la division de contrôle des biens étrangers de la Trésorerie des États-Unis, a déclaré que son département a interdit aux filiales canadiennes des compagnies pharmaceutiques des États-Unis de vendre des médicaments aux quakers aux fins d'expédition vers le Vietnam du Nord. Le ministre a-t-il pris connaissance de cet article? Dans le cas de l'affirmative, a-t-il pris des mesures à ce sujet? Sinon quelles mesures envisage-t-il?

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Je n'ai pas lu cet article, monsieur l'Orateur. Quand je l'aurai lu, je prendrai une décision sur l'opportunité des mesures à prendre, le cas échéant.

[*Plus tard*]

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser au premier ministre une question découlant de celle posée plus tôt par le député de Bow-River au sujet d'un organisme dont le siège se trouve à Vancouver et qui envoie de l'aide au Vietnam. Ma question est en deux parties. Le premier ministre nous dirait-il tout d'abord s'il existe une loi empêchant des organismes canadiens d'envoyer de l'aide au Vietnam du Nord ou au Vietnam du Sud? Deuxièmement, pourquoi le premier ministre offre-t-il de faire une enquête, comme le demande le député de Bow-River, lorsque les questions du député se fondent sur des hypothèses et des rumeurs, et sont peut-être en fait des manœuvres diffamatoires?

M. l'Orateur: A l'ordre. La question est irrecevable.

Le très hon. M. Pearson: J'en tiendrai compte.

M. Prittie: Monsieur l'Orateur, je soutiens que la première partie de la question est recevable. Y a-t-il une loi qui défend à des groupes de Canadiens de fournir de l'aide au Vietnam du Nord ou au Vietnam du Sud?

M. Woolliams: Je pose la question de privilège. Le député qui vient de poser une question au premier ministre au sujet de milliers de dollars qui seraient recueillis et envoyés au Vietcong, au Vietnam du Nord, a dit que la nouvelle pouvait être fondée sur des rumeurs ou des calomnies. J'ai vu la dépêche et je suis prêt à l'envoyer au premier ministre. Le député est celui qui a gémi lorsque j'ai osé parler du Vietnam du Nord. Nous savons où vont ses préférences.

M. l'Orateur: A l'ordre. Ce n'est guère une question de privilège.

L'EXPO '67

PRÉSUMÉE DISCRIMINATION DANS LES MÉTHODES D'EMBAUCHAGE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, je profite de l'occasion pour répondre à une question posée le 12 janvier par le député de Cumberland sur la politique d'embauchage concernant l'Expo '67. La Compagnie canadienne de l'exposition universelle continue comme toujours de viser à un équilibre entre anglophones et francophones et à assurer la plus grande représentation possible de toutes les parties du pays, eu égard au fait que l'Expo '67 est une entreprise nationale.

A l'échelon supérieur, par exemple, la direction de la Compagnie comprend 4 Canadiens anglophones et 5 Canadiens francophones. Les 6 services de la Compagnie comptent en tout 26 sections. Dix des chefs de ces sections sont des Canadiens anglophones et 16 des Canadiens francophones. Il faut comprendre cependant qu'il n'est pas toujours possible de réaliser l'équilibre aux paliers moins élevés et dans tous et chacun des secteurs de l'effectif. Le marché du travail est, dans la région de Montréal, à prédominance canadienne-française et si la Compagnie de l'Exposition universelle canadienne s'est engagée à rembourser les frais de déménagement des cadres recrutés dans tout le Canada, elle n'a pas jugé bon d'étendre cette pratique aux échelons inférieurs. Bien qu'elle ait reconnu la nécessité de respecter un certain équilibre, il faut se rappeler que sa politique de recrutement se fonde surtout sur la compétence des candidats. La Compagnie de l'Exposition universelle canadienne a la conviction d'avoir réuni un groupe actif de Canadiens qualifiés.

Dans le cas du personnel destiné au Pavillon de la Jeunesse, dont le recrutement est en cours—et c'est sur celui-ci que portait la question—un autre facteur entre en ligne de compte, la courte durée de l'engagement qui rend encore moins judicieux le remboursement des frais de déménagement et qui, pour le surplus, tend à limiter la zone de recrutement de certaines catégories d'employés. Toutefois, les réalisateurs du Pavillon des jeunes sont bilingues et continuent de recevoir les conseils du comité consultatif des jeunes composé de représentants de 32 organismes de toutes les parties du Canada. Le programme des jeunes lui-même doit être entièrement bilingue et international.

Il reste quelques postes à combler au sein du personnel chargé du Pavillon des jeunes et la Compagnie canadienne de l'exposition universelle tend toujours à obtenir le meilleur équilibre possible tout en tenant compte de tous les facteurs. Si des Canadiens de langue anglaise croient avoir la compétence voulue et désirent présenter une demande, la Compagnie les invite à le faire.

M. Robert C. Coates (Cumberland): Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Comme l'administration du pavillon compte 13 ou 14 membres francophones, le ministre croit-il que la Compagnie tient ses engagements envers l'ensemble des Canadiens à qui l'on demande de verser des impôts pour réduire le montant éventuel du déficit de l'exposition universelle?

L'hon. M. Winters: J'ai discuté du problème avec les autorités de l'Expo pendant quelque temps hier à Montréal. Vu les circonstances, je suis satisfait qu'en l'occurrence les personnes embauchées étaient les seules qu'on pouvait choisir à même le groupe de travailleurs disponibles. Mais, je le répète, il reste encore quelques postes à combler et les aspirants anglophones sont invités à poser leur candidature. Si d'éventuels postulants d'expression anglaise s'estiment qualifiés, nous serons heureux d'étudier leur demande.

M. Coates: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre convient-il...

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député de Medicine Hat veut-il invoquer le Règlement?

M. Olson: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement parce que tantôt Votre Honneur a accordé la parole au député de Chapleau. Néanmoins, un autre député a tenté d'obtenir la priorité en prétendant poser une question complémentaire. Sauf erreur, en vertu du Règlement, une question complémentaire doit être posée immédiatement après la réponse à laquelle elle se rapporte. Certaines questions

complémentaires posées depuis quelques minutes se rattachaient à l'avant-dernière question et d'autres questions complémentaires ont été posées qui se rapportaient à une réponse donnée sur un sujet différent. Tout cela s'est fait après que Votre Honneur eut accordé la parole au député de Chapleau.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je suis certain que le député de Chapleau aura l'occasion de prendre la parole bientôt. La difficulté découle du fait que le ministre du Commerce a évoqué une question posée hier. C'est, jusqu'à un certain point, ce qui a embrouillé l'ordre général des questions et réponses.

Je vais permettre au député de Cumberland de poser une question complémentaire, après quoi j'accorderai la parole au député de Chapleau.

M. Coates: Monsieur l'Orateur, le ministre souscrit-il à la déclaration de M. Shaw, dont la *Gazette* de Montréal faisait état hier, selon laquelle...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. La question du député est formulée d'une façon qui la rend irrecevable. Aurait-il l'obligeance de reprendre son siège? Il ne peut demander au ministre s'il souscrit à une déclaration émanant de M. Shaw ou d'un fonctionnaire de son ministère.

M. Coates: Je vais m'exprimer autrement. Le ministre admet-il que les employés à l'Expo '67 devraient être de langue française dans une proportion de 60 p. 100 et de langue anglaise dans une proportion de 40 p. 100?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. La parole est au député de Chapleau.

[*Français*]

L'AGRICULTURE

QUÉBEC—ON SUGGÈRE UN ESCOMPTE COMPENSÉ POUR LE LAIT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Gérard Laprise (Chapleau): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre de l'Agriculture.

Le ministre est sans doute au courant de la décision du gouvernement de Québec d'augmenter le prix du lait de classe I, à compter du 1er février 1967. En conséquence, voudrait-il étudier la possibilité d'accorder aux consommateurs un escompte compensé de 10c. la pinte de lait, afin de permettre aux familles canadiennes de consommer le lait nécessaire à leur santé, surtout à celle des enfants?

[M. Olson.]

M. l'Orateur: A l'ordre. L'honorable député fait une représentation de nature très générale, et je ne crois pas que la question, telle que posée, soit recevable.

M. Laprise: Monsieur l'Orateur, je vous demanderais la permission de débattre la question après 10 heures.

[*Traduction*]

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LA RHODÉSIE—RUMEURS DE RESTRICTIONS SUR LES FOURNITURES ET LES RENSEIGNEMENTS MÉDICAUX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Howard Johnston (Okanagan-Revelstoke): Monsieur l'Orateur, je voulais poser ma question au secrétaire d'État aux Affaires extérieures à qui j'en avais donné avis. En son absence, je m'adresserai au premier ministre. A-t-on signalé au premier ministre les déclarations qu'auraient faites le Dr Mark Webster, ministre de la Santé de la Rhodésie, selon qui l'Oraganisation mondiale de la santé aurait imposé à la Rhodésie des sanctions qui auraient entraîné la retenue de renseignements médicaux essentiels et l'abandon de programmes de santé devant profiter directement à la population africaine?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, il y a une heure ou deux j'ai vu la nouvelle dont parle le député. Je n'ai pas encore pu me renseigner à ce sujet mais je le ferai certainement. J'ajouterai toutefois que les règlements canadiens interdisant les exportations à la Rhodésie font exception dans le cas des fournitures médicales et d'autres denrées utilisées à des fins humanitaires.

LES FINANCES

LA SOCIÉTÉ «DEPOSITORS MORTGAGE CORPORATION»—RUMEURS DE DIFFICULTÉS FINANCIÈRES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. E. D. Fulton (Kamloops): Monsieur l'Orateur, le registraire général suppléant serait-il en mesure de faire rapport à la Chambre de l'étude qu'il a faite de la situation qui règne à Montréal relativement à la *Depositors Mortgage Corporation,* surtout pour ce qui est de l'ampleur des dettes en cause et à l'égard desquelles la société a formulé une proposition?

L'hon. John N. Turner (registraire général suppléant): Hier après-midi à Montréal, j'ai

rencontré le directeur régional de la direction des faillites et M. Peter Lawrence, qui fait partie de la maison de comptables agréés MacDonald, Currie, proposés comme syndics. Au moment de cette rencontre, les débiteurs, MM. S. L. et N. H. Caplan et leur compagnie, la *Depositors Mortgage Corporation,* ont fait deux propositions à leurs créanciers, en conformité de l'article 27 de la Loi sur la faillite. Les deux propositions envisagent un remboursement intégral réparti sur un certain nombre d'années. D'après le bilan préliminaire, l'actif de la compagnie accuse un excédent de quelque $647,000 sur la masse passive, et l'actif de MM. Caplan eux-mêmes accuse un excédent d'environ $343,000 sur le passif.

Le surintendant des faillites, qui est comptable au registraire général, est chargé de surveiller l'administration des faillites ou des propositions. L'administration d'une faillite ou d'une proposition incombe en premier lieu au syndic agissant au nom des créanciers, aux termes de la loi sur les faillites.

L'administrateur s'est engagé à transmettre au surintendant des faillites, par l'intermédiaire de l'agent régional de Montréal, tous les renseignements pertinents au sujet de la nature de l'entreprise exploitée par les débiteurs ou ayant trait aux causes de l'insolvabilité. Il s'est engagé également à faire savoir au surintendant si, à son avis, des irrégularités, avaient été commises conformément à la loi sur la faillite. L'administrateur m'a dit qu'à première vue, compte tenu des faits qu'il connaît, les débiteurs ne semblent avoir commis nulle irrégularité. La principale cause de la situation actuelle semblerait être attribuable à la liquidité provoquée par la pression de fonds à court terme placés à long terme contre garantie de biens immobiliers.

Une réunion des créanciers, en vue de prendre une décision au sujet de la proposition, a été fixée au 20 février. Le surintendant des faillites suivra de près les événements qui se déroulent à Montréal.

L'hon. M. Fulton: Puis-je poser une question supplémentaire au ministre? Étant donné cette situation, le ministre des Finances va-t-il agir sans délai à l'égard de l'assurance-dépôts? Envisagerait-il de rendre ce projet obligatoire et d'étendre les privilèges du prêteur de dernier ressort aux compagnies financières, comme celle dont on vient de parler. Ces mesures permettraient de protéger les déposants qui ne sont pas victimes de la malhonnêteté, mais de conditions monétaires dont le gouvernement porte également la responsabilité.

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Le gouvernement n'a pas l'intention de rendre obligatoire l'assurance-dépôts. Il veut la rendre obligatoire pour toutes les compagnies fédérales, mais facultative avec l'approbation des gouvernements provinciaux, pour les sociétés à charte provinciale. A mon avis, les événements de ces dernières semaines vont encourager toutes les provinces et toutes les compagnies à profiter de cette disposition.

En réponse à la deuxième question, voici: le gouvernement étudiera la proposition du député, mais que ce soit dans la présente mesure ou autrement, j'hésiterais à le dire pour l'instant. Je comprends le sérieux de la chose et je puis assurer au député que le gouvernement fédéral compte prendre l'initiative, et avec vigueur, pour améliorer la sécurité financière de toutes les sociétés, qu'elles soient à charte provinciale ou fédérale.

M. John Addison (York-Nord): Puis-je poser une question supplémentaire au ministre des Finances à ce sujet? La *Presse canadienne* rapporte que le procureur général Robert Bonner de la Colombie-Britannique aurait dit que son gouvernement insistera pour que toutes les institutions financières chez qui le public fait des dépôts participent au régime projeté d'assurance fédérale. Vu que la Colombie-Britannique a maintenant donné à entendre qu'elle rendrait le régime obligatoire, d'autres provinces se sont-elles prononcées dans le même sens?

L'hon. M. Sharp: Non, monsieur l'Orateur, nous n'avons pas encore pressenti les autres provinces pour voir quelle pourrait être leur réaction. J'espère bien que les autres provinces seront nombreuses à suivre l'exemple de la Colombie-Britannique.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Puis-je poser au registraire général suppléant une question découlant de sa réponse de tout à l'heure? A supposer qu'un syndic ou qu'un surveillant omette, de propos délibéré ou par inadvertance, de faire rapport à ses supérieurs, le gouvernement peut-il contrôler la situation?

M. l'Orateur: Cette question ne paraît pas recevable. Elle semble hypothétique et pourrait prêter à controverse. Elle apparaît irrecevable pour plusieurs raisons.

M. Langlois (Mégantic): C'est possible, mais si une réponse éclairait la situation, la question ne serait peut-être pas aussi hypothétique.

LE DISCOURS DU MINISTRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES SUR LES NOUVELLES DIRECTIVES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre. Puis-je lui demander si les nouvelles directives que le secrétaire d'État aux Affaires extérieures a exposées hier à Vancouver doivent remplacer celles que le ministre du Commerce a déjà annoncées il y a quelques mois. De plus, le gouvernement rejette-t-il encore par là les principes contradictoires préconisés par l'ancien ministre des Finances?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'ai vu le compte rendu des déclarations de mon honorable ami dans les journaux seulement. Il semble, d'après ce compte rendu, que les directives mentionnées cadrent bien avec celles que le ministre du Commerce a énoncées plus tôt. Toutefois, il sera de retour à la fin de l'après-midi, et je me ferai un plaisir de me le faire confirmer.

L'hon. M. Starr: Puis-je poser une question supplémentaire fondée sur les déclarations du secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Le gouvernement a-t-il l'intention de rejeter les directives de Washington, comme l'a donné à entendre le ministre en disant que le Canada s'est élevé contre le principe selon lequel la loi s'appliquant au siège social d'une société s'applique aussi dans tout son rayon d'action?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas lu cette partie-là du rapport, mais j'en parlerai au ministre dès son retour.

L'ÉNERGIE

LE COLUMBIA—LES PROJETS AMÉRICAINS D'AMÉNAGEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au premier ministre. Je m'excuse de l'en avoir informé juste avant d'entrer à la Chambre mais j'ai été retardé par une série d'appels téléphoniques et par des dames qui m'ont rendu visite.

Le 14 janvier, le *Globe and Mail* a publié une nouvelle en provenance de Washington au sujet de l'augmentation proposée de la production d'énergie sur le Columbia. L'article se terminait ainsi:

> Malgré ce qu'affirment les États-Unis, des sources canadiennes prévoient que les fonctionnaires d'Ottawa ne manqueront certainement pas d'examiner à fond la formule complexe que renferme le traité avec Washington afin d'établir si, par suite de l'augmentation de la capacité génératrice, le Canada pourra réclamer une compensation accrue.

[M. Langlois (Mégantic).]

Voici ma question, monsieur l'Orateur. Comme Washington a annoncé récemment qu'on se propose de porter la force motrice produite au barrage Grand Coulee de 2 millions à 9.2 millions de kilowatts dans les années 1990, augmentation non prévue au moment des négociations avec le Canada concernant le traité du Columbia...

M. l'Orateur: A l'ordre. Il s'agit d'un discours plutôt que d'une question. Le député voudrait-il poser sa question?

M. Herridge: Oui, monsieur l'Orateur. J'aimerais demander au premier ministre si le gouvernement canadien se propose de faire comprendre au gouvernement des États-Unis qu'à cause de cette production accrue de force motrice, le Canada aurait droit à une compensation supplémentaire aux termes du traité.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Pas avant que nous ayons étudié la question très minutieusement, monsieur l'Orateur. Le ministre en cause pourra répondre à la question plus tard, ou peut-être pourrait-il dire quelque chose dès maintenant à ce propos.

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur l'Orateur, un examen rapide de cette question par mes fonctionnaires m'amène à faire les constatations suivantes que l'on me permettra de consigner au compte rendu.

1. Les installations additionnelles à *Grand Coulee* seront effectuées pour répondre à courte échéance aux besoins de pointe du réseau américain.

2. La quantité limitée d'eau retenue qui sera requise pour répondre à ces besoins de pointe proviendra, et doit effectivement provenir, du réservoir même de *Grand Coulee*. Il n'est pas pratique de tenter de manœuvrer les réserves lointaines du Canada pour assurer ce service et aucun traité ne prévoit une telle opération. Les réservoirs canadiens serviront à régulariser le débit saisonnier, non pas le débit quotidien ou hebdomadaire de pointe.

3. La demande accrue d'un rendement de pointe de courte durée de la part des usines hydrauliques aurait sans doute exigé des installations additionnelles à *Grand Coulee,* que le traité du Columbia ait été ratifié ou non.

4. L'installation supplémentaire de *Grand Coulee* n'accroîtra pas les avantages énergétiques provenant des installations canadiennes de retenue. Il n'y aura donc pas d'augmentation des avantages prévus dans le traité, ni pour le Canada ni pour les États-Unis.

M. Herridge: Une question complémentaire. Comme le traité prévoit la libération d'eaux retenues dans les lacs Arrow, à la demande

des autorités américaines, afin de maintenir à certains niveaux le réservoir de *Grand Coulee*, cela ne signifie-t-il pas que ce sont en fait ces eaux, retenues au Canada, qui produiront le supplément d'énergie envisagé?

M. l'Orateur: A l'ordre. Cette question supplémentaire est litigieuse.

LA POLLUTION

L'OPPORTUNITÉ DE NOUVELLES RECHERCHES SUR LES DÉTERSIFS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. G. H. Aiken (Parry-Sound-Muskoka): Monsieur l'Orateur, j'aurais une question à poser au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Vu que tous les gros producteurs de détersifs domestiques et commerciaux au Canada fabriquent maintenant des produits antimousse qui se désagrègent, le gouvernement finance-t-il de nouvelles recherches sur ce genre d'agents de pollution en vue de réduire encore davantage leurs dangers?

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député devrait faire inscrire sa question au *Feuilleton*.

L'IMMIGRATION

DÉCLARATION SUR L'ENTRÉE DE GARÇONS INSCRITS À UN SÉMINAIRE DE SAINT-JOVITE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, vendredi dernier, le député de Skeena m'a posé une question relative à l'entrée au Canada d'enfants qui viendraient s'inscrire à un monastère de Saint-Jovite dirigé par la secte des Apôtres de l'amour infini.

Les dossiers de l'Immigration indiquent qu'un certain nombre d'enfants sont entrés au Canada pour poursuivre leurs études au monastère, accompagnés par leurs parents ou avec le consentement de ceux-ci. Cependant en 1964, on nous a dit que les ministères de l'Éducation et du Bien-être de la province de Québec faisaient des réserves sur le monastère. Au début de 1965, les autorités de l'immigration ont ordonné à leurs fonctionnaires de cesser d'admettre des étudiants étrangers au monastère jusqu'à ce que les doutes soient élucidés. L'interdiction est toujours en vigueur, car le monastère n'a pas aidé le ministère de l'Immigration à éclaircir ces questions.

La plupart des enfants admis au Canada pour fréquenter cette institution ont maintenant quitté le pays. Nous n'avons pu découvrir le lieu où habitent sept d'entre eux. Au fur et à mesure que les autorités du bien-être les auront trouvés et en auront averti le ministère, des dispositions seront prises pour les rendre à leurs parents.

LE RÉGIME D'ASSISTANCE PUBLIQUE DU CANADA

LA RÉDACTION DES RÈGLEMENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Pourrait-il nous dire où en sont les règlements, quant au régime d'assistance publique du Canada.

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, des échanges de vues définitifs sont en cours avec certaines provinces, y compris l'Ontario. Le ministère de cette province a soulevé certains points que nous cherchons à éclaircir avant de soumettre les règlements au gouverneur en conseil.

M. Nesbitt: Question supplémentaire. Le ministre pourrait-il nous dire vers quelle date les règlements seront promulgués par le gouverneur en conseil?

L'hon. M. MacEachen: Très bientôt j'espère, monsieur l'Orateur.

M. E. Nasserden (Rosthern): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question connexe. Le ministre de la Santé nationale pourrait-il nous dire s'il a reçu des instances du ministre de l'Agriculture quant à l'effet du régime de pensions du Canada sur le marché du travail...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. La question est irrecevable.

LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

LE SUPPLÉMENT DE PENSION ET LA BROCHURE EXPLICATIVE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social? Les formules à utiliser par les bénéficiaires de la sécurité de la vieillesse pour obtenir le supplément de pension et la brochure explicative du gouvernement leur seront-elles envoyées en même temps que leurs chèques de ce mois-ci?

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, les formulaires et la brochure étant encore sous presse, nous n'escomptons pas pouvoir les envoyer ce mois-ci.

M. Knowles: Monsieur l'Orateur, une question complémentaire. Dans ce cas, les enverra-t-on au début de février ou attendra-t-on le moment d'envoyer les chèques de février?

L'hon. M. MacEachen: Toutes les mesures utiles seront prises pour que les formules et les brochures soient envoyées le plus tôt possible.

L'INSTRUCTION PUBLIQUE

DES ÉTUDIANTS EN VACANCES AUX BERMUDES AUX FRAIS DE L'ÉTAT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. M. Forrestall (Halifax): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Peut-il répondre aujourd'hui à la question que je lui ai posée hier au sujet des étudiants inscrits au programme de formation professionnelle en Nouvelle-Écosse? Me dirait-il en outre si son enquête lui a révélé que des incidents semblables s'étaient produits dans d'autres provinces ou d'autres endroits du Canada?

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, je tiens à dire, en réponse à cette question, qu'en vertu de programme 5 de l'accord sur la formation technique et professionnelle et de l'accord sur les allocations de formation professionnelle, le gouvernement fédéral s'est engagé à rembourser une partie des dépenses faites par la province pour le recyclage des chômeurs. Ces accords expirent le 31 mars 1967. On a proposé que de nouveaux arrangements destinés à la formation des adultes entrent en vigueur le 1er avril 1967.

Aux termes des accords actuels conclus avec la province, les moins-de-vingt ans doivent avoir quitté l'école ordinaire depuis au moins un an, exception faite des cas déférés au directeur régional de la main-d'œuvre pour étude. Cette stipulation tend à empêcher les étudiants d'école secondaire à laisser leurs études pour suivre des cours professionnels à champ plus restreint.

En août 1966, la Nouvelle-Écosse a demandé qu'on s'occupe particulièrement de certaines personnes qui ont terminé leurs études secondaires mais qui ne peuvent trouver d'emploi convenable sans acquérir une formation spécialisée. Depuis cette date, la division de la main-d'œuvre—région atlantique—a conseillé à un certain nombre de personnes qui ont quitté l'école depuis moins d'un an de s'adresser à la province de la Nouvelle-Écosse où elles pourraient peut-être parfaire leur formation.

Tous les intéressés étaient sans travail, avaient peu, sinon aucune perspective d'emploi et avaient terminé le cours secondaire de la Nouvelle-Écosse, c'est-à-dire la 11e année. Ils suivent maintenant des cours permettant d'accéder à des emplois qui exigent les connaissances techniques qu'on leur enseigne. Aucun stagiaire ne reçoit plus de $35 par semaine, à moins qu'il ne soit éloigné de son foyer ou de son lieu habituel...

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. J'estime que la réponse s'étire beaucoup trop, eu égard à la question posée.

M. Forrestall: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. J'ai posé une question antérieurement; le sujet est très grave. Je connais la nature du programme, car nous en avons discuté plus tôt. Je désire savoir si ce genre d'abus a eu lieu seulement à Halifax ou s'il y en a eu ailleurs.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député est en train de faire des représentations.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Cette question me préoccupe, monsieur l'Orateur, car on a déclaré que le gouvernement fédéral subventionne ce projet dans une certaine mesure. Le ministre peut-il dire à la Chambre s'il s'agit d'un pourcentage général d'un bout à l'autre du pays, ou s'il varie d'une province à l'autre, c'est-à-dire le pourcentage versé par le gouvernement fédéral?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député amorce un débat, et à mon avis, il ne convient pas de poser cette question en ce moment.

M. Langlois (Mégantic): Avec tout le respect que je vous dois, monsieur l'Orateur, je ne cherche pas à provoquer un débat, mais à obtenir des renseignements.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

LES RELATIONS OUVRIÈRES

LE DIFFÉREND FERROVIAIRE—LE REJET DU RAPPORT DU CONCILIATEUR ET LA RÉACTION DU GOUVERNEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Je voudrais poser une question au ministre du Travail. Le gouvernement a-t-il décidé de la méthode qu'il suivra à l'égard des syndicats des cheminots qui n'ont pas accepté le rapport du médiateur, M. Goldenberg?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Je croyais avoir renseigné la Chambre à ce sujet l'autre jour. Au risque de me répéter, je signale que la mesure relative à la reprise du travail, adoptée en septembre dernier, prévoit la nomination d'un arbitre et l'adoption de règlements. Jusqu'à ce que nous connaissions le pourcentage des travailleurs visés qui ont accepté les propositions, il est difficile de rédiger des règlements. La mesure prévoit la nomination d'un seul arbitre et nous espérons n'avoir pas plus qu'un seul cahier de règlements, si l'arbitrage se révélait nécessaire.

Les résultats du vote d'un des deux importants groupes syndicaux doivent être connus, je crois, le 25 ou 26 janvier. Ceux de l'autre au début de février. Comme ces groupes syndicaux représentent environ 60 p. 100 des cheminots, il est difficile au gouvernement, tant que les résultats des votes ne seront pas connus, de faire une communication sur les deux syndicats, qui refusent toujours d'accepter les propositions du médiateur.

LA SANTÉ ET LE BIEN-ÊTRE

OTTAWA—L'EFFICACITÉ DU VACCIN ANTIRABIQUE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Reynold Rapp (Humboldt-Melfort-Tisdale): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. Peut-il dire à la Chambre si son ministère a fait enquête sur le vaccin administré à Donna Darlene Featherston? Le vaccin était-il inefficace? La mort de l'enfant est-elle attribuable à d'autres raisons? Le ministère a-t-il trouvé quoi que ce soit au cours de son enquête?

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur l'Orateur, si mon honorable ami veut parler du vaccin administré à la victime qui a succombé à la rage, je lui signale qu'après enquête à ce sujet, j'ai appris que le vaccin n'était pas toujours pleinement efficace. Il y a des cas exceptionnels où, en raison du genre de contamination, le vaccin n'a aucune efficacité. Selon l'usage dans des cas de ce genre, on a entrepris des études en vue de la mise au point du vaccin en question.

M. Rapp: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre nous dira-t-il la raison de l'inefficacité du vaccin dans le cas dont il s'agit?

M. l'Orateur: A l'ordre.

QUESTION POSÉE AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Ma question s'adresse au registraire général suppléant. Tout d'abord, et d'après ce que j'ai lu dans la *Gazette* de Montréal à ce sujet, j'estime qu'il mérite d'être félicité du discours qu'il a prononcé devant la *Dominion Marine Association*. Serait-il disposé à déposer le texte de son discours afin que nous puissions le voir en détail.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

[*Français*]

LE COMMERCE

RÉPERCUSSIONS DE L'IMPORTATION DE CHAUSSURES SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Roland Godin (Portneuf): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question à l'honorable ministre du Commerce.

Le ministre a-t-il pris connaissance du dernier mémoire de l'Association des manufacturiers de chaussures canadiens, mémoire qui déclare qu'aucune extension ne s'est fait sentir dans cette industrie depuis 1962, mémoire qui prouve que pour une période donnée, les importations de chaussures ont augmenté de 1,084 p. 100 pendant que la population canadienne n'augmentait que de 42 p. 100.

M. l'Orateur: A l'ordre! La question telle que posée n'est certainement pas recevable.

M. Godin: Monsieur l'Orateur, devant cette situation alarmante, le ministre peut-il nous dire s'il a l'intention de mettre fin à la période d'étude soulignée lundi dernier et de passer à l'action par la revision des tarifs douaniers.

M. l'Orateur: A l'ordre! L'honorable député voudra peut-être discuter cette question à 10 heures?

M. Godin: S'il vous plaît, monsieur l'Orateur.

[*Traduction*]

LES NATIONS UNIES

LA RATIFICATION DE CONVENTIONS INTERNATIONALES

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, vu que nous sommes dans l'année du centenaire, et qu'on met tout en œuvre pour protéger et sauvegarder nos libertés fondamentales, le premier ministre voudrait-il dire à la Chambre si le gouvernement a l'intention de demander au Parlement de reconnaître et d'entériner la convention internationale sur les droits civils et politiques, et la convention internationale sur les droits économiques, sociaux et culturels.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): J'y réfléchirai volontiers, monsieur l'Orateur. Ces conventions internationales particulières ne me sont peut-être pas aussi familières qu'elles devraient l'être. Il s'agit sans doute de conventions adoptées par les Nations Unies.

Le très hon. M. Diefenbaker: En effet.

Le très hon. M. Pearson: Mon très honorable collègue propose qu'elles soient confirmées ou ratifiées par notre Parlement et je m'empresserai d'en étudier l'opportunité.

Le très hon. M. Diefenbaker: J'ajouterai que ces conventions ont été adoptées par voie de résolution aux Nations Unies le 16 décembre et qu'elles visent le génocide, la liberté politique, l'autodétermination et ainsi de suite; ce sont tous des principes que nous acceptons et, à mon avis, ce serait une initiative heureuse si le premier ministre voulait bien saisir cette occasion tout indiquée pour les représentants de notre pays de réaffirmer leur adhésion à ces principes.

Le très hon. M. Pearson: J'y verrai sans tarder.

LE NATIONAL-CANADIEN

L'OPPORTUNITÉ DE VERSER LES TAXES MUNICIPALES POUR TOUTE L'ANNÉE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. l'Orateur: L'ordre du jour.

M. Robert McCleave (Halifax): Je voudrais m'expliquer sur un fait personnel, monsieur l'Orateur; je me suis levé environ 20 fois.

M. l'Orateur: A l'ordre.

M. McCleave: Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre. Le très honorable représentant a-t-il reçu une requête du maire et du conseil municipal...

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député veut-il prendre la parole pour s'expliquer sur un fait pesonnel, car...

M. McCleave: Je le voulais, monsieur l'Orateur, et mon explication sur un fait personnel est que je n'ai pu attirer l'attention de Votre Honneur. Puis comme Votre Honneur m'a donné la parole, j'ai cru que l'explication sur un fait personnel était chose réglée et que je pouvais poser ma question, ce que je tentais de faire depuis une demi-heure.

M. l'Orateur: C'est une façon tout à fait originale d'attirer l'attention de l'Orateur et je ne vois aucun inconvénient à accorder la parole au député.

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

M. McCleave: Ma question s'addresse au premier ministre. A-t-il reçu une requête du maire et du conseil municipal de la ville d'Halifax, demandant qu'on enjoigne à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada de verser aux municipalités des subventions fondées sur les taux d'imposition intégraux pour l'année 1967 tout entière? Quelle mesures prendra-t-on à ce sujet?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je ne sais au juste si j'ai reçu une communication à cette fin. Si oui, elle a dû arriver au début de la journée et je vais y voir sur-le-champ.

M. l'Orateur: A l'ordre. S'il n'y a pas d'autre interpellation concernant la question de privilège, je vais appeler l'ordre du jour.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen, interrompu le mercredi 18 janvier, du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Lorsqu'il a levé la séance hier soir, le comité en était au nouvel article 335 de l'article 53 du projet de loi.

Sur l'article 53—

M. Nowlan: Monsieur le président, j'ai examiné à nouveau quelques-unes des remarques échangées entre le ministre et moi hier soir, mais il y a encore certains points que je ne comprends pas très bien vu les réponses, du ministre, comme par exemple...

M. le président: A l'ordre. Je regrette d'interrompre l'honorable représentant de Digby-Annapolis-Kings, mais la Chambre me semble plus bruyante que d'habitude et le président peut à peine entendre l'honorable député.

M. Nowlan: Je vais parler plus fort, monsieur le président. Depuis plusieurs jours, le comité étudie ce qu'on a qualifié de Grande Charte de l'Ouest, ou le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, et je peux difficilement concilier les déclarations du ministre à ce sujet avec cet article qui ne prévoit aucune protection, contre toute mesure que la Commission pourrait prendre au sujet de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; cette loi est la Grande Charte de

l'Est pour ce qui est des transports. Il est assez étrange que la nouvelle politique des transports que nous jugeons tous opportune et nécessaire, soit étudiée sans aucune considération des intérêts de quatre provinces sur dix.

Le ministre sait sans doute, d'après certains rapports qu'il a déjà reçus de l'étude des transports dans la région atlantique, que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes devra être examinée d'un œil sévère, et peut-être modifiée pour convenir davantage au Canada moderne, car même avec l'aide de cette loi, la situation dans l'Est a empiré et demeure critique. Je reviens à cette loi comme à la grande charte de l'Est. A mon avis, il faudrait y faire entrer quelque disposition touchant la protection de l'Est. Bien sûr, le ministre est sincère en exprimant ses intentions, mais ses intentions ne sont pas la loi nationale et ses propos à cet égard ne seront pas lus avec un intérêt excessif dans deux ou trois ans, quand le projet de loi à l'étude sera en vigueur.

En 1927, la Commission Duncan avait constaté que la situation de l'Est par rapport au reste du pays avait empiré depuis l'époque du chemin de fer Intercolonial. Elle avait déclaré que de 1876 à 1912, la situation dans l'Est avait été assez facile, et relativement stable par rapport au reste du Canada, mais qu'à partir de 1912, elle s'était gâtée. C'est pourquoi la mesure législative sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes fut présentée.

Nous étudions un projet de loi tout neuf qui est censé résoudre tous les problèmes de transport au Canada, mais nulle part on y mentionne avec précision, surtout au nouvel article 335, la protection des structures tarifaires de l'Est. J'aimerais savoir si le ministre a étudié de nouveau l'amendement proposé que j'ai consigné au hansard hier soir visant à maintenir les taux gelés jusqu'à ce que la Commission des transports ait terminé son étude et que le gouvernement prenne des mesures pour faire adopter une nouvelle mesure législative pour l'Est.

Vu la façon dont les gouvernements fonctionnent, je suis convaincu que le gel de deux ans écoulé le gouvernement sera enclin à garder la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes telle quelle, faute de catalyseur et de stimulant pour la mettre à jour.

Je reconnais que le projet d'amendement que j'ai consigné au compte rendu n'était peut-être pas rédigé dans la meilleure forme possible, et pour éviter tout malentendu, je tiens à préciser que je n'ai nullement l'intention de proposer l'abolition de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Mais étant donné l'esprit de compromis qui règne et la façon positive dont on a étudié cette mesure, surtout hier, je me demande si le ministre n'examinerait pas une autre proposition au sujet du nouvel article 335(3). Je propose que dans le nouveau paragraphe 3, tous les mots après l'expression «en vigueur» soient supprimés et remplacés par les mots suivants:

...et seront ensuite assujettis à l'intention et aux objectifs de la loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes.

(3) Les paragraphes (1) et (2) seront exécutoires pendant les deux années qui suivront leur entrée en vigueur et seront ensuite assujettis à l'intention et aux objectifs de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Le ministre a donné à entendre qu'à une étape, donnée, probablement après l'examen des transports maritimes, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes devra être réexaminée. Je tiens à préciser que l'intention et les objectifs de cette loi sont les mêmes aujourd'hui qu'après le rapport de la Commission Duncan: la loi vise à maintenir l'Est dans une position comparable à celle des autres régions du Canada. Le ministre avisera-t-il à mon projet d'amendement afin que les taux, quels qu'ils soient, établis à l'expiration de deux ans, soient conformes à l'intention et aux objectifs de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. S'il ne peut en être question, j'aurai à décider si je proposerai ou non un amendement en bonne et due forme.

• (3.30 p.m.)

A l'heure actuelle, je suis disposé à en proposer un au sujet de ma propostion d'hier soir tendant au maintien du blocage des taux dans la mesure où les deux chemins de fer pousseront le gouvernement à l'action. Sinon, la chose serait laissée à l'initiative du gouvernement et parfois, même avec les meilleurs motifs et les meilleurs principes, le gouvernement fait preuve d'inertie à cet égard. Je sais très bien qui exercera le plus de pressions sur le ministre dans deux ou trois ans. Les présidents des deux chemins de fer tenteront sans doute d'obtenir des mesures du gouvernement. Il a fallu des années pour en arriver là. Il ne faut pas présumer qu'après le déblocage des taux, le gouvernement prendra l'initiative d'examiner d'un œil critique la situation dans l'Est. Le danger c'est qu'il ne fasse rien.

Si le gel est maintenu pendant deux ans, je crois qu'au terme de cette période, les présidents des deux compagnies, qui ont montré leur répugnance à bloquer les taux même pour deux ans, seront les catalyseurs qui forceront le ministre des Transports à agir.

J'aimerais savoir si le ministre a changé d'avis depuis hier soir. J'espère qu'on témoignera d'un certain esprit de conciliation pour que l'Est obtienne quelque chose.

L'hon. M. Pickersgill: Le député m'enverrait-il le document dont il a parlé?

M. Nowlan: Les gens des Maritimes sont convaincus que tout le système des transports au Canada est inéquitable et que des mesures s'imposent. L'Ouest a livré et remporté un bon combat. Il est grand temps d'insérer dans le projet de loi une disposition accordant une certaine protection à l'Est.

Ce que le ministre a maintenant en main, c'est, je crois, un accommodement des deux attitudes. Ce n'est pas une suggestion que le blocage se poursuive indéfiniment ou à perpétuité, mais plutôt que les taux fixés après deux ans soient inspirés des objectifs visés par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je sais que cette loi est une loi particulière qui peut être modifiée à l'avenir, comme l'a dit le ministre. Quels que soient les changements, ils devraient néanmoins respecter les intentions et les objectifs qui animaient le Parlement lorsque cette mesure législative a été présentée à l'origine. Il s'agit de relier la situation de l'Est à celle du pays tout entier. Même dans sa forme actuelle, loin d'être idéale, cette loi est mieux que rien. J'aimerais connaître l'attitude du ministre pour m'orienter.

M. Bell: Monsieur le président, je souscris à l'amendement du député de Digby-Annapolis-Kings. Nous connaissons tous, à des degrés divers, les faiblesses de cet article et les problèmes que nous aurons à régler à l'avenir par suite de la nouvelle étude. Comme les députés de l'Ouest ont marqué un point hier, ceux des Maritimes devront évidemment tenir tête. Le ministre sait que la situation à l'égard du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau diffère totalement de celle qui découle de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. J'espère que tous les membres du comité s'en rendent compte. Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau en vigueur dans l'Ouest sont statutaires et sont fixés à certains niveaux. Aucune comparaison n'est vraiment possible. Nous voulons que l'on continue d'appliquer le principe de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes même si certaines modifications s'imposent à l'avenir.

Selon moi, cet amendement reconnaît simplement, comme à l'article 1, qu'il faut continuer d'appliquer le principe dont s'inspire cette loi. J'exhorte le ministre à accepter cet amendement ou un autre analogue. La situation se trouverait ainsi réglée à l'égard des Maritimes. Le bill suscite des appréhensions bien motivées quant à l'influence qu'il aura sur la situation concurrentielle des habitants des Maritimes.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, il me répugne de penser que je puisse accepter un amendement qui aurait sur la loi sur les taux de transport des marchandises des provinces Maritimes ou sur toute autre protection dont jouissent ces provinces, le même effet que l'amendement que nous avons accepté hier aura sur la protection des producteurs de céréales de l'Ouest si l'on n'y remédie pas. L'amendement pour lequel les honorables députés ont voté hier abolit les tarifs protégés à l'égard des criblures d'orge, de la moulée d'orge, du son, de la farine de blé noir, des grains concassés, de l'orge broyée, de l'avoine broyée, des céréales de provende, du gruau, des criblures de graines de lin, de la farine de lin, de l'huile de lin, du tourteau de farine et du tourteau d'huile de lin.

M. Knowles: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le ministre nous répète souvent qu'il respecte le Règlement. Mais en ce moment, sous prétexte de commenter un amendement présenté aujourd'hui, il parle d'un autre sur lequel le comité s'est prononcé hier.

L'hon. M. Pickersgill: Le député et moi-même nous nous faisons vieux, et il semble n'avoir pas saisi un ou deux points. D'abord, aucun amendement n'a été présenté aujourd'hui. Deuxièmement, le député de Digby-Annapolis-Kings et celui de Saint-Jean-Albert ont dit qu'ils se sentaient obligés de remporter une victoire identique à celle des députés de l'Ouest hier. On a fait valoir cet argument à l'égard des articles à l'étude et l'usage autorise les députés à raisonner par analogies; je ne faisais donc qu'indiquer quelle serait la situation si l'amendement proposé a un effet analogue à celui qui a retiré la protection que le gouvernement cherchait à accorder à presque toutes les céréales à l'exception du blé et de la farine.

M. Horner (Acadia): Le ministre cherche maintenant à prolonger l'étude de sa propre mesure par un long raisonnement qui ne tient pas puisque l'article 328 figure toujours dans la loi et qu'il garantit le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Si le ministre veut croiser le fer à propos de la définition légale du mot «grain», il n'en tient qu'à lui. Nous sommes prêts à

proposer un autre amendement. Mais le ministre ne devrait pas chercher à convaincre les députés que la protection du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a été altérée. Si le ministre et le gouvernement tentent d'abolir le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ou d'en réduire la portée, ils ne seront sûrement pas bien accueillis dans l'Ouest. Ils y feront élire moins de députés que jamais auparavant...

M. le président: A l'ordre. C'est peut-être le bon moment pour le comité de revenir à la discussion de l'article 53.

L'hon. M. Pickersgill: Je serais le dernier, monsieur le président, à vouloir prolonger la discussion sur ce point, car les faits sont là, mais j'espère proposer une solution à la Chambre. Dans l'intervalle, je traiterai du compromis proposé par le député de Digby-Annapolis-Kings et qui remplacerait l'amendement qu'il a manifesté l'intention de présenter hier soir. J'avoue ne pas très bien savoir ce que signifiera cette expression, si elle est incorporée à la loi, car, d'après l'honorable représentant, la question devrait ensuite être régie par les dispositions de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. S'il veut dire que cette dernière loi devrait s'appliquer, je signalerai qu'elle ne s'appliquera pas seulement pendant deux ans mais pour toujours.

• (3.40 p.m.)

M. Forrestall: Il n'y a pas de garantie.

L'hon. M. Pickersgill: Les disposiions de cette loi s'appliquent actuellement. Je demanderais au député d'essayer de parler dans le microphone, car il est très difficile de l'entendre.

M. Forrestall: Tout ce que nous demandons, c'est une garantie quelconque. Actuellement, nous n'avons que la parole du ministre, et ce n'est pas suffisant. Nous accepterions sa parole, mais pas nécessairement celle de son successeur.

L'hon. M. Pickersgill: Certes, ma parole ne suffit pas, et je n'ai jamais laissé entendre qu'on devrait s'en contenter. Si je siégeais de l'autre côté de la Chambre, je ne l'accepterais pas non plus.

M. Forrestall: Pourquoi ne l'insérerions-nous pas dans le projet de loi?

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettrait peut-être de terminer ma phrase puisque, dans ce cas particulier, je crois savoir un peu plus que lui ce dont je parle. J'espère que le député junior d'Halifax agit ainsi plutôt par ignorance que par malice. J'ai dit trois ou quatre fois que le projet de loi à l'étude ne touche pas à la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Cette dernière loi canadienne est en vigueur, et le bill n'y changera rien. Point n'est donc besoin de prendre ma parole. La loi elle-même est consignée dans le recueil des statuts et y demeurera telle quelle.

M. Nowlan: Peut-être pourrais-je dire ici que le libellé de mon amendement résulte de ce que le ministre a dit hier soir. Je sais que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la convention sur les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont distinctes du projet de loi actuel sur les transports. Comme le ministre l'a dit lui-même, nul doute que la loi précitée sera étudiée et probablement modifiée un jour.

Lorsque les transports auront été étudiés, je suis sûr que la loi en question pourrait être revisée radicalement selon les recommandations de cette étude. J'admets avoir éprouvé des difficultés à rédiger mon amendement, mais je voulais que le principe en question continue de s'appliquer pendant peut-être 20 ans plutôt que deux, ou au moins jusqu'à ce que le gouvernement intervienne à ce sujet.

Je regrette que, semble-t-il, nous n'ayons pas le même esprit de compromis qu'hier. De toute façon, que l'essence de la loi sur les taux des Maritimes soit revisée, modifiée ou complètement révoquée dans deux ou trois ans, ou à quelque moment choisi par le gouvernement, elle devrait être le facteur déterminant lorsqu'il s'agit d'établir n'importe quelle structure tarifaire. Rien dans le projet de loi actuel ne garantit le maintien du principe en question, en dépit du fait que le bill soit censé régler tous les problèmes de transport qui ont surgi depuis l'établissement de la Confédération.

Je crois que cette mesure représente, de la part du ministre, en effort sincère de regroupement. Nous savons tous que les transports posent de nombreux problèmes; il faudra bien cinq ou dix ans après l'adoption de cette mesure pour saisir toute sa portée. Beaucoup de choses restent à définir. C'est pourquoi nous devons prendre des mesures pour progéger le principe de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ce n'est pas demain qu'on touchera à ce principe, mais quels que soient les changements apportés par l'adoption de la nouvelle mesure, baptisée «Grande Charte des transports», nous voudrions au moins avoir des

garanties que l'intention de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la loi de la Convention du Nid-de-Corbeau sera préservée.

La promesse d'un chemin de fer intercolonial, nécessaire au transport des voyageurs et des marchandises a contribué à faire accepter l'idée de confédération. La structure actuelle de nos taux rend malaisées ces deux formes de transports, mais le ministre sait aussi bien que moi que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a contribué à résoudre bon nombre de nos problèmes. Elle peut le faire aujourd'hui comme au moment de son adoption.

Si ma proposition n'est pas acceptée, j'incline à proposer l'amendement que j'ai présenté hier soir, tendant à prolonger indéfiniment le principe de cette loi. Les premiers ministres des provinces Maritimes ont déclaré qu'ils ne pourraient appuyer une politique de transports dépourvue de dispositions économiques qui tiennent compte de la superficie et de la situation géographique des provinces Maritimes. Nous sommes certainement partisans dans l'intérêt du Canada d'une politique nationale des transports, mais nous devons aussi protéger nos propres intérêts. Nous savons tous, pour l'avoir entendu aux audiences des comités et à la Chambre, que les frais de transports représentent la part la plus élevée des frais de production dans l'Est. Peu importe l'attitude qu'adoptera le gouvernement à l'avenir quant au maintien ou à la modification de la loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les objectifs initiaux qui étaient d'assurer une équité raisonnable dans le coût du transport dans l'Est comme dans l'Ouest, doivent être sauvegardés, et c'est effectivement ce que nous proposons ici.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'espère pouvoir encore faire preuve de l'esprit de conciliation que les députés ont eu l'obligeance de m'attribuer jusqu'ici. Je ne reprendrai, cependant, aucun des qualificatifs exagérés que les députés ont utilisés au sujet du projet de loi. Le bill ne résoudra pas tous nos problèmes de transport. Loin de viser à cela, il tend à assurer deux choses fondamentales, dont la première est d'établir un organisme de transport unique, chargé de s'occuper de tous les modes de transport relevant de la compétence fédérale. Tout le monde admettra sûrement que dans l'ensemble le bill semble améliorer la situation. Deuxièmement, nous cherchons, au moyen du bill, à nous éloigner du régime général du tarif-marchandises des chemins de fer en vigueur dans le passé, en vertu duquel tous les taux étaient établis ou devaient être approuvés par la Commission des transports, qui établissait les taux maximums et minimums et autorisait la fluctuation des taux. En échange de cette plus grande liberté d'action, nous nous proposons d'éliminer progressivement les subventions considérables versées actuellement aux chemins de fer. On pourrait dire que ce sont là les deux principaux objectifs de la mesure.

• (3.50 p.m.)

Je l'ai dit hier et je le répète aujourd'hui, il est malheureux que la Commission MacPherson n'ait pu achever son étude. Comme le déclarent les commissaires dans leur rapport, ils n'ont pas eu le temps d'étudier les effets de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ni de déterminer si cette loi était suffisante à l'heure actuelle. Après avoir consulté les gouvernements des provinces atlantiques, le gouvernement actuel a ordonné l'étude, qui s'achève maintenant, non seulement de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—ce qui n'est qu'une partie de l'étude—mais de tout le problème des transports au sein des provinces atlantiques et entre ces dernières et le reste du Canada. L'initiative que le gouvernement au pouvoir, quel qu'il soit, prendra lorsqu'il aura reçu et analysé le rapport de cette étude, personne d'entre nous ne saurait le prédire à l'heure actuelle.

C'est pourquoi, en élaborant le bill à l'étude, je n'avais vraiment pas d'autre choix, en qualité de ministre des Transports, que d'accepter la situation telle qu'elle est, et je ne voulais pas avancer mes propres idées sur le règlement du problème parce que, à mon avis, il aurait fallu que moi ou mon ministère en ayons eu une connaissance beaucoup plus approfondie, mais, faute de temps, nous ne pouvions ni recourir à une aide extérieure ni étudier convenablement la question. Tous les députés des provinces atlantiques souscriront à ce point de vue, j'en suis sûr.

Alors, nous avons décidé de consigner dans le bill deux nouveaux éléments concernant les provinces atlantiques. Comme les taux du transport des céréales dits «Atlantique et Est» n'auraient plus été en vigueur, les taux du transport des céréales aux ports d'Halifax et de Saint-Jean auraient monté. Ce n'est que grâce à la bonne volonté des chemins de fer s'ils n'ont pas été majorés. Il y a un an, j'ai réussi à persuader mes collègues qu'une subvention devrait être octroyée aux chemins de fer afin d'assurer que les taux ne soient pas majorés, qu'ils demeurent au niveau qu'ils étaient alors, afin d'encourager le transport des céréales par les ports de l'Atlantique. Je n'ai pas d'excuses à présenter pour avoir agi

ainsi. Je pense avoir bien agi. C'était employer à bon escient l'argent des contribuables et je pourrais en soutenir le bien-fondé n'importe où. Je l'ai consigné dans le bill; il s'agit du nouvel article 329A. A ce sujet, nous avons apporté une nouvelle amélioration par l'amendement que le comité a voulu agréer lorsque je l'ai présenté l'autre jour. J'espère, monsieur le président, qu'on n'invoquera pas le Règlement à propos de ce que je dis là.

M. Bell: S'agissait-il de la farine?

L'hon. M. Pickersgill: Oui. En ce qui touche les tarifs, le bill ne s'écarte du statu quo qu'à deux égards: d'une part, pour garantir les taux de transport des céréales «Atlantique et Est»; d'autre part, pour maintenir le gel des tarifs décrété en 1959—que l'on abandonne dans le reste du Canada—ainsi que pour y inclure le tarif du transport du charbon et de certains bois-d'œuvre pour une durée de deux ans. On a inséré cette disposition dans le bill parce que nous ne parvenions pas à régler le problème particulier des provinces atlantiques d'une manière constructive, faute de propositions ou d'éléments nécessaires.

J'ai donc soutenu qu'au lieu d'empirer la situation des provinces atlantiques, il valait mieux la sauvegarder assez longtemps pour permettre au gouvernement, quel qu'il soit, de prendre connaissance de l'étude en cause et de proposer une mesure législative au Parlement. Nous préconisons dans le bill que le gel des tarifs continue pour deux ans. Toutefois, nous aurions pu décider qu'il convenait de geler indéfiniment les tarifs en question. Sauf erreur, c'est sur ce point, et sur ce point seulement, que le député de Digby-Annapolis-Kings et moi-même différons d'avis.

Après mûre réflexion je me suis dit que, puisque les présidents du Pacifique-Canadien et du National-Canadien n'ont pas à compter sur le suffrage des électeurs—comme tous les députés des provinces atlantiques—si, à l'expiration de ces deux années, le gouvernement n'a pas pris de mesures, il craindra beaucoup plus de perdre des votes,—sentiment que j'ai nettement eu lors de la rédaction du bill et que j'éprouve avec plus d'acuité encore aujourd'hui—que les récriminations des dirigeants des chemins de fer. A mon sens, un gouvernement placé devant la perspective du dégel des taux en question et n'ayant pris aucune mesure pour y parer se trouverait dans une situation terrible vis-à-vis l'opinion publique des provinces atlantiques.

Il fallait selon moi indiquer une limite de temps parce que, entre autres raisons, on serait trop tenté autrement de s'occuper plutôt, dans un an ou deux, de problèmes qui sembleraient plus urgents. On serait porté à dire: enfin, ces gens-là sont protégés par le blocage. Nous pouvons les oublier encore pendant un an ou deux. D'autre part, si ce gel des tarifs expire en vertu de la loi, le gouvernement ne saurait perdre de vue le problème. Je sais depuis assez longtemps comment les gouvernements se conduisent. C'est comme fonctionnaire que j'ai d'abord acquis en partie cette expérience, qui s'est accrue lorsque, siégeant de ce côté-ci de la Chambre, j'ai été membre du gouvernement et lorsque, siégeant de l'autre côté, je l'ai observé. Je suis donc convaincu—je ne puis parler que de conviction, personne ne pouvant présumer des faits—qu'un gouvernement qui verrait un avantage sur le point de disparaître dans les provinces de l'Atlantique, serait beaucoup plus enclin à agir, et d'urgence, pour résoudre le problème qu'un gouvernement qui pourrait déclarer: comme ces gens-là sont protégés par le gel, nous pouvons les oublier encore pendant deux ou trois ans. C'est parce que j'estime que les problèmes des provinces atlantiques sont urgents, et que l'amélioration du transport dans cette partie du pays peut contribuer plus que toute autre chose à l'amélioration de l'économie de cette région, que je veux que les gouvernements soient encouragés de toutes les façons possibles à agir et à s'occuper de ce problème. Ce sont ces considérations qui m'ont poussé à adopter mon attitude actuelle. Le député de Digby-Annapolis-Kings et moi ne différons d'opinion que sur un seul point: c'est sur cette question de tactique très étroite et sur rien d'autre.

J'en arrive maintenant à l'amendement de l'honorable représentant. Je dois dire que si l'on compare l'amendement dont nous sommes saisis à celui qui nous a été proposé hier soir, je préfère celui d'hier, car celui-là aurait, à mon avis, une certaine portée législative alors que celui-ci pas. J'ignore comment la Commission des transports, les chemins de fer ou les tribunaux pourraient appliquer l'objectif de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes gelés pendant deux ans et «dégelés» par la suite. Si, par contre, l'amendement stipulait que les dispositions de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes doivent s'appliquer à ces taux, cela aurait évidemment du sens au point de vue législatif; mais l'amendement n'ajouterait pas un iota à la loi puisque ces taux sont présentement en vigueur, qu'ils le seront durant le gel et même lorsque ce plafond sera enlevé, à moins que le Parlement ne juge bon de modifier la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. C'est pourquoi je conseillerais au député de retirer son amendement. A mon avis, le seul résultat qu'il pourrait avoir serait de créer la confusion dans l'esprit de toute personne essayant d'obéir à la loi.

• (4.00 p.m.)

Pour ce qui est de l'autre amendement qu'a proposé l'honorable représentant hier soir, j'y vois deux objections très sérieuses, dont une relève du domaine législatif et l'autre du domaine politique. Je parlerai d'abord de la raison d'ordre juridique. Je devrais peut-être consulter le texte de l'amendement du député, car bien qu'il ait eu l'amabilité de m'en faire parvenir un exemplaire, je pense l'avoir égaré. Voici l'amendement du député:

(3) Le paragraphe (1) restera en vigueur pendant les deux années qui suivront l'entrée en vigueur du paragraphe (1) et le restera après ces deux années, à moins que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne soit modifiée, et jusqu'à ce qu'elle le soit, de manière à retenir l'intention historique et l'objectif de favoriser l'accès de l'industrie des provinces atlantiques aux marchés du Canada en dépit de la distance.

Les seuls mots de l'amendement qui auraient quelque conséquence d'ordre juridique sont: «à moins que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne soit modifiée et jusqu'à»... Comme le député le sait, cela n'engagerait pas la prochaine législature, car même si le paragraphe renferme ces mots, il pourrait être abrogé lors de la prochaine session. Toutefois, ce libellé indiquerait une intention précise à l'heure actuelle.

Néanmoins, je n'ai pas l'intention d'y souscrire, car même si cela signifiait qu'en adoptant cette loi, si on l'adopte, le Parlement voulait que ce blocage existe jusqu'à ce que la loi sur les taux de transport de marchandises dans les Maritimes soit modifiée, cela aurait des conséquences politiques auxquelles je ne voudrais pas être associé. Comme je sais jusqu'à quel point on peut déformer les paroles de quelqu'un, je craindrais que, si j'appuyais un tel amendement, quelqu'un puisse dire de moi: pourquoi Pickersgill a-t-il eu le front de suggérer au Parlement de modifier la loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes, qui est le code de nos libertés, et la Grande Charte des Maritimes? Je ne pourrais me défendre en disant que je n'avais pas dit qu'elle serait modifiée parce qu'on verrait dans un projet de loi dont je suis le parrain que le Parlement tout entier avait dit que la loi devrait être modifiée. Si quelqu'un avait l'habileté voulue pour faire ce genre de chose —et je suis content de dire que je ne l'ai pas— bien des gens diraient que j'essaie de les priver de ce droit. Je conseillerais au député de Digby-Annapolis-Kings, qui n'a été élu qu'une seule fois, de ne pas risquer de perdre ses prochaines élections en s'exposant à une fausse interprétation de ses paroles à une imputation de ce genre. A mon avis, il ne serait donc pas sage d'agir ainsi.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Bien qu'au point de vue législatif cela ne changerait pas grand-chose, il serait peu sage de le faire, me semble-t-il, si l'on veut que les provinces atlantiques comprennent bien l'intention du Parlement. Celle-ci est parfaitement claire, je pense. En gelant les taux dans cette région uniquement à titre d'expédient et en associant ce gel aux faits connus de tous dans la région, on traite le problème comme une affaire urgente et l'on est poussé à agir, tandis que si la période de gel était indéterminée, je crains que le Parlement n'aurait plus le même stimulant. Pour cette raison, j'espère bien que le représentant n'insistera pas pour faire adopter l'un ou l'autre de ses amendements.

M. Bell: Je me demande si le ministre crée une ambiance propre à faire accepter un compromis sur la question soulevée hier. En songeant à ce qui s'est produit hier, je tiens à féliciter les vis-à-vis d'être si nombreux à la Chambre cet après-midi et de l'intérêt nouveau qu'ils manifestent pour le bill. Je vois huit ministres aujourd'hui, et bien des députés de l'arrière-ban qui se promènent au fond de la Chambre. C'était une rude et humiliante leçon, mais nous sommes heureux de voir que le gouvernement s'intéresse quelque peu à cette mesure, aussi importante pour l'Est que pour l'Ouest.

Il y a une minute, le ministre a déclaré que l'opinion publique des Maritimes allait inciter vigoureusement certains responsables—dont lui-même—à prendre des mesures affectant le tarif-marchandises de ces provinces. Cela m'a réjoui. Je ne suis pas trop inquiet à ce sujet, mais quand je considère le ministre de la Défense nationale et le ministre de l'Industrie, je me demande par quels moyens les Maritimes pourraient pousser ces gens à l'action.

Le ministre admettra certainement que ces provinces s'inquiètent. S'il veut s'absenter une minute pour converser avec certains représentants des Maritimes, nous n'y voyons pas d'objection. Ils lui diront, je crois, que leurs provinces s'inquiètent d'un gel de durée indéfinie. Je me suis exprimé avec franchise, mais je crains cependant que les habitants des Maritimes ne verront pas le tableau d'ensemble en lisant, dans leurs journaux, les articles consacrés aux débats d'hier et d'aujourd'hui.

A mon avis, le ministre devrait insérer dans le projet de loi quelques mots qui résoudraient le problème du gel. Il serait très simple d'apporter un amendement, s'ajoutant peut-être à ce que le député de Digby-Annapolis-Kings a proposé—qui inclurait certains avantages statutaires dans le principe de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, en sorte que lorsque des changements seront apportés, nous saurons tous que le principe est reconnu.

Je veux rendre justice à la ténacité du député de Digby-Annapolis-Kings. Il sait que cela sera difficile à expliquer aux expéditeurs de sa circonscription. Si le ministre connaît l'opinion publique dans les provinces Maritimes, comme il le prétend, j'estime qu'il devrait accepter cela comme un défi et trouver les mots qui conviendront pour expliquer son intention. Je ne discuterai du débat d'hier que lorsque nous l'aborderons de la façon voulue selon notre procédure, mais je pense vraiment que le ministre a eu sa leçon hier. Toutefois, s'il veut provoquer le courroux de nombreux députés des provinces Maritimes, il verra ce que sont des citoyens des Maritimes en colère; le tapage soulevé hier par les députés de l'Ouest ne sera rien comparé à cela.

M. Nowlan: Monsieur le président, je considère avec envie les longs états de service du ministre en cette Chambre. Ces longs états de service aussi bien à la Chambre qu'ailleurs sont peut-être un exemple pour tous les députés de notre côté en ce qui concerne la longue durée des fonctions mais pas nécessairement pour la façon dont elles ont été remplies. Il est évident que le ministre compte bien plus d'expérience qu'un grand nombre, sur laquelle il peut s'appuyer pour examiner ce projet de loi et mes propositions. Je m'incline certainement devant lui. Je lui sais gré de ses remarques sur les problèmes législatifs que pose la rédaction d'un amendement approprié. J'approuve ce qu'il a dit au sujet du compromis que j'ai proposé. Bien entendu, voilà l'ennui, lorsqu'on commence à faire des compromis pour trouver une solution, on est porté à transiger dans tous les domaines pour ainsi compromettre la force législative de la proposition.

• (4.10 p.m.)

Je sais bien que ma proposition est un peu vague, mais c'est au moins quelque chose. Pour ce qui est de l'évaluation politique du ministre au sujet de la situation dans les Maritimes, là, monsieur le président, en toute déférence je ne peux partager son avis. On s'inquiète actuellement dans les provinces Maritimes de l'incertitude qui régnera à la suite du blocage imposé pour deux ans. Évidemment après deux ans, le tarif sera majoré. Le ministre a mentionné qu'on pourrait présenter une nouvelle proposition fondée sur l'étude des transports dans les provinces atlantiques, mais la question sera débattue une autre fois. Nous devrons encore examiner la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Si nous pouvions modifier maintenant la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, cela pourrait peut-être abréger le débat.

Je saisis pleinement le sens des observations du ministre et c'est pourquoi j'ai limité mes commentaires. Si je proposais l'amendement visant la prolongation du blocage pour deux ans, ou jusqu'à ce que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit modifiée, mon objectif serait de supprimer cette incertitude. Les gens des Maritimes savent que le blocage va cesser. Le ministre a dit que le gouvernement agirait. Il m'est difficile de concilier les deux points de vue. Comment le gouvernement serait-il encouragé à agir? La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sera toujours en vigueur, mais la nouvelle Commission des transports pourra ajuster les tarifs, qui vont monter en flèche.

Certains témoins qui ont comparu devant le comité des transports ont dit que les taux pourraient fort bien augmenter jusqu'à 50 p. 100. Le président du Pacifique-Canadien, monsieur Sinclair, affirme que selon toute vraisemblance les tarifs de faveur de 20 et 30 pour cent dans la région choisie disparaîtraient si aucune restriction n'était imposée. Si le ministre n'est pas disposé à considérer la proposition de l'honorable député de Saint-Jean-Albert, je pourrais peut-être faire aboutir cette affaire en proposant l'amendement.

Je comprends les observations du ministre au sujet des imperfections législatives des deux amendements. Je m'incline devant son évaluation politique, car je sais le ministre par trop compétent dans le domaine des questions politiques. Même si mon expérience des élections est relativement modeste, je me sens assez sûr de moi en l'occurrence. Je sais que le ministre saura aussi très bien se défendre. Par conséquent, à moins que le ministre ne soit disposé à modifier l'article projeté, et peut-être à nous donner un exemple de la façon dont le gouvernement prendra cette initiative dans deux ou trois ans d'ici, je crains fort d'avoir à proposer officiellement l'amendement mentionné hier soir.

M. Stewart: Un mot ou deux, monsieur le président, sur la proposition présentée hier soir par le député de Digby-Annapolis-Kings,

car il laisse entendre vouloir peut-être la présenter officiellement sous forme d'amendement. Tous les membres du comité le savent, nous ne sommes pas actuellement en mesure d'aller de l'avant et de proposer une nouvelle entente pour le transport dans les provinces atlantiques. L'étude n'est pas terminée. Nous devons donc laisser la question en suspens. Nous ne pouvons qu'être indécis, qu'admettre une certaine mesure d'indécision.

Ce que le député de Digby-Annapolis-Kings cherche à faire, et en cela je l'approuve, c'est de diminuer cette incertitude. Il tente de prendre des précautions contre la possibilité qu'à la fin de la période de deux ans, au moment du déblocage, la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces des Maritimes reste en vigueur. Or, le représentant a déjà admis que la dernière partie de son projet d'amendement n'a aucune signification juridique.

M. Nowlan: D'accord, mais, monsieur le président,...

M. Stewart: Permettez-moi de relire ses paroles:

> Le paragraphe (1) restera en vigueur pendant les deux années qui suivront l'entrée en vigueur du paragraphe (1) et le restera après ces deux années, à moins que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne soit modifiée, et jusqu'à ce qu'elle le soit, de manière à retenir l'intention historique et l'objectif de favoriser l'accès de l'industrie des provinces atlantiques aux marchés du Canada en dépit de la distance.

Je dirais—et le député en a déjà convenu, je pense—que toute la partie commençant par «de manière à retenir l'intention historique et l'objectif» ne veut rien dire. En d'autres termes, monsieur le président, le blocage restera en vigueur jusqu'à modification de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Cette modification pourrait bien ne pas plaire du tout aux expéditeurs ou à la population des provinces atlantiques.

Il me semble que la motion du député a un deuxième tranchant très aiguisé. Il est vrai que cet amendement pourrait se traduire par une amélioration de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Il est également vrai, et encore est-ce une question d'opinion, qu'il pourrait déclencher une modification dont l'effet serait exactement le contraire.

Comme preuve que cela pourrait arriver, j'invoque le propre amendement du député. Il y est question de retenir l'intention historique et l'objectif de favoriser l'accès de l'industrie des provinces atlantiques aux marchés du Canada en dépit de la distance. Je prétends que l'intention historique et l'objectif de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes sont affaiblis depuis si longtemps que la loi, que le député tente de garder, ne répond plus à l'intention initiale du Parlement qui l'avait adoptée. Je ne tiens pas du tout à ce qu'on garde la loi si on n'y change rien. Je veux qu'on l'améliore. Autrement dit, je crois que l'intention du député est bonne. Dans l'incertitude chacun cherche à louvoyer, à proposer une sauvegarde qui soulève une présomption en sa faveur.

Mais ce n'est pas du tout ce que fait l'amendement à l'étude. En fait, il laisse entendre que le changement jouerait contre nous. Modifier les dispositions de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes pourrait débloquer les choses. Nous, des provinces atlantiques, devrions voir la situation telle qu'elle est. Nous devons reconnaître qu'il faudra faire quelque chose. Toutefois, les renseignements nous manquent pour élaborer une façon de régler notre problème. Nous ne manquerons donc aucune occasion de nous renseigner afin d'être prêts à trouver une solution souhaitable au problème des transports dans les provinces atlantiques. Telle est la meilleure façon de nous protéger.

• (4.20 p.m.)

J'exhorte le député de Digby-Annapolis-Kings à ne pas essayer de remporter une victoire superficielle à la Pyrrhus, le genre de victoire que ses amis de l'Ouest croient avoir gagnée hier. Nous autres, des provinces atlantiques, sommes beaucoup trop sophistiqués pour nous contenter de si peu.

M. McCleave: Monsieur le président, le député d'Antigonish-Guysborough semble montrer beaucoup d'incertitude. S'il a employé ce mot une couple de fois, c'est peut-être à cause de son entourage, étant malheureusement placé où il est. Mais je doute que les autres députés des Maritimes soient incertains quant aux objectifs que nous espérons réaliser, c'est-à-dire faire rétablir les droits qui nous avaient été accordés et que, de l'aveu général, une législature bien antérieure, comme l'a dit le député, nous a retirés petit à petit. Ces droits comprennent une aide pour nous permettre de vaincre les obstacles géographiques auxquels les provinces atlantiques doivent faire face.

La suggestion de l'honorable député de Digby-Annapolis-Kings a suscité la critique de l'honorable député d'Antigonish-Guysborough. L'amendement de l'honorable député de Digby-Annapolis-Kings prévoit simplement un blocage de deux ans, puis, à ce temps-là, si nous avons la foi, l'espérance, la charité et

d'autres manifestations de l'esprit pickersgillien, un autre amendement sera peut-être proposé, pour incorporer les constatations de l'examen en cours.

Nous sommes depuis longtemps saisis de cette mesure législative sur les chemins de fer. Je suis sûr que jadis on a dû insister pour la voir présenter avant deux ans, mais en vain. La question a été reportée d'un Parlement à l'autre et aujourd'hui, enfin, nous l'abordons.

Nous n'avons pas la certitude que cet examen sera mené à bonne fin et que la mesure législative qui en découle sera présenté au Parlement. J'irai jusqu'à parler d'incertitude, comme l'honorable député d'Antigonish-Guysborough; une incertitude très évidente. Après deux ans, plus de blocage; les taux de ces expéditions importantes augmenteront à moins que le Parlement n'adopte un amendement et ne prolonge cette disposition de la loi d'année en année jusqu'à ce qu'on légifère à la suite de cet examen.

Donc, pour cette raison, monsieur le président, et selon le principe qu'un mal familier n'est qu'un demi-mal, j'appuie l'amendement que le député de Digby-Annapolis-Kings proposera dans un instant.

M. Nowlan: Monsieur le président, à mon avis, cela va faire aboutir l'affaire. Je sais gré au député d'Antigonish-Guysborough de certaines de ses observations; mais si le but est bon, alors, j'estime qu'il l'emporte assurément sur l'aspect superficiel qu'a mentionné le député. Le but est bon et solide, mais le ministre et moi différons honnêtement d'avis quant à la façon d'agir du gouvernement, le moment venu, au sujet de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Étant donné les penchants de certains gouvernements, et compte tenu du manque d'initiative du gouvernement actuel dans cette région, j'estime que cet amendement dissipera au moins un peu de l'incertitude qui y règne.

Vu ce qui a été dit hier soir et aujourd'hui, et étant donné les mesures stimulantes que les chemins de fer adopteront, allant même à l'encontre du gel de deux ans proposé par le ministre, et aussi pour d'autres raisons, je propose, avec l'appui de l'honorable député d'Halifax:

Que le paragraphe 3 de l'article 335 soit modifié en retranchant tout le texte suivant le mot «et» et en y substituant le texte suivant:

...et le restera après ces deux années, à moins que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne soit modifiée, et jusqu'à ce qu'elle le soit, de manière à retenir l'intention historique et l'objectif de favoriser l'accès de l'industrie des provinces atlantiques aux marchés du Canada en dépit de la distance.

J'apprécie à leur juste valeur les remarques sur la rédaction de la deuxième moitié de l'amendement, mais c'est la première partie qui est la clause essentielle et qui devrait être incorporée dans la loi.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je crois qu'il y a un vice de forme dans l'amendement. Si on le prend à la lettre, il ne supprime aucune disposition; il semble simplement insérer ce texte dans l'article, ce qui est parfaitement absurde. Nous serions sûrement disposés à le rédiger autrement et je pourrais peut-être aider un peu le député en lui disant qu'il faudrait supprimer les mots qui figurent au paragraphe 3 et à y substituer son amendement. Je crois qu'il surmonterait ainsi le problème technique qui n'est pas grave. Cela nous arrive à tous lorsque nous proposons des amendements au comité.

Toutefois, monsieur le président, à mon grand regret, notamment parce qu'il s'agit d'un député nouveau venu qui fait déjà une excellente impression à la Chambre et pour qui nous avons tous, je crois, pour diverses raisons une très haute estime, particulièrement à cause de sa famille et de ses antécédents, je crains devoir rejeter l'amendement. Soit dit entre parenthèses, si l'on me permet un moment de rappeler un souvenir, lorsque j'ai siégé la première fois à la Chambre, son père était déjà un député respecté et avait été un des honorables vis-à-vis à me souhaiter la bienvenue. Il avait même eu l'amabilité de m'écrire un billet à la fin de ma première session pour me dire—bien que je pense vraiment ne pas avoir mérité cet éloge—que je ne m'étais pas trop mal tiré d'affaire et m'encourager à persévérer.

Donc, l'honorable représentant doit savoir que ce n'est pas par mauvaise volonté que je ne me sens pas en mesure d'accepter cet amendement. Je le rejette pour deux raisons; d'abord, je ne crois pas qu'il soit essentiellement bon; d'autre part, il pourrait causer de graves malentendus me semble-t-il et créer beaucoup de confusion s'il était adopté. C'est pourquoi j'espère que mes amis...

L'hon. M. Churchill:...sont ici. (*Applaudissements*)

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable député de Winnipeg-Sud-Centre, avec son intuition fulgurante que nous admirons tous, a deviné ma pensée, monsieur le président. J'espère que tous mes amis sont à la Chambre, et que tous mes amis, y compris ceux des provinces

atlantiques, mettront toute leur bonne volonté à rejeter avec moi sans l'ombre d'une hésitation l'amendement proposé par l'honorable représentant.

• (4.30 p.m.)

M. Bell: Monsieur le président, le ministre parle d'amis. Il comprend sans doute qu'il perd des amis importants par la façon dont il fait adopter ce bill. Au début, il a fait entrer le Sénat dans ses remarques. Il a perdu l'appui de cet endroit. Hier, il était évident qu'il perdrait l'appui de l'Ouest. Et maintenant, il est gravement menacé de perdre celui des provinces Maritimes. (*Applaudissements*)

Nous ne disons pas que toute la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes doit être modifiée ou revisée. Par contre, nous avons donné au ministre l'occasion d'insérer dans le bill quelques mots manifestant ses bonnes intentions dans cette question du gel. Nous avons expliqué franchement ce que nous demandions et le ministre a refusé d'y consentir. Moi qui viens des provinces Maritimes, on ne m'accusera pas d'avoir négligé leur cause quand une mesure aussi importante était présentée.

Des voix: Le vote.

(L'amendement de M. Nowlan est rejeté par 68 voix contre 41.)

M. le président: Je déclare l'amendement rejeté. Cela met-il fin à l'étude du nouvel article 335?

Des voix: D'accord.

M. le président: Le comité abordera l'examen du nouvel article 336. La parole est au député de Winnipeg-Sud.

M. Kindt: Monsieur le président, je voulais prendre la parole au sujet de l'article 335.

M. le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le comité a maintenant terminé l'étude de l'article 335.

M. Kindt: Permettez-moi d'être d'un autre avis. Le président ne m'a pas vu lorsque je me suis levé. Il n'a pas tourné la tête pour me voir.

M. le président: Je devrais peut-être préciser certaines choses. Si la présidence ne voit pas un député qui se lève, lorsqu'un article ou un paragraphe est adopté, le député devrait indiquer qu'il désire prendre la parole. Je donne la parole au député de Macleod sur le nouvel article 335.

[L'hon. M. Pickersgill.]

M. Kindt: Je vous remercie, monsieur le président. Je serai bref. Cet article vise les tarifs applicables au charbon et au coke.

L'hon. M. Pickersgill: Le député se rend-il compte que cet article ne traite que des tarifs dans le territoire choisi? Il n'a rien à voir aux tarifs du charbon en dehors de la région atlantique.

M. Kindt: Le ministre me dirait-il sur quel paragraphe ou article je devrais parler des tarifs du charbon expédié au Japon?

L'hon. M. Pickersgill: Sur l'article 336, lorsque nous y viendrons. Le député pourrait alors en parler.

M. Kindt: Tout ce bill est extrêmement

L'hon. M. Pickersgill: C'est juste.

M. Kindt: Tout ce bill est extrêmement embrouillant. J'ai lu l'article 336 et je ne vois pas quand je pourrais parler de la question que je voudrais soulever. Mais si le ministre dit que je peux parler sur cet article, je reprendrai mon siège jusqu'à la mise en discussion de l'article 336. J'espère qu'on me permettra de parler le premier.

M. le président: Sur l'article 336, la présidence a donné la parole au député de Winnipeg-Sud.

M. Sherman: Monsieur le président, le nouvel article 336 se rapporte à un certain nombre d'aspects au sujet desquels des députés de ce côté-ci de la Chambre se sont déjà reportés à maintes reprises durant l'examen de l'article 1 du bill, surtout avant le congé de Noël. J'ai participé à ce débat et j'ai consacré beaucoup de temps à la question précise qui est venue en discussion sur l'article 33. Le ministre et les autres membres du comité connaissent bien mes sentiments à l'heure actuelle au sujet des dispositions de cet article. Je vous demande de m'excuser, monsieur le président, si les observations que je formulerai dans les quelques minutes qui vont suivre semblent une répétition de ce que j'ai déjà dit. Il est nécessaire de répéter certaines choses et de souligner les arguments déjà invoqués particulièrement par ma propre province, le Manitoba, de concert avec les autres provinces des Prairies, dans la mesure où ils se rattachent aux principaux aspects de l'article 336.

L'article 336 vise deux sujets précis: la formule du tarif maximum et son mécanisme d'application, et la méthode d'identification d'un expéditeur captif aux termes de la mesure. L'Ouest a été très insatisfait de la for-

mule des tarifs proposée dans la nouvelle mesure et son mécanisme d'application. C'est de cet aspect de cet article que je veux parler maintenant.

D'autres députés ont dit, et j'ai dit moi-même, qu'il était extrêmement difficile, en fait impossible, privés des données sur les frais des chemins de fer que n'ont cessé de réclamer les provinces de l'Ouest, d'évaluer exactement les répercussions de la formule du tarif maximum. Les Canadiens de l'Ouest étaient mécontents de l'article 329. Ils ne le sont plus depuis qu'il a été modifié. Mais la majeure partie de l'article 336 ne leur plaît guère.

• (4.40 p.m.)

Au cours des dernières années, j'ai dit que ma province avait joué le rôle d'avant-garde dans la lutte entreprise pour doter notre pays d'une politique de transport globale, efficace et nouvelle, et pour concevoir de façon inédite une politique nationale de transport. Le ministre le reconnaîtra. Quelques-uns des arguments les plus élaborés et les plus logiques sur les transports, formulés à la Chambre ou à son comité permanent des transports ces cinq ou six dernières années, étaient l'œuvre du Manitoba qui a surtout travaillé de concert avec les autres provinces de l'Ouest. Personne ne niera que le Manitoba a été à l'avant-garde de la lutte pour l'amélioration du réseau de transport et de la politique dans ce domaine. Son rôle n'a nulle part été mieux démontré que dans l'important mémoire qu'il a présenté à notre comité permanent, l'automne dernier.

Ce mémoire a probablement nécessité deux ou trois années de préparation, et représente environ sept ou huit ans d'études assidues de la part des spécialistes manitobains des transports et des recherchistes du gouvernement provincial. Je ne ferai pas perdre aux députés un temps si précieux en ayant la présomption d'exprimer mon opinion et mes attitudes sur ce problème, sans mentionner les arguments officiels et spécifiques déjà présentés par ma province. C'est pourquoi je demande à la présidence et au comité la permission de consigner au compte rendu des déclarations, des recommandations et des conclusions spécifiques contenues dans le mémoire du Manitoba. Ce mémoire contient un si grand nombre d'opinions d'experts et de jugements fondés et valables qu'il ne devrait pas rester en plan au comité permanent. Ne pouvant le surpasser, je vais en citer quelques passages.

Le Manitoba a engagé deux experts-conseils du transport des États-Unis pour la préparation du mémoire, les professeurs d'université D. H. Borts et Ernest W. Williams Jr. Les préposés au transport du Manitoba se sont largement fondés, au cours de leurs délibérations, sur les connaissances techniques et l'expérience de ces spécialistes, et une partie considérable de leurs études et des conclusions qu'ils en ont tirées ont été incorporées dans la thèse soumise par le Manitoba.

Les deux professeurs en question, les spécialistes du gouvernement provincial et l'avocat-conseil engagés par le Manitoba, qui ont tous collaboré à la préparation du mémoire, s'accordaient entièrement pour dire que le nouvel article 336 renferme bon nombre d'imperfections et de points faibles, qu'il se montre inéquitable dans l'application de la formule des taux maximums et de ses dispositions concernant les expéditeurs captifs et l'identification de ces derniers.

Je voudrais m'en reporter ici au mémoire du Manitoba:

> Deux aspects de l'article 336 doivent retenir notre attention: tout d'abord, l'applicabilité de la formule des taux maximums, qui comprend la définition d'un expéditeur captif et les facteurs déterminants dans le cas de ce dernier; deuxièmement, l'aspect concernant la formule en soi.
>
> Dans l'étude de ce problème, la Commission royale d'enquête a signalé que tous les expéditeurs devraient pouvoir devenir captifs s'ils le voulaient. A la page 129 du volume II de son rapport, la Commission déclare:
>
> «Il incombe à l'expéditeur de chercher à obtenir l'état de dépendance. Les démarches qu'il entreprend en ce sens doivent avoir pour motif son mécontentement à l'égard du tarif de transport qu'il est obligé de payer.»
>
> Dans la mesure législative présentée actuellement; on considère que même les expéditeurs manifestement captifs doivent s'assurer de la chose en présentant une demande spéciale à la Commission. Il est difficile de comprendre pourquoi la mesure législative exige, de ceux qui doivent bénéficier de la recommandation de la Commission royale d'enquête, qu'ils s'astreignent à la difficulté de faire reconnaître leur droit au tarif maximum. Il ne faut pas oublier que la Commission royale d'enquête a conçu la formule comme une solution de rechange à la structure actuelle des taux de catégories. Tous les expéditeurs canadiens ont droit à un taux de catégories pour le transport de leurs denrées et ce droit n'entraîne nullement l'obligation d'expédier une quantité donnée de leurs produits.
>
> Voici ce que dit la Commission à la page 137 de son rapport:
>
> «Nous estimons qu'il nous incombe de chercher à remplacer le tarif maximum de catégorie qui est actuellement en vigueur par une méthode d'établissement des tarifs maximums plus pratique et qui permettra de protéger l'expéditeur sous la dépendance d'une compagnie sans restreindre l'application des principes ordinaires du commerce dans le secteur concurrentiel qui est de plus en plus important.»
>
> La Commission royale d'enquête a fait allusion, dans bon nombre de cas, à la loi sur la réduction des taux du transport de marchandises. La loi en soi était une preuve de la volonté arrêtée du Parlement canadien de faire en sorte que l'expression «expéditeur captif» puisse s'appliquer au moins aux expéditeurs de denrées soumises aux taux de catégories et non concurrentiels, vu que ce sont ces

derniers qui, aux yeux du Parlement canadien, devaient être libérés du fardeau excessif de la dernière augmentation générale des tarifs-marchandises, entrée en vigueur en 1958. On nous apprend maintenant, dans les dispositions du bill nº C-231, que les seuls expéditeurs captifs sont ceux dont les denrées ne peuvent être acheminées par un autre service de transport commun, efficace et concurrentiel que celui du transport par rail...

Nous en sommes maintenant au point où l'on considère que les seuls bénéficiaires possibles des mesures de protection, en vertu de la mesure législative, sont les expéditeurs jouissant des taux de catégories et dont les denrées représentent 1 p. 100 des marchandises transportées par les chemins de fer canadiens.

Il en a été particulièrement question dans un télégramme adressé au premier ministre par l'honorable Duff Roblin, premier ministre du Manitoba, de concert avec un au moins et peut-être deux des premiers ministres des autres provinces des Prairies, alors que le comité permament des transports étudiait le mémoire du Manitoba l'automne dernier.

Le mémoire disait ensuite:

Dans l'analyse des bordereaux d'expédition de 1965, le trafic assujetti aux taux par catégories représentait 1.7 p. 100 du volume des marchandises et environ 4.6 p. 100 des recettes globales des chemins de fer. Si l'on doit accepter ces chiffres, il faut assumer que la mesure a pour objet de n'assujettir à aucun contrôle environ 98 p. 100 du trafic. Par ailleurs, les membres du comité doivent se rappeler que les taux par catégories existants sont, de fait, les taux maximums que les chemins de fer sont autorisés à exiger d'un expéditeur au Canada.

Ces taux ne sont pas accordés aux expéditeurs par les chemins de fer à titre gratuit ni par contrat mais par l'autorité régulatrice. S'il faut accepter la définition susmentionnée de l'expression «expéditeur captif», la fixation des taux comportera désormais un concept alarmant. La situation serait la suivante: les taux par catégories actuels seraient mis au rancart, toutes les règles et règlements relatifs à la discrimination injuste et aux taux excessifs seraient éliminés et une nouvelle formule de taux maximums s'appliquerait, formule dont on ignore les répercussions puisqu'on a refusé de nous renseigner sur le coût.

• (4.50 p.m.)

Les deux spécialistes américains dont j'ai parlé ont fait des commentaires semblables sur la formule du taux maximum et des difficultés de l'expéditeur captif. Ils ont présenté des mémoires et à la province du Manitoba et au comité permanent des transports. Il importe, selon moi, de faire consigner au compte rendu certains de leurs arguments. Voici ce que disait à ce sujet le professeur Borts dans son mémoire sous le titre «Définition de la dépendance».

En vertu de l'article 336 du bill nº C-231, un expéditeur de marchandises peut demander à la Commission de déterminer quelles seraient les limites entre lesquelles se situerait probablement un taux fixe si l'expéditeur voulait devenir captif.

[M. Sherman.]

Après avoir été informé de ces limites par la Commission, l'expéditeur peut demander à être captif et celle-ci peut, après enquête, fixer un taux déterminé selon la formule du taux. La faiblesse de cette disposition, c'est qu'elle ne précise qu'un vague critère sur lequel la Commission peut se fonder pour déterminer si l'expéditeur peut être traité comme expéditeur captif. Cette vague définition se trouve tout au début de l'article. La voici: «un expéditeur de marchandises pour lesquelles il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer peut, etc.»

On ne précise pas quelle définition ou quel critère s'appliquera à un expéditeur captif selon ces termes.

Il est très difficile de préciser ce que veut dire l'absence d'un autre service efficace et concurrentiel. Dans un sens, il existe très peu de services concurrentiels au Canada où, tout d'abord, il n'y a que deux réseaux ferroviaires auxquels appartiennent aussi les entreprises de camionnage. Une foule de services sont peut-être efficaces au point de vue technique, mais ils ne sont peut-être pas concurrentiels au point de vue économique. D'autre part, comme les chemins de fer ont perdu du trafic au profit des entreprises de camionnage, d'autres services s'offrent donc à certains expéditeurs. Mais comment définir l'absence de ces autres services? Le paragraphe 1 de l'article 336 est vicieux, car on n'y explique pas ce que veut dire l'absence d'un autre service. Le trafic vraiment captif au sens économique comprend des produits lourds que les expéditeurs trouvent plus avantageux d'expédier par chemin de fer que par camion, à cause de la technologie actuelle et des frais de transport par chemin de fer et par camion. Cela englobe une catégorie si vaste de trafic, cependant, qu'il vaut sans doute mieux ne pas accaparer le temps du personnel d'une commission à lui faire décider qui est expéditeur captif et qui ne l'est pas, au point de vue économique. Le plus simple, c'est de demander à l'expéditeur lui-même d'en décider. Tout expéditeur devrait pouvoir demander à la Commission de fixer le taux qui s'appliquerait à lui, s'il se déclarait lui-même captif.

Puis, le mémoire continue:

Pour le taux qui doit être demandé aux expéditeurs captifs, la Commission a l'ordre de fixer un taux égal aux frais variables du transport de la marchandise et un montant égal à 150 p. 100 des frais variables.

C'est là une formule extrêmement généreuse pour les chemins de fer. Il serait assez généreux en effet de permettre à n'importe quel commerçant ou entrepreneur de toucher 150 p. 100 de plus que ses frais variables dans une situation concurrentielle donnée. On n'a pas fourni d'explication satisfaisante aux membres du comité permanent ou aux députés concernant la méthode adoptée pour en arriver à ce chiffre de 150 p. 100. Personne n'est remonté à la source, ni expliqué pourquoi il faut que ce soit 150 p. 100. Toutefois, c'est apparemment le taux qui sera incorporé à cette mesure législative pour l'éternité.

M. Borts signale plus loin dans son mémoire que la loi énonce une formule de coût très compliquée qui prévoit en fait une majoration de 150 p. 100 en plus du coût variable pour les chargements de 30,000 livres. Pour ceux de plus de 30,000 livres, les étranges dispositions de cette formule multiplient les majorations parce que l'aspect économique des chargements lourds ne se reflète pas dans les calculs de la conception artificielle du coût variable. Dans un mémoire antérieur soumis au ministère des Transports par les huit provinces, une analyse de la formule de coût révélait que la majoration du coût variable oscillait entre 150 p. 100 du coût variable pour un chargement de 30,000 livres et 600 p. 100 du coût variable pour un chargement de 140,000 livres.Le pourcentage de la majoration du coût variable augmentait parallèlement au poids des chargements parce que la formule de coût ne tenait pas compte de l'aspect économique des chargements plus lourds.

C'est là, monsieur le président, le point essentiel de la thèse de l'Ouest à l'égard de cet article; c'est-à-dire que les dispositions de la formule du taux maximum figurant dans cette mesure législative compromettent l'économie et le rendement au sens commercial, si l'on en croit les chemins de fer et les expéditeurs. On ne tient aucun compte des économies et des bénéfices possibles pouvant découler des chargements plus élevés. En fait, ces chargements et les économies qu'ils permettraient ne sont pas pris au sérieux. La formule du taux maximum proposée dans cette mesure législative détruit tout ce qui pourrait stimuler le rendement des chemins de fer dans ce domaine.

Arrivé là, je voudrais mentionner un argument spécifique du mémoire présenté par le Manitoba. Je vais citer directement le passage en question pour souligner ce point.

...la formule proposée dans le bill nº C-231 créerait une situation des plus injustes. La formule comprend un pourcentage fixé (150 p. 100) en plus du coût variable, pourcentage ne se rattachant à aucun facteur connu. Si les coûts des compagnies de chemin de fer augmentent de $1, le taux maximum de l'expéditeur sera porté à $2.50 (150 p. 100). De même, cette formule détruirait tout stimulant réel susceptible d'améliorer l'efficacité des compagnies de chemin de fer, car pour toute réduction d'unité de coût de $1, les compagnies de chemin de fer perdraient $2.50 de revenu. Cette décision n'est pas celle d'une commission chargée de déterminer les injustices dans la structure du tarif-marchandises des chemins de fer—pour alléger le fardeau des expéditeurs captifs et pour recommander des politiques propres à assurer l'exploitation plus efficace du système de transport canadien.

La thèse du Manitoba dont j'ai parlé, constitue un argument de poids, appuyé sur des preuves multiples et sérieuses; elle renforce ce que je tente de prouver ici: à l'article 336, avec ses dispositions concernant la formule du tarif maximum et l'expéditeur captif, compromettra le fonctionnement du système économique concurrentiel et les avantages que devraient pouvoir en retirer les expéditeurs, l'ensemble des chemins de fer de l'Ouest et l'économie de l'Ouest en général.

• (5.00 p.m.)

Traitant de la même question, voici ce que M. Ernest W. Williams avait à dire:

Le concept d'une formule basée sur un chargement de 30,000 livres...

C'est sur quoi repose la formule du tarif maximum dans le projet de loi.

...proposé par la Commission royale d'enquête contredit le but apparent de cette Commission: fournir aux expéditeurs une mesure de protection contre des frais généraux inutiles, quand il n'y a pas de moyens de transports pouvant remplacer avantageusement les chemins de fer. Il me semble tout aussi fâcheux d'insérer dans une loi un pourcentage fixe qui s'appliquera en sus du coût variable. Le rapport entre le coût global et variable, dans un réseau ferroviaire, va vraisemblablement changer avec le temps et on ne devrait pas être obligé de modifier une loi pour en tenir compte. L'origine du pourcentage de 150 p. 100 n'est pas bien expliquée dans le rapport de la Commission royale d'enquête, mais il faut rattacher la majoration qu'exigent les chemins de fer en sus du coût variable à leurs recettes qui varieront avec le temps. Le bill nº C-231 n'en dit pas un seul mot.

Plus loin, le professeur Williams déclare:

Les expéditeurs ont été traditionnellement autorisés à obtenir des taux justes et raisonnables des transporteurs publics, que la concurrence existe ou non.

Voici ce qu'il déclare plus loin dans son mémoire:

Il est judicieux de proposer que les réductions concurrentielles des tarifs ferroviaires, destinées à affronter la concurrence qui échappe à la mainmise des chemins de fer, soient liées à une promesse de la part des expéditeurs d'acheminer le trafic par chemin de fer. C'est l'un des avantages importants du régime canadien des frais convenus. Mais il est loin d'être aussi évident qu'un expéditeur soit obligé de s'engager à acheminer son trafic par chemins de fer pour pouvoir obtenir un taux maximum raisonnable au lieu d'un autre dépassant le taux normal.

Lorsque j'ai abordé ce sujet et d'autres connexes le 21 décembre, j'ai dit que la formule du taux maximum et son application causaient énormément d'inquiétude à un certain nombre d'entre nous au comité permanent, car il nous semblait qu'en vertu de cet article de la mesure proposée, on permettait aux chemins de fer de saigner, à leur gré, les expéditions de l'Ouest. Il me semble, tout comme à ceux qui ont préparé le mémoire du Manitoba, que cette situation et cette attitude peuvent difficilement contribuer à instaurer une économie saine dans l'Ouest canadien.

J'ai ici un tableau dont je voudrais citer certaines données pour illustrer les très grands avantages que le chemin de fer retire des marges bénéficiaires et des bénéfices à l'égard des chargements plus lourds. Le projet de loi prévoit que le taux maximum imposé à un expéditeur captif comprendra le coût variable plus 150 p. 100 de ce dernier à l'égard des chargements de 30,000 livres. A mesure que le poids des chargements augmente, le pourcentage du coût variable diminue réellement. Le taux maximum qu'un expéditeur doit verser diminue aussi dans une certaine proportion, mais par rapport au coût variable, la marge bénéficiaire et les bénéfices du chemin de fer atteignent des montants astronomiques.

Comme le signale le mémoire du Manitoba, la formule du taux maximum envisagée dans le bill C-231 ne fait pas profiter l'expéditeur de la réduction du coût unitaire causée par l'augmentation de la charge. Le comité aimerait peut-être que je le prouve par des chiffres. En partant de 150 p. 100 du coût variable du transport de 30,000 livres, la formule proposée aboutit à une réduction tarifaire de 6.6 p. 100 par charge de 50,000 livres, de 9.9 p. 100 par charge de 70,000 livres, de 11.5 p. 100 par charge de 90,000 livres et de 12.6 p. 100 par charge de 110,000 livres. Ces chiffres proviennent de l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis et sont basés sur le transport de marchandises sur une distance de 500 milles.

D'après la formule du taux maximum prévue dans le projet de loi C-231, le transport de 30,000 livres coûtera au plus $1.82 les 100 livres et celui de 120,000 livres coûtera au plus $1.59 les cent livres. Les sociétés ferroviaires gagnent donc $546 par wagon pour le transport de 30,000 livres et $1,908 pour le transport de 120,000 livres. Ce qu'il faut surtout remarquer, c'est que l'expéditeur d'une wagonnée de 30,000 livres n'est tenu de payer que $328.20 par wagon pour les frais généraux du chemin de fer, tandis que l'expéditeur d'une wagonnée de 120,000 livres doit payer $1,615.20 par wagon.

Pour établir une formule plus équitable, en ce qui concerne le taux maximum, il faut modifier une ou plusieurs hypothèses sur lesquelles repose le bill n° C-231. Le Manitoba l'a laissé entendre dans son mémoire et je souscris sans réserve à cette thèse. Le mémoire mentionne que la formule doit être revisée de façon à refléter les facteurs d'ordre économique impliqués dans le transport de wagonnées plus lourdes et la proportion entre la contribution et le total des frais variables.

Pour illustrer davantage ce point, j'aimerais parler d'un graphique préparé par le professeur Borts et que j'ai devant moi. Il s'agit d'une évaluation de l'établissement des taux maximums et des écarts par rapport au coût variable réel indiqué dans le bill n° C-231. L'étude s'inspire des coûts du Pacifique-Canadien pour 1953, tirés du rapport de la Commission royale d'enquête, et porte sur le transport d'un chargement sur une distance de 500 milles. Voici la ventilation qu'on y trouve: le coût variable sur un chargement de 30,000 livres, y compris le coût de l'argent, est de 50.2 cents; la majoration, par rapport au coût variable réel, est dans ce cas-là de 150 p. 100. Lorsque le chargement est de 50,000 livres, le coût variable descend à 34.1 cents. La majoration monte alors à 246 p. 100. A 70,000 livres le coût variable descend à 27.2 cents. Une des lois naturelles du monde des affaires veut que les gros chargements soient plus économiques, mais ici la majoration augmente par rapport au coût variable réel et aux profits du chemin de fer. Mon graphique le prouve en passant par divers niveaux de chargements et finit par démontrer que le coût variable d'un chargement de 130,000 livres est de 19.4 cents...

M. le président suppléant: A l'ordre, s'il vous plaît. Je regrette d'interrompre le député mais son temps de parole est écoulé.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, si le député ne compte pas s'étendre trop longtemps sur le sujet, peut-être serait-il souhaitable qu'il termine ses remarques afin que son argument soit tout d'une pièce.

M. le président suppléant: La Chambre y consent-elle à l'unanimité?

Des voix: D'accord.

M. Sherman: Je remercie le ministre et les membres du comité de leur obligeance. J'en arrive vraiment à une conclusion et je ne prendrai que deux ou trois minutes de plus du temps du comité.

Je souligne ceci: le coût variable d'un chargement de 130,000 livres est de 19.4 cents, soit 30.8 cents de moins que le coût variable d'un chargement de 30,000 livres. Le coût variable est le même à tous les niveaux, soit $1.26. Le taux maximal est basé sur la formule de 150 p. 100. La majoration par rapport au coût variable réel et au profit du chemin de fer est de 467 p. 100.

• (5.10 p.m.)

La conclusion, d'après ces chiffres, est inévitable: les sociétés de chemin de fer n'ont certainement pas avantage à améliorer les chargements ferroviaires, et il n'est pas dans leur intérêt de le faire. Si leur coût variable est

réduit, leur marge bénéficiaire, selon la formule actuellement prévue, baissera bien davantage. Elle augmenterait d'autant moins et à un rythme d'autant plus lent. La marge bénéficiaire diminuerait de façon aussi saisissante si les chemins de fer réduisaient leur prix de revient, ramenaient le chiffre des coûts variables à un niveau plus acceptable, et prenaient les mesures qui s'imposent pour rendre notre réseau de transport vraiment efficace. C'est pourquoi nous affirmons que la formule, telle qu'elle est conçue, s'oppose à des économies de ce genre et empêche les expéditeurs et les chemins de fer eux-mêmes de profiter des économies que représentent des chargements plus lourds. De ces économies, l'article sous sa forme actuelle ne fait aucun cas.

Enfin, monsieur le président, je voudrais revenir sur l'expéditeur captif et sa définition. J'en ai parlé le 21 décembre, alors que je participais au débat pour la première fois. Selon les experts qui ont préparé et présenté le mémoire du Manitoba, le nouvel article 336 (1) laisse tout à fait à désirer à propos de l'expéditeur captif et de sa définition. A leur avis, non seulement il ne définit pas comme il convient l'expéditeur captif, mais il enlève et refuse aux divers expéditeurs canadiens la protection qui était censée leur être assurée dans la mesure législative, par suite des études des entreprises par la Commission royale MacPherson et qui, nous le savons, ont donné lieu à la présente mesure.

Je proposerais donc, conformément à la proposition faite par le Manitoba dans son mémoire au comité permanent, qu'un paragraphe soit ajouté au nouvel article 336. Je ne le propose pas formellement en ce moment, mais j'aimerais que, durant le débat sur cet article—et cela serait peut-être avantageux pour les députés des deux côtés de la Chambre—l'on songe à insérer un paragraphe qui définirait mieux l'expéditeur captif. Je demande au ministre de persévérer dans ses bonnes dispositions et d'examiner ma proposition quelques minutes, pendant que le débat sur cet article se poursuit. Mon amendement viserait à ajouter à l'article 336 un nouveau paragraphe qui deviendrait le paragraphe 2 et se lirait comme suit:

Un expéditeur de marchandises à l'égard desquelles les taux en vigueur le 1er jour de janvier 1965 étaient les taux de catégorie et les taux de produits régis par la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises sera réputé ne pas disposer de service efficace et concurrentiel de transport en commun autre que celui qu'assurent un ou des transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer.

M. Olson: Monsieur le président, les remarques du député de Winnipeg-Sud m'ont vivement intéressé, car je me demandais s'il était assez courageux pour essayer de modifier le nouvel article 336 de manière à lui donner quelque utilité. J'ai examiné cet article avec le plus grand soin et me suis arrêté à bien des moyens de l'améliorer. J'ai songé à présenter des amendements qui permettraient d'établir un contrôle des taux maximums au besoin. Je dois malheureusement dire au comité que pour moi, il n'y a rien à faire pour réparer cet article; j'ai donc l'intention d'en proposer la radiation plus tard. Je sais très bien, en disant cela, que l'exploitation de l'entreprise de certains expéditeurs canadiens est totalement tributaire du transport de marchandises par chemin de fer.

Selon moi, l'article 336 n'établit aucun contrôle efficace des taux maximums. J'en suis arrivé à cette conclusion à la suite de nos nombreuses discussions. On utilise des facteurs fictifs de chargement, 30,000 livres par exemple, et on prévoit une allocation de 150 p. 100 au-delà des coûts variables inconnus qui entrent dans cette formule; voilà pourquoi il me semble que nous pourrions nous en passer avec bonheur.

Le 20 décembre, j'ai traité de cette question avec beaucoup de soin et j'ai signalé ce qui me semblait être les faiblesses de l'article 336. J'ai donné ces raisons à la Chambre la première fois que le bill est revenu du comité permanent des transports et des communications. Je n'ai pas l'intention de reprendre tous ces arguments, car le ministre et les membres de ce comité permanent savent qu'au cours du débat au comité j'ai tenté d'obtenir certains éléments de prix de revient que je jugeais essentiels pour prévoir les effets probables de la mesure. Je n'ai pas réussi à convaincre les membres de ce comité que ces données étaient essentielles et que nous avions le pouvoir de les demander. Je le regrette, mais le fait est là.

Après avoir étudié cet article et l'avoir comparé à l'article 16, qu'on a mentionné au cours de ce débat et qui a été étudié par le comité permanent, je suis certain que si l'on supprimait l'article 336 de la loi, mentionné à l'article 53, il faudrait dépendre entièrement de l'article 16 pour la réglementation du tarif maximum. A mon avis, cela serait beaucoup mieux que d'exiger une preuve de captivité d'un expéditeur qui croit être captif aux termes de la définition que renferme cet article; et même à cela, il vaut encore mieux s'en tenir à l'article 16 que d'essayer de faire appliquer cette formule.

Cet article, à mon sens, est inutile. Si on l'enlevait, les expéditeurs au Canada s'appuieraient entièrement sur l'article 16 s'ils voulaient en appeler d'un taux exigé ou imposé. Je crois qu'il serait bon d'attirer l'attention du comité sur le libellé de l'article 16, afin qu'il comprenne mieux mon argument. J'espère que le comité sera d'accord; j'espère aussi que le ministre le sera. S'il est prouvé que l'intérêt public est touché, la nouvelle Commission des transports est naturellement autorisée, en vertu de l'article 16, d'abord à enquêter, puis, en vertu du paragraphe 4 de l'article 16, à rendre une ordonnance pour remédier à la situation. Je préférerais de beaucoup m'appuyer sur le libellé de cet article que sur celui de l'article 336. L'article 16(2) stipule:

Lorsqu'une personne a lieu de croire...

b) que l'effet de l'établissement d'un taux par un ou plusieurs transporteurs en conformité de la présente loi ou de la loi sur les chemins de fer après l'entrée en vigueur de la présente loi, peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes ou les conditions du transport...

Et ainsi de suite. Dans ce cas, l'expéditeur peut demander à la Commission l'autorisation d'en appeler du taux. Si la Commission est convaincue de prime abord que l'appel est justifié, elle est obligée d'enquêter. Après l'enquête, les dispositions du paragraphe 4 de l'article 16 s'appliqueront. Ce paragraphe déclare:

• (5.20 p.m.)

Si la Commission, après une audition, conclut que l'action, l'omission ou le taux qui fait l'objet de l'appel nuit à l'intérêt public, elle peut, nonobstant la fixation d'un taux en conformité de l'article 336 de la loi sur les chemins de fer mais en tenant compte de l'article 334 de ladite loi, rendre une ordonnance sommant le transporteur de supprimer la cause du préjudice dans les taxes ou conditions pertinentes...

Nous avons beaucoup insisté auprès du ministre pour faire insérer une disposition en ce sens dans la loi et nous l'avons obtenue. Je crains cependant que si les dispositions de l'article 336 sont maintenues dans la loi et qu'un expéditeur croit payer un taux exorbitant, injuste peut-être, autrement dit, un taux supérieur à celui que paie un autre expéditeur pour le même produit et dans les mêmes conditions la Commission pourra lui signaler que l'article 336 lui offre une solution. Mais il ne renferme pas de remède efficace. Autant que nous puissions en juger, le taux maximum établi grâce à l'application de la formule et les éléments de l'article 336 n'offriraient pas le moindre avantage. Nous sommes incapables de faire des calculs parce qu'on ne nous a fourni aucune donnée concernant les frais variables, comme on les appelle, de sorte que nous ne pouvons déterminer le taux applicable à certaines denrées par rapport au taux actuel.

[M. Olson.]

Comme je l'ai dit très souvent au Comité, les députés ont non seulement le droit mais le devoir de se renseigner sur les effets probables de la mesure. Autrement dit, nous devrions avoir suffisamment de renseignements pour être en mesure de prévoir les fluctuations des taux, ou tout au moins, quelques échantillons des taux si la loi qu'on nous demande d'adopter est effectivement mise en vigueur. Nous ne sommes pas en état de le faire sans connaître tout les éléments de la formule et les frais variables dont on a demandé la divulgation. Nous avons eu certains échantillons portant sur le soufre, le bois d'œuvre, l'acier, le bœuf abattu et ainsi de suite et j'ai présenté une motion à ce sujet. Nous ne demandions pas des taux précis imposés à un expéditeur donné par les chemins de fer, mais des échantillons, afin de pouvoir utiliser la base de 30,000 livres et faire des calculs en fonction de chargements allant jusqu'à 50,000 ou 70,000 livres, tout en tenant compte des 150 p. 100 prévus à l'article 336, pour voir quel serait le résultat final. Nous ne pouvons le faire parce que nous ne connaissons pas les frais variables qui sont essentiels à ces calculs.

Une autre raison importante à l'appui de mon raisonnement est que, lorsqu'ils se sont présentés devant le comité permanent, le président du Pacifique-Canadien et celui de son conseil d'administration, ainsi que le ministre lui-même, ont dit qu'ils ne pouvaient penser à aucun expéditeur vraiment captif. Le ministre a seulement concédé qu'un expéditeur qui paye des taux de catégorie peut être considéré comme captif. Le ministre sait très bien que moins de 5 p. 100 des marchandises transportées actuellement le sont aux taux de catégorie. Il sait aussi que certains des autres taux de catégorie en vigueur sont jusqu'à cinq ou six fois plus élevés que le taux normal en vigueur. Je pense à certains exemples, notamment le charbon. Sans avoir les chiffres exacts sous les yeux, il me semble que le taux de catégorie pertinent pour les expéditions de l'Alberta à l'Ontario est d'approximativement $33 la tonne, alors que le taux exigé est d'environ $8. Autrement dit, le taux de catégorie est de 400 p. 100 plus élevé que le taux normal exigé actuellement. Quel groupe sera protégé par la disposition à l'étude si les expéditeurs aux taux de catégorie sont les seuls à être considérés comme captifs? Nous savons que moins de 4 p. 100 du trafic bénéficie des taux de catégorie.

Cet article n'aidera pas les provinces de l'Ouest et les Maritimes, à accéder aux marchés du centre du Canada. Le ministre et les dirigeants des compagnies de chemin de fer m'ont persuadé que l'article 336 ne sera pas utilisé. Dès lors, je l'ai dit dès le début, je préférerais infiniment voir le contrôle du taux maximum inséré à l'article 16 qu'à l'article 336.

Outre les difficultés évoquées par le député de Winnipeg-Sud, un des problèmes créés par le contrôle du taux maximum sera de conférer à ceux qui, aux sociétés de chemins de fer, sont responsables de la détermination des taux, un plus grand contrôle sur l'expansion économique du Canada qu'il n'est souhaitable. Et cela parce que c'est eux qui auront la prétendue liberté totale de déterminer les taux et de soutenir la concurrence. Je ne vois rien dans ce projet de loi qui pourrait les empêcher de donner un traitement préférentiel à certaines sociétés et à certaines régions au détriment des autres, sachant, notamment, combien sont nombreux leurs placements.

L'hon. M. Pickersgill: Puis-je poser une question à l'honorable représentant? Fonde-t-il son opinion sur l'hypothèse portant que si la mesure est adoptée et que les chemins de fer sont autorisés à fixer leurs taux, ils pourront garder ces taux secret?

M. Olson: Non, monsieur le président, mais ce serait pour moi un grand soulagement si je savais que tous les taux imposés aux expéditeurs seront rendus publics.

L'hon. M. Pickersgill: Si le député veut bien me le permettre, je lui dirai qu'au cours du débat antérieur sur l'article 16—le représentant était alors absent du comité—j'ai eu l'impression que plusieurs députés semblaient éprouver certains doutes sur ce point. Ne me fiant pas à ma connaissance de la loi, je me suis renseigné auprès des légistes non seulement de mon ministère mais aussi du ministère de la Justice, et ils m'ont donné raison en m'assurant qu'en vertu de la loi actuelle, qu'il s'agisse de taxes convenues ou de tous autres taux exigibles pour le transport de marchandises par chemin de fer, les taux doivent être publiés afin que tous les expéditeurs en prennent connaissance. Il semble donc impossible qu'une compagnie de chemin de fer accorde un avantage indu à une compagnie, dans laquelle elle a un intérêt pécuniaire, sans qu'une autre entreprise puisse profiter du même taux. Même si elle ne le pouvait, elle pourrait en appeler en vertu de l'article 16. Voilà précisément l'objet de cet article. Sans crainte d'erreur, je crois pouvoir assurer au député qu'aucune taxe présentement en vigueur ou prévue dans la nouvelle loi ou dans la loi sur les transports qui prévoit les taxes convenues n'est valide à moins qu'on ne la publie. Toutes les taxes doivent être publiées.

• (5.30 p.m.)

M. Olson: Je m'en réjouis, car au moins, les autres expéditeurs prendront connaissance des taux en vigueur. Je remercie donc le ministre de ce renseignement.

Passons au point suivant. A supposer qu'une filiale du Pacifique Canadien pratique un taux inférieur pour le transport d'une même denrée sur une même distance, qu'est-ce que les autres expéditeurs pourront y faire? Devront-ils prouver que l'intérêt public est en jeu ou demander à la nouvelle Commission canadienne des transports, en vertu de l'article 336 proposé, d'appliquer un taux maximum dans leur cas?

L'hon. M. Pickersgill: Ils pourraient certainement invoquer l'article 16. Le député ignore peut-être que le comité, en étudiant l'article 16, a adopté un amendement qui, sans définir globalement l'intérêt public, a stipulé comme contraire à ce principe tout désavantage injuste comme on peut le voir dans la dernière partie de cet article. Donc, ces expéditeurs n'ont qu'à prétendre—sans avoir à le prouver pour obtenir une audience—qu'un autre expéditeur jouit d'un avantage injuste. Ainsi, la Commission serait saisie d'une cause en bonne et due forme qui serait nécessairement entendue.

M. Olson: C'est un renseignement très utile. Je suis heureux d'apprendre que l'article 16 a été amendé de façon à rétablir, partiellement tout au moins, le droit de porter plainte comme autrefois pour discrimination. La Commission des transports du Canada entend ces plaintes depuis des années. Ce que le ministre vient de dire à propos de la publication de tous les taux, peu importe à qui ils sont imposés et de l'amendement à l'article 16 permettant aux expéditeurs de porter plainte pour injustice, aussi bien que le fait que la Commission aura le pouvoir d'émettre une ordonnance pour réparer les injustices, tout cela renforce ma thèse, à savoir que le nouvel article 336 ne se justifie pas.

L'article 16 a été amendé de façon à accorder au nouvel organisme le pouvoir qu'a actuellement la Commission des transports du Canada de juger les cas de discrimination, mais on devrait à mon avis insérer d'autres dispositions dans cet article. On devrait stipuler, par exemple, que le transport de la même marchandise dans les mêmes circonstances ne devrait pas commander sur une plus courte distance un taux plus élevé que sur un plus longue distance. Toutefois, que la loi soit explicite ou non sur ce point, j'espère que la

nouvelle Commission tiendra compte de ce facteur lorsqu'elle décidera dans sa sagesse quel remède apporter à une situation. Nous pourrions peut-être nous en tenir à cela pour commencer.

Je ne tiens pas à retarder le travail du comité, monsieur le président, vu que j'ai avancé le même argument au comité permanent. Les députés, s'ils le désirent, pourront s'en rendre compte en consultant le procès-verbal des délibérations du 20 décembre. J'avais soutenu que les dispositions et la formule du nouvel article 336 n'assuraient en fait aucune protection efficace contre les taux maximums. J'espère donc que le ministre, ses collègues et les députés de ce côté-ci de la Chambre partageront mon avis et appuieront l'amendement que je vais maintenant présenter.

C'est un amendement très simple. Je propose:

...que l'article 336 (art. 53) soit supprimé.

Enfin, monsieur le président, je reviens à ce que j'ai dit au début, à savoir que les expéditeurs, pour se protéger contre les taux maximums auraient avantage à s'en remettre exclusivement à l'article 16 plutôt qu'à s'exposer à voir la nouvelle Commission des transports invoquer le nouvel article 336 et appliquer la formule qui y est prévue, ou des chiffres calculés en fonction de cette formule.

L'hon. M. Pickersgill: Je dirai brièvement que je ne pourrai pas appuyer cet amendement même si, je l'admets, l'argument du député est très original et bien à propos. Je conviens avec lui que l'article 16, tel qu'il est maintenant libellé après avoir été amendé par le comité, intéressera plus que le nouvel article 336 un nombre beaucoup plus considérable d'expéditeurs qui estiment ne pas pouvoir négocier un tarif équitable à cause de la concurrence injuste qu'ils subissent. Je ne crois pas, toutefois, que l'article 336 mérite les objections invoquées par le député pour justifier sa suppression.

Je dis en toute franchise, comme je l'ai signalé au comité, qu'à mon avis, un grand nombre d'expéditeurs qui envoient leurs marchandises conformément aux tarifs des produits désignés ne tireraient guère d'avantage de l'article proposé 336. On me corrigera sûrement si je fais erreur, mais si je me rappelle bien, environ 5 p. 100 du trafic et 1½ p. 100 des recettes des chemins de fer—ou bien c'est peut-être l'inverse—proviennent des taux de catégories. Si l'on songe à l'énorme quantité de marchandises transportées par les chemins de fer du Canada, selon moi, on ne devrait pas négliger cette minorité d'expéditeurs qui paient à l'heure actuelle, les véritables taux maximums c'est-à-dire les taux de catégorie que prévoit la loi actuelle. Certains de ces expéditeurs sont peut-être laissés sans protection parce qu'ils ne seraient vraiment pas en mesure de se comparer à d'autres. Ils paieraient peut-être exactement les mêmes taux que leurs voisins dans les mêmes circonstances. A mon avis, on laisserait sans protection un groupe de petits expéditeurs, ayant relativement peu de pouvoir pour négocier.

Je ne discuterai pas, pour le moment, de la valeur de la protection. Toutefois, le député de Winnipeg-Sud a fait état du témoignage du professeur Borts. Sans en parler longuement, j'aimerais recommander aux députés qui s'intéressent particulièrement à cette question de consulter le compte rendu des délibérations du comité, en date du 24 novembre. Il a prétendu, il est vrai, qu'il n'avait pu obtenir toutes les données voulues pour faire son analyse, mais son étude est tout de même considérable. Je pourrais peut-être citer ses paroles:

Nous avons découvert que certaines catégories de marchandises, assujetties à des taux élevés, pourraient fort bien amener les expéditeurs à tenter d'obtenir un taux captif en vertu du projet de loi. Il s'agit des marchandises dont les chargements varient entre 15 et 35 tonnes et pour lesquelles un taux élevé est exigé.

• (5.40 p.m.)

Il s'agirait ici de petits expéditeurs. Nous aurions tort, à mon avis, d'abolir la protection dont ils peuvent jouir. A mon avis, cet article assure une protection, mais pas pour les expéditeurs de produits en vrac, je le concède. Cela est possible dans un cas isolé, mais on ne m'en a pas signalé de semblable. Dans les régions où il y a des voies ferrées mais pas de chemins et, par conséquent, pas de service de camionnage, un expéditeur serait à la merci des chemins de fer et les conditions prévues aux termes de l'article 16 pourraient, cela est concevable, ne pas s'apliquer de l'avis de la Commission.

M. Olson: Puis-je poser une question? L'article 16(4) stipule que la Commission des transports sera autorisée à rendre une ordonnance en vue de supprimer la cause du préjudice dans les taxes ou conditions pertinentes spécifiées. Si l'on s'apercevait que les taxes dépassent les 150 p. 100 du coût variable, la Commission n'aurait-elle pas, aux termes de ces dispositions, l'autorité de modifier les taxes et de les ramener au-dessous de ces 150 p. 100

L'hon. M. Pickersgill: C'est bien ce que je pense. Par conséquent, si nous supprimions cet article et la référence à 150 p. 100, il n'y aurait aucune directive. Il ne me semble pas...

M. Olson: Je parlais de l'article 16, non de l'article proposé 336.

L'hon. M. Pickersgill: Sans doute, mais je ne crois pas qu'il y ait conflit entre les deux articles. A mon avis, tous deux sont nécessaires pour protéger les expéditeurs. Je ne crois pas qu'il y aurait danger que la Commission, si quelqu'un se plaignait à elle d'être victime d'un désavantage injuste, et si elle était d'accord, ferait autre chose qu'insister pour aligner le taux sur celui dont jouit indûment quelqu'un dont l'avantage serait démontré.

Cette disposition est maintenant insérée dans les deux parties de l'article 16, la partie qui établit une présomption et la deuxième partie. Il se peut que certains expéditeurs, en raison de leur statut intrinsèque d'expéditeur captif et du peu d'importance de leur entreprise, pourraient obtenir un taux qui, dans certains cas, serait encore plus favorable en vertu de l'article 336 que celui qui est actuellement imposé en vertu des taux de catégories. Le professeur Borts a conclu que c'était la situation probable dans le cas de certains petits expéditeurs.

Je ne voudrais pas, en acceptant l'amendement, supprimer cet article et éliminer cet avantage éventuel lorsqu'en fait je crois qu'il ne pourrait être préjudiciable à personne aux termes de l'article 16. Voilà pourquoi, je ne saurais appuyer l'amendement.

M. Schreyer: Monsieur le président, il y a, à mon avis, des motifs valables d'appuyer l'amendement. Une des raisons les plus importantes qui milite en faveur de l'amendement tendant à supprimer cet article est que les dispositions de l'article 336 n'accordent pas de protection réelle aux expéditeurs de marchandises pondéreuses. A mon avis, l'article 336 qui nous est proposé donne une impression des plus trompeuses. Il fait croire qu'une sorte de contrôle et de protection sera accordé par la loi à certaines catégories et à certains types d'expéditeurs, ce qui est faux. C'est faux, pour les raisons que deux orateurs, les représentants de Winnipeg-Sud et de Medicine Hat, ont déjà exposées au comité.

Lorsque le comité permanent étudiait cet article, on le considérait comme le point déterminant de tout le projet de loi, comme l'essentiel de ses dispositions législatives. En fait, dans certaines régions du pays il faut évidemment ajouter de nouvelles dispositions à la loi sur les transports et préciser nos politiques de transport de la même façon. Il est possible que dans certaines régions du pays une rivalité massive et envahissante ait grandi entre les différents moyens de transports depuis dix ou vingt ans, ce qui permet aux autorités, le gouvernement, d'assouplir ou de réduire les règlements. Mais dans d'autres régions, cette «rivalité envahissante» entre différents secteurs de l'industrie des transports n'existe pas pour nombre de produits.

Nous devrions sûrement avoir des dispositions régulatrices plus appropriées que celles de l'article 336. En dernière analyse, je pense qu'il serait préférable de le supprimer pour éviter toute erreur, toute illusion ou tout malentendu, et les expéditeurs pourraient toujours trouver une certaine protection à l'article 16. Le seul règlement qui vaille à cet égard, s'il en existe un dans le bill, ne saurait se trouver qu'à l'article 16, et non pas dans la disposition à l'étude. A mon avis, le député de Medicine Hat a eu raison dans son argument principal.

L'une des principales lacunes de l'article 336 est qu'il ne donne pas une définition suffisante de ce qu'est un expéditeur captif. L'objet en est de permettre à ce dernier de demander à la Commission la fixation d'un taux maximum ou un contrôle des taux qui lui assurera une certaine protection contre les taux indûment élevés des compagnies de chemins de fer. Si tel est l'objet de l'article en cause, il est déficient puisqu'il ne stipule pas ou ne définit pas suffisamment ce que sera un expéditeur captif.

Le ministre a refusé à maintes reprises d'envisager la possibilité de trouver une définition plus précise ou plus exacte du terme «expéditeurs captifs». Mettons qu'on réussisse à prouver à la Commission sa qualité d'«expéditeur captif» et qu'on lui demande de fixer un taux, je prétends que le Parlement n'est pas en mesure d'évaluer le bien-fondé de la formule utilisée par la Commission pour fixer ce taux. Je l'ai déjà dit deux fois au moins au cours de ce débat et c'était, sauf erreur, à propos de l'article 1.

Le comité ne sera pas en mesure d'évaluer l'efficacité et la justesse ou l'équité de la formule parce qu'on a rejeté au comité une motion en bonne et due forme demandant que les chemins de fer nous fournissent la documentation nécessaire sur les coûts.

La formule de base s'inspirant de wagonnées normales de 30,000 livres, comment peut-on faire le calcul, admettant qu'il y ait des coûts variables, à partir d'une norme pondérale aussi arbitraire, si l'on permet d'ajouter au coût variable 150 p. 100? Peut-on dire que c'est juste? Peut-on dire que nous aurons là une formule efficace qui assurera à l'expéditeur une protection suffisante quant au tarif ferroviaire?

• (5.50 p.m.)

On a maintes fois répété que les chemins de fer se procuraient des wagons de plus en plus gros afin de transporter des charges de plus en plus lourdes. Sur quoi se fonde-t-on pour justifier l'imposition d'une formule de taux maximum fondée sur une wagonnée normale de 30,000 livres? Souvent, les chargements de denrées transportées par rail atteignent 90,000, 120,000, 130,000 et 140,000 livres. Les tableaux que le ministre a vus l'indiquent. Si la formule se fonde sur des wagonnées de 30,000 livres et si l'on permet d'ajouter au coût variable une marge de 150 p. 100, cela veut dire que les compagnies pourront augmenter de 150 p. 100 le prix d'une expédition de 30,000 livres, de 300 p. 100 le prix d'une expédition de 70,000 livres et de plus de 400 p. 100 celui d'une expédition de 120,000 livres.

Est-ce réaliste? Est-ce sensé que le bill comporte un article prévoyant un taux maximum qui, dans certains cas, permettra aux chemins de fer une majoration de plus de 400 p. 100? Envisagé dans cette optique, j'estime que l'article en question est absurde et c'est d'ailleurs de ce point de vue qu'il faut le considérer.

Le ministre a entendu les propositions utiles que les conseillers des trois provinces des Prairies ont formulées dans leurs mémoires, à savoir qu'il fallait modifier la définition des expéditeurs captifs, à l'article 336. Ils ont soutenu qu'il fallait redéfinir le terme expéditeur. Dans leurs mémoires, le Manitoba et l'Alberta ont recommandé comme base de la formule de calcul, non pas un poids arbitraire de 30,000 livres, mais bien le coût variable réel. On a également soutenu qu'il convenait de permettre aux chemins de fer une majoration qui leur assurerait des gains raisonnables ou permissibles. A cette étape des audiences du comité, le ministre a fait cette fameuse remarque qu'à y bien réfléchir il doit sans doute regretter et selon laquelle la notion de rentabilité équitable comme fondement d'une disposition législative est—et je cite ses propres paroles—«une notion moyenâgeuse».

L'hon. M. Pickersgill: Le député aurait-il l'obligeance de citer textuellement mes paroles?

M. Schreyer: Le ministre va-t-il nier avoir dit que l'idée d'un revenu équitable était un concept médiéval?

L'hon. M. Pickersgill: Non, mais je ne me souviens pas d'avoir dit cela. Je crois avoir dit que l'idée d'un prix équitable, par opposition à un prix établi sur le marché, était un concept médiéval. Je suis un vieil historien, monsieur l'Orateur, et en employant le mot «médiéval», je ne voulais pas parler du 19e siècle. Je parlais de la philosophie thomiste, du concept d'un juste prix. J'ai dit qu'il ne semblait pas possible à mes yeux de déterminer les bénéfices admissibles dans le domaine de la concurrence et que je ne voyais pas comment, en permettant aux chemins de fer de se livrer à la concurrence dans un vaste secteur et en leur imposant une réglementation dans un secteur de moindre importance, nous pourrions répartir leurs profits. Comment faire alors la distinction entre les bénéfices provenant du marché libre et ceux du secteur assujetti aux règlements, de façon à déterminer le montant des bénéfices admissibles dans le secteur de réglementation. C'est un problème d'ordre mathématique si compliqué qu'il nous faudrait l'étudier au moins jusqu'à l'an 2000 pour en venir à bout.

On pourrait en arriver à une solution, si tout l'ensemble du régime était réglementé, comme dans le cas de la compagnie de téléphone Bell. Mais comment départager les bénéfices, quand il est question de réglementer un secteur et d'autoriser la concurrence ailleurs? Je ne vois pas comment y arriver. Avec les bénéfices permissibles, l'idée de concurrence serait naturellement un non-sens. Comment pouvez-vous dire qu'il y aura concurrence, tout en n'autorisant que des bénéfices admissibles? Vous ne dites pas cela à la compagnie d'aluminium, ni aux cultivateurs de l'Ouest canadien. La distinction est sûrement manifeste ici.

Les députés ne devraient pas se raporter à deux de mes déclarations, faites en différentes occasions, et d'en réunir quelques parties pour en faire une seule déclaration.

M. Schreyer: J'avoue que je n'avais pas saisi l'allusion au thomisme faite par le ministre. Je me rends compte qu'il vaut mieux se fier à la parole du ministre puisqu'il nie avoir fait la déclaration.

L'hon. M. Pickersgill: J'ai dit certaines sottises, mais je ne me les rappelle pas toutes. J'ai dit—pour m'en tirer sans trop d'inconvénients—que je ne me souvenais pas d'avoir fait la déclaration en question et j'ai concédé au député l'essentiel des déclarations dont je me souviens.

M. Schreyer: Puis-je déclarer qu'il est six heures?

L'hon. M. Pickersgill: Je pourrai peut-être m'adresser à vous, monsieur, une fois que vous occuperez le fauteuil.

M. le président: A l'ordre. Comme il est six heures, et en conformité du Règlement provisoire, il est de mon devoir de quitter le fauteuil, afin que la Chambre puisse passer aux mesures d'initiative parlementaire.

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

SUJET DES QUESTIONS DEVANT ÊTRE DÉBATTUES

M. l'Orateur suppléant: Il est de mon devoir, en conformité de l'article provisoire 39A du Règlement, d'informer la Chambre que les questions suivantes seront débattues à 10 heures ce soir: le député de Lotbinière (M. Choquette): les transports—les mesures à prendre par le gouvernement à la suite du verdict rendu sur la tragédie de Dorion; le député de Timmins (M. Martin): le gaz naturel—la *Trans-Canada Pipe Lines*—le jumelage du pipe-line; le député de Parry-Sound-Muskoka (M. Aiken): la pollution—recherches à poursuivre sur les détersifs.

• (6.00 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, le whip de notre parti me dit que les députés se sont consultés et qu'on s'est entendu pour renoncer à l'heure réservée aux mesures d'initiative parlementaire et revenir aux travaux en cours lorsque Votre Honneur a pris le fauteuil. On est aussi convenu qu'avant de se former en comité de nouveau, il serait décidé que la séance serait suspendue de 7 heures à 8 heures. Si mon interprétation est juste, on pourrait peut-être en faire la proposition.

M. l'Orateur suppléant: La Chambre consent-elle d'abord à renoncer pour aujourd'hui à l'heure réservée aux mesures d'initiative parlementaire, puis à ce que la séance soit suspendue de 7 heures à 8 heures?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur suppléant: Le comité reprend ses travaux.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill nº C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

Sur l'article 53—

M. Schreyer: Monsieur le président, les faiblesses du nouvel article 336 sont telles qu'elles portent atteinte au bon sens, à la justice et à la modération. A moins que le ministre ne puisse enfin nous assurer que certains changements et certains amendements d'importance seront adoptés, je me vois contraint d'appuyer l'amendement visant à supprimer cet article.

En ce cas, il y a amplement lieu, je pense, de se répéter. La controverse a porté dans une large mesure sur le contrôle du taux maximum et, je le répète, en l'absence d'une définition plus précise et plus complète de l'expéditeur captif, ce nouvel article laissera vraiment à désirer. En outre, à moins que le ministre ne soit disposé à modifier la formule d'application du contrôle du taux maximum, et à abandonner la base fictive de la norme arbitraire d'un chargement de 30,000 livres, il sera impossible de l'utiliser de façon juste et équitable.

Nous devrions abandonner non seulement la norme arbitraire et fictive du chargement de 30,000 livres, mais encore la formule du coût variable plus 150 p. 100. Le taux devrait comporter le coût variable plus un niveau autorisé de recettes en rapport avec le coût. Ce n'est pas une idée farfelue qui me vient sous l'inspiration du moment; c'est une proposition concrète, présentée au ministre par l'avocat-conseil des trois provinces des Prairies, et elle est manifestement bien supérieure à celle du ministre.

Je suis convaincu que le ministre a lu les procès-verbaux des délibérations du comité des transports et des communications qui figurent au fascicule 40, en date du 24 novembre 1966. A la dernière page, on trouve un tableau des taux maximums dressés par deux spécialistes dont les services avaient été retenus par les provinces des Prairies pour étudier la question du contrôle des taux maximums. Dans ce tableau, ils ont calculé que, d'après la formule de contrôle du taux maximum incluse dans le projet de loi, les chemins de fer jouiront d'une marge bénéficiaire de 150 p. 100 en transportant sur une distance de 500 milles un chargement de 30,000 livres, s'il s'agit d'un transport visé par les dispositions concernant l'expéditeur captif du nouvel article 336. Si toutefois, les marchandises sont expédiées dans un chargement complet de 90,000 livres et que la formule s'applique, les chemins de fer jouiront d'une marge bénéficiaire de 319 p. 100, mais si les marchandises expédiées dans un chargement complet de 110,000 livres et que l'expéditeur captif fait une demande, en vertu de cette formule les chemins de fer jouiront d'une marge bénéficiaire de plus de 426 p. 100.

Où donc est le bon sens, la raison, la justice dans pareille mesure législative? Il vaudrait mieux qu'elle n'existe pas, car elle fournit le

simulacre d'une protection qui est un mirage. Elle ne servira qu'à dérouter les expéditeurs et créera beaucoup d'ennuis inutiles.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, si l'honorable député veut discuter de l'article et non de l'amendement consentirait-il à un vote sur l'amendement? Nous poursuivrions ensuite de façon méthodique, sans quoi nous pourrions nous trouver embarrassés d'ici une heure si nous n'expédions pas l'amendement.

M. Bell: Je crois que ce sont nos vis-à-vis qui seront embarrassés. J'apprécie le regain d'intérêt pour ce projet de loi. Quatorze membres du cabinet sont ici, et c'est bien normal, seulement il est un peu tard. Nous avons décidé de siéger pendant une partie de l'heure du souper. Certains le regrettent, mais nous voudrions progresser rapidement. Certains membres de l'opposition veulent exprimer leur avis sur l'amendement et le nouvel article. Le ministre a changé d'idée, mais nous sommes quand même au cœur du projet de loi.

L'hon. M. Pickersgill: L'amendement essaie d'éliminer simplement l'article et si c'est le cœur même du projet de loi, je suis sûr que le député ne serait pas aussi sans-cœur que cela. J'allais suggérer de mettre l'amendement aux voix. Puis, nous serions saisis de l'article et je crois que le député de Winnipeg-Sud voudrait proposer un autre amendement si celui-ci est rejeté. Une mise aux voix immédiate me semble pratique.

M. Bell: Il semble que certains députés assis derrière le ministre commencent à avoir faim.

Des voix: Non pas.

M. Bell: Nous sommes désolés pour eux, mais nous devons faire autant de sacrifices de ce côté-ci de la Chambre.

L'hon. M. Pickersgill: Ma foi, j'ai fait ce que j'ai pu et vous ne pouvez me le reprocher.

M. Kindt: Monsieur le président, j'attends que le ministre m'accorde son attention puisqu'il semble y avoir un caucus autour de lui. Je voudrais qu'il déchiffre ce nouvel article pour que je puisse en comprendre le sens.

• (6.10 p.m.)

Voici un passage du nouvel article 336:

> ...de fixer un taux pour le transport de ces marchandises et la Commission peut, après toute enquête qu'elle estime nécessaire, fixer un taux égal au coût variable du transport des marchandises et à un montant égal à cent cinquante pour cent du coût variable à titre de taux fixé applicable au transport des marchandises au sujet desquelles la demande a été faite...

[M. Schreyer.]

Il est évident qu'on aurait pu rédiger cet article plus simplement. C'est une déclaration stupide dès le début.

L'hon. M. Pickersgill: Eh bien...

M. Kindt: Permettez au ministre de m'expliquer le sens de coût variable.

L'hon. M. Pickersgill: Je pense que je peux le faire. Naturellement, je ne suis pas aussi bien placé que le député. Je sais qu'il est économiste. Je ne suis qu'historien. Alors, je suis sûr qu'il me corrigera si je fais erreur. Cependant, les économistes m'ont appris quelque chose. Sauf erreur, dans les chemins de fer, comme dans presque toutes les autres formes de transport, il y a deux types de frais; les premiers sont les frais fixes qui se maintiennent indépendamment du trafic. Je vais donner un exemple sans quitter les chemins de fer. Ce sera plus simple ainsi. Je ne veux pas paraître stupide et subir la colère du député. Pour une ligne de chemins de fer, je dirai que les frais fixes proviennent des rails, des voies ferrées en général, des lignes télégraphiques longeant ces voies, des gares, du personnel nécessaire au trafic et de toutes les personnes employées, même si les trains ne circulent pas.

Le coût variable est ce qu'il en coûte pour transporter n'importe quelle marchandise. Dans le cas d'un chargement de charbon, par exemple, le coût variable comprendrait ce qu'il en coûte pour charger le charbon, le décharger—si les compagnies de chemin de fer accomplissent cette tâche—déplacer le wagon du point A au point B ou du Pas du Nid-de-Corbeau—si j'ose mentionner le sujet—jusqu'à Vancouver. Il inclurait aussi la dépréciation du wagon, car il faudra le remplacer un jour. Le coût variable comprend tous les frais directement attribuables au transport réel des marchandises. Voilà ce qu'on appelle le coût variable, parce qu'il n'est pas fixe; il varie. Il fluctue selon le volume des marchandises transportées.

Certaines personnes gagnent bien leur vie à argumenter à propos de ces questions. On pourrait tenir un débat des plus intéressants sur l'inclusion de tel ou tel article dans la catégorie des frais fixes ou dans celle des frais variables. Je sais que le député ne tient pas à ce que je m'engage dans ces considérations. Il sait que le domaine de l'économie fourmille de cas marginaux. En l'occurrence, il ne s'agit

pas tellement de cas marginaux que de chevauchements possibles. Mon explication est peut-être plus stupide que celle que renferme le bill, mais j'espère qu'elle sera utile au représentant.

M. Kindt: Je remercie le ministre. Parlant de coût variable, toute personne un tant soit peu familière avec la comptabilité ou l'économie sait que nombre d'articles marginaux peuvent être inclus aussi bien dans le coût variable que dans le coût fixe. De plus, on peut changer le taux d'intérêt sur la dépréciation. Le ministre a mentionné la dépréciation. Elle pourrait être considérée comme des frais équitables dans un cas et non dans un autre. Le ministre a aussi mentionné les frais fixes relativement à l'administration. Si les traitements du personnel administratif augmentent, les frais fixes devraient alors être modifiés, si les traitements sont considérés comme des frais fixes. S'agit-il de frais fixes ou variables?

L'hon. M. Pickersgill: Je suppose qu'on parlerait de «variable» dans le cas d'un chef de train et de «fixe» dans celui d'un cantonnier.

M. Kindt: Voilà, mon cher, dans quel maquis vous êtes; vous êtes en pleine forêt et vous ne voyez pas les arbres.

L'hon. M. Pickersgill: Mais je vois les traverses.

M. Kindt: Cela ne fait aucun doute; nous rédigeons une mesure qui deviendra loi et ensuite nous compterons sur une fonctionnaire pour définir les coûts variables. Quels sont-ils? J'ai demandé qu'on les définisse. Le ministre a parlé de frais généraux et de coûts variables, mais encore une fois sans en donner une définition précise. Tout est aussi vague et inexact qu'avant. Pourtant, on nous demande d'approuver un article qui ne les définit pas. Le première partie du bill ne renferme aucune définition de ces mots. Un jour peut-être quelqu'un ici voudra savoir de quels frais généraux, coûts variables et autres il a été tenu compte quand la Commission a établi ces taux. Comment pourra-t-on effectuer une étude, puis multiplier le résultat par 150 p. 100 pour obtenir un taux fixe?

L'hon. M. Pickersgill: Il s'agit simplement d'ajouter 150 p. 100.

M. Kindt: Autrement dit, comptez les pattes et divisez par quatre. C'est la méthode statistique à employer d'après le bill. J'en ai dit assez pour faire comprendre au ministre que je ne suis pas le seul à penser que cette disposition causera d'innombrables ennuis. Je suis content de voir sourire le député de Kootenay-Est. J'espère vraiment que celui qui a l'oreille du ministre saura le renseigner à fond sur les ennuis qu'occasionnera le transport du charbon du Pas du Nid-de-Corbeau jusqu'à Vancouver et aux ports du Pacifique pour être réexpédié au Japon. Je sais que le député de Kootenay-Est s'en préoccupe tout autant que moi. Environ 8,000 personnes là-bas dépendent de ces expéditions. Le député est un ancien mineur. Je sais qu'il se le ferait toujours reprocher s'il allait dire là-bas qu'une mesure a été adoptée à la Chambre sans qu'il n'ait pris la peine de s'y opposer. Les gens de là-bas dépendent de l'expédition du charbon au Japon. Les recettes aident à équilibrer notre balance des paiements.

• (6.20 p.m.)

J'espérais qu'un article serait incorporé au projet de loi pour donner à nos expéditeurs de charbon l'assurance d'une protection contre les taux exorbitants, peut-être en trouvant une définition de l'expéditeur captif. Quand les dispositions furent prises pour expédier du charbon au Japon, les compagnies de chemins de fer ont donné l'impression qu'au moment où le volume atteindrait environ un million de tonnes par année, elles diminueraient les taux. Il y a environ un an et demi, les taux ont été majorés de 15c. sans aucune explication. Je suppose qu'après l'adoption de cette mesure, on ne donnera pas non plus d'explication quand les taux seront augmentés. Les compagnies diront aux expéditeurs qu'ils doivent accepter l'augmentation. Le gouvernement sera ensuite invité à payer une subvention additionnelle parce que les mineurs doivent vivre et qu'ils doivent vendre du charbon pour vivre.

On s'est donné bien du mal pour obtenir des contrats de charbon au Japon. Dans les circonstances actuelles, l'industrie fonctionne assez bien, mais ces expéditeurs doivent avoir l'assurance que le coût de l'expédition du charbon au Japon ne sera pas augmenté. Ils doivent savoir quelle sera la situation pour pouvoir formuler leurs plans à l'avance.

Il y a environ un an, j'ai demandé au ministre de consulter les compagnies de chemin de fer afin de voir si l'on ne pourrait pas mettre en service un train qui transporterait le charbon en faisant la navette entre la région du Pas du Nid-de-Corbeau et le littoral du Pacifique. D'après les faits et les chiffres que nous avons, un tel train pourrait transporter ce charbon pour environ $1.50 de moins la tonne. Dans certains cas, le coût de l'expédition du charbon s'élève à $5.30 la tonne, et, la dernière fois que j'ai vérifié, on y accordait une subvention de $2.73. J'espère à l'instar des compagnies de charbon que nous abolirons les

subventions au charbon. Ce serait un moyen d'y parvenir. Le Pacifique-Canadien exerce un monopole dans ce domaine et il a refusé de faire des concessions ou d'étudier sérieusement la mise en service d'un tel train.

Le ministre n'a pas dit s'il avait marqué des progrès dans ses démarches auprès du Pacifique-Canadien en vue de réduire les coûts et, partant, le montant des subventions au charbon. Les compagnies de charbon veulent bien voir diminuer le coût d'expédition du charbon au Japon, mais tant qu'elles n'y parviendront pas, on ne pourra rien faire pour réduire les subventions. Leur montant actuel est peut-être considéré comme un maximum. Si le Pacifique-Canadien voulait vraiment accroître son trafic, il pourrait le faire en réduisant de $1.50 la tonne le coût du charbon grâce à l'exploitation d'un train comme celui dont il est question plus haut.

Aux États-Unis, on s'est servi pour le transport du charbon, de trains qui font la navette entre la Pennsylvanie et d'autres régions, et les ports de mer, et cela pourrait se faire entre le Pas du Nid-de-Corbeau et Vancouver. Les exploitants du charbon ont présenté des mémoires dans ce sens au Pacifique-Canadien, mais en vain. Toute l'affaire a été signlée au ministre des Transports. Il a dit qu'il consulterait le Pacifique-Canadien, mais il semble que toute l'idée ait été écartée. De toute façon, nulle mesure n'a été prise.

Les deux vis-à-vis peuvent sourire à leur aise, mais si le député de Kootenay-Est peut me dire ce qui a été accompli à cet égard, j'aimerais qu'il le fasse. Je n'ai entendu parler d'aucune mesure qui tende à réduire le prix de revient du charbon au moyen de l'emploi de trains qui feraient la navette. Les gens qui vivent là où il y a des mines de charbon sont inquiets, parce qu'ils craignent d'être laissés en plan, sans pouvoir rien faire quant aux frais croissants. Il faudrait faire quelque chose en vue de plafonner les taux d'expédition du charbon.

Le ministre devrait renvoyer ce projet de loi aux fonctionnaires de son ministère et le faire transcrire en clair pour que les gens le comprennent. Je ne comprends pas ce passage et les explications du ministre me donnent à penser qu'il ne le comprend pas davantage.

M. Schreyer: Le député me permettrait-il de poser une question?

M. Kindt: Certes.

M. Schreyer: Le député sait-il que lors de l'étude de ce projet de loi en comité celui-ci a rejeté par neuf voix contre huit une motion tendant à exiger que les compagnies de chemin de fer fournissent certains renseignements relatifs aux coûts qui lui auraient permis de déterminer ce qu'étaient les coûts variables et les coûts fixes? A l'aide de ces renseignements, nous aurions peut-être été en mesure de comprendre la formule appliquée dans le nouvel article 336. Le ministre est-il au courant de ce fait et qu'en pense-t-il?

M. Kindt: Sont-ce des membres du gouvernement qui ont voté contre la motion?

Des voix: Honte!

M. Kindt: Ça c'est une autre histoire.

L'hon. M. Côté: Où étiez-vous?

M. Kindt: Je n'était pas membre du comité. J'ai essayé de l'être mais en vain à cause de la restriction du nombre de membres. C'était un comité très populaire mais j'ai dû m'en tenir à ses rapports pour obtenir des renseignexents. J'ai assisté à plusieurs séances.

L'hon. M. Côté: Vous auriez dû y envoyer vos experts.

M. Kindt: Nous savons maintenant pourquoi le ministre a voulu fixer un délai à l'examen de ce projet de loi pour qu'il soit adopté avant Noël. Il est impatient de le voir adopter maintenant. Nous aimerions en terminer l'examen avant trop longtemps mais on ne devrait pas nous demander de l'adopter tel quel.

J'en ai peut-être assez dit pour le moment. Même si je n'ai pas reçu de réponses à mes questions, je céderai maintenant la parole au ministre.

M. Byrne: Monsieur le président, à titre de vieux mineur de roche dure atteint de silicose parlant à un docteur ès sciences politiques et économiques, permettez-moi de dire qu'à mon avis, nous sommes mieux informés que le député et comprenons mieux que lui ce qu'on entend par frais fixes et frais variables. Permettez-moi de rappeler au député de Springfield que le sujet de la motion à laquelle il s'est reporté ne se rattachait pas au sens des mots «frais variables» et «frais fixes» mais plutôt à la façon dont les compagnies de chemins de fer en arrivaient à déterminer les frais dans ces secteurs. Le ministre a expliqué ce qu'on considère comme frais fixes et frais variables et je ne pense pas qu'il y ait de difficultés à cet égard.

• (6.30 p.m.)

Je dois rappeler au député que l'adoption de cet article ne changera en rien la situation à l'égard du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour le charbon. Les députés me pardonneront d'hésiter un peu à employer l'expression «Pas du Nid-de-Corbeau».

M. Bell: Allez-y, nous l'avons déjà entendue.

M. Byrne: D'autre part, je me suis engagé en quelque sorte auprès de mes collègues de l'Ouest à ne pas exprimer mes impressions sur ce qu'il est convenu d'appeler le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Je parle plus précisément, bien entendu, du tarif qui s'applique au transport de la houille à partir du Pas du Nid-de-Corbeau et de Canmore. Aucune disposition du bill ne changera la situation actuelle.

Je suis convaincu que si le député réfléchissait un instant à la situation, il se rendrait compte que le présent article ne saurait déterminer le résultat final des négociations entre les sociétés de charbonnage et le chemin de fer sur le transport du charbon actuellement expédié au Japon, expéditions que nous espérons voir continuer. La question du transport du charbon du Pas du Nid-de-Corbeau au littoral demeurera, j'en suis sûr, matière à négociation entre les sociétés de charbonnage et le chemin de fer.

Le député a laissé entendre au comité que les Japonais hésitent à conclure des accords à long terme pour l'achat du charbon canadien, car nous payons actuellement environ $2.73 la tonne de subvention aux sociétés minières pour leur permettre de vendre leur charbon au Japon. Le député a dit qu'il était établi que le charbon peut être transporté pour $1.50 la tonne de moins que les frais actuels de $5.30 la tonne, en recourant à des trains charbonniers. Selon lui, les frais pourraient ainsi être réduits. A mon sens, une diminution de $1.50 la tonne n'est pas encore suffisante pour nous permettre de vendre notre charbon au Japon.

Si le gouvernement devait décider que ce tarif-marchandises faciliterait la vente du charbon, et si nous devions ordonner, d'une façon ou d'une autre aux chemins de fer de transporter le charbon à un prix qu'ils croyaient non compensatoire, il me semble que nous serions encore dans la même position que le gouvernement qui a fourni un moyen financier pour permettre le transport du charbon jusqu'à la côte et de là au Japon. Par conséquent nous reviendrions presque au même point.

En tout cas, si les sociétés houillères de la région du Pas du Nid-de-Corbeau sont des expéditeurs captifs, cet article ne prévoit aucune aide pour eux, pas plus que ne le ferait tout autre article qu'on pourrait insérer dans le projet de loi. C'est un simple principe d'économie: si on ne peut réduire le coût du transport du charbon jusqu'à la côte, du chargement en vrac et du transport maritime à un prix minimum, il ne peut certes pas y avoir de marché. On prévoit, bien sûr, qu'on arrivera à établir un tarif-marchandises économique et que le marché atteindra finalement de 3 à 5 millions de tonnes.

Nous ne pouvons vraiment imposer de telles exigences alors que cette mesure vise à libérer de la réglementation les chemins de fer et autres modes de transport et à encourager la concurrence. Le député, à mon avis, n'ignore pas la proposition faite par *Crowsnest Industries,* un des plus grands expéditeurs de houille au Japon. Cette entreprise fournit près de la moitié de la houille canadienne exportée au Japon. La société *Crowsnest Industries* propose la construction d'un chemin de fer qui la libérerait de la situation de ce qu'on appelle d'expéditeur captif. Elle a demandé au gouvernement provincial l'autorisation de construire une voie ferrée de 70 milles reliant Michel à la frontière près d'Eureka, au Montana, où les convois emprunteraient les voies du *Great Northern Railway.* La société s'est entendue avec *Great Northern Railway* sur un taux beaucoup plus bas que le Pacifique-Canadien peut fixer pour le moment. Toutefois, les négociations sont présentement bloquées faute d'autorisation du gouvernement provincial.

C'était, sauf erreur, en septembre dernier, lors d'une élection provinciale, que le gouvernement de la Colombie-Britannique avait annoncé qu'il avait réuni les parties en cause, soit les sociétés *Great Northern Railway,* Pacifique-Canadien et *Crowsnest Industries,* et qu'il avait plus ou moins tranché la question. On avait laissé entendre que le Pacifique-Canadien transporterait la houille jusqu'à la côte et que tout était convenu. Cependant, ce n'était, il va sans dire, qu'une simple annonce faite en période d'élections et qui ne concordait guère avec la réalité. Il était prévu, mais, apparemment, ce n'était qu'une simple impression de la part des autorités provinciales, que le gouvernement fédéral verserait une petite subvention directe aux chemins de fer. On avait donc omis de consulter la quatrième partie, très importante, associée à ce projet.

Il arrive que la *Great Northern Railway Company* a fait à la *Crowsnest Industries* un prix pour le transport du charbon. La *Crowsnest Industries* a calculé ce que lui coûterait la construction de son propre chemin de fer, et le volume du transport relativement à la capitalisation pour le chemin de fer. Elle est prête à aller de l'avant à ces conditions, mais le gouvernement provincial, jusqu'ici, n'a pas donné son autorisation. Une fois l'autorisation accordée, le Pacifique-Canadien pourrait bien décider de construire rapidement des trains à chargement homogène et les problèmes économiques pourraient se résoudre de cette façon.

Toutefois, les négociations progressent très favorablement à l'heure actuelle, et elles se préciseront promptement quand le gouvernement provincial aura décidé s'il est disposé à délivrer un permis.

● (6.40 p.m.)

M. Kindt: Monsieur le président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les remarques du secrétaire parlementaire. Je connais bien les questions qu'il a mentionnées, puisque j'ai participé à la plupart des négociations initiales qui ont eu lieu relativement à l'expédition de ce charbon au Japon.

J'ai parlé aux exploitants de houillères qui sont venus à Ottawa et ils m'ont répété ce que l'honorable député de Kootenay-Est a dit. J'ajouterai que le Pacifique-Canadien n'a pas de concurrent, c'est un monopole. Si nous admettons cette réalité, nous pourrons résoudre beaucoup des problèmes des expéditeurs de houille. Bien plus, lorsque des dispositions ont été prises pour expédier de la houille au Japon, on a aménagé des installations portuaires spéciales pour le chargement et de déchargement de la houille en pensant qu'elles serviraient aussi au chargement de la potasse provenant de la Saskatchewan et de beaucoup d'autres produits en vrac, ce qui permettrait de répartir les frais entre les différentes denrées et de diminuer le coût du chargement de la houille. Nous étions prêts à accepter un certain tarif de chargement en vrac et à conjecturer un abaissement des frais de chargement parallèle à l'augmentation du volume. Nous possédions des statistiques sur les frais du transport de la houille des ports d'expédition de l'Ouest vers le Japon. Toutefois, maintenant les Japonais utilisent leurs propres bateaux, les tarifs sur le transport de la houille ont diminué, mais l'économie réalisée demeure inconnue. Les mineurs ont déclaré qu'ils ne déclencheraient pas de grève et ont accepté les $16 ou $18 par jour qu'ils touchaient à l'époque. Nous avons cru que si l'on diminuait légèrement le coût du chargement à Vancouver, on pourrait réduire les bénéfices des exploitants en augmentant le volume et on pourrait effectuer de légères diminutions à tous les niveaux et, en somme, cela correspondrait à la subvention du gouvernement.

Le député de Kootenay-Est a déclaré qu'on ne pouvait combler une différence de $2.73. Permettez-moi de vous rappeler qu'au début, cet écart s'élevait à $4.50. Lorsque le gouvernement précédent a fixé le taux de change du dollar, la subvention en a été réduite sensiblement. Je crois que si le gouvernement s'attaquait au problème et tentait vraiment d'éliminer ce montant de $2.73 il y parviendrait. Le député de Kootenay-Est devrait prendre note de mes paroles, lorsque je dis que d'ici un an, le Pacifique-Canadien établira les taux à l'égard des expéditeurs captifs qui à leur tour demanderont à la Commission de fixer des taux qui seront beaucoup plus élevés que celui de $5.30 actuellement en vigueur. Je crois que le député de Kootenay-Est conviendra avec moi que nous nous efforçons d'accroître notre commerce d'importation.

Un peu moins d'un milliard de tonnes de charbon sont expédiées au Japon, et ces expéditions sont le fruit de beaucoup de réflexion, de travali et d'efforts. Nous visons à l'expansion de ce commerce. Si le député de Kootenay-Est pouvait avec autant de succès obtenir un train-navette afin de réduire les frais et inciter le Pacifique-Canadien à adopter des méthodes plus modernes, alors les gens du Pas du Nid-de-Corbeau seraient des plus heureux. La seule façon qu'il y parviendrait, croit-il, serait de faire jouer la menace de l'aménagement d'une voie ferrée qui serait raccordée à la ligne du *Northern Pacific*. J'ai assisté plusieurs fois à des réunions où l'on a discuté de la chose, et j'admets que la proposition a du bon, mais tout le monde estime, y compris le gouvernement de la Colombie-Britannique, que le Pacifique-Canadien devrait assurer un train qui ferait la navette, si le bill renfermait une disposition qui gèle les taux. Si les taux du Pacifique-Canadien étaient gelés tant qu'il n'assurerait pas un tel service, il serait forcé de l'établir; autrement, il ne prendra aucune initiative dans ce sens. Pour ceux qui ne sont pas au courant de la situation, je dirai que les wagons couverts sont chargés de charbon au Pas du Nid-de-Corbeau; on attend ensuite pendant quelques jours le passage d'un train. Les wagons y sont alors accrochés et le train peut mettre une semaine à se rendre à son point de destination à un port de la côte de l'Ouest. Transporter du charbon de cette façon coûte très cher.

Le Pacifique-Canadien va-t-il changer et moderniser cette méthode désuète de transporter le charbon ou projette-t-il de prier la Commission d'accepter les taux et les frais actuels? Voilà les obstacles qui m'apparaissent dans le présent bill et qui s'opposent à ce que nous parvenions au but que nous devons atteindre, c'est-à-dire faciliter notre commerce d'exportation. Mais non, le bill comporte une disposition qui permet au Pacifique-Canadien de persister à ne pas vouloir améliorer ses services de transport; ainsi, nous allons désappointer ceux qui comptent sur nous pour trouver une solution au problème. Malheureusement, nous ne sommes pas allés loin dans le règlement de ce problème. J'aimerais entendre l'honorable représentant de Kootenay-Est dire au contraire, que nous sommes dans la bonne voie.

M. Byrne: J'estime que les négociations en sont à un point où la solution du problème est

imminente. Le Pacifique-Canadien songe sûrement à utiliser un équipement beaucoup plus moderne que les wagons découverts de 1903 qu'il emploie à l'heure actuelle. Pour donner satisfaction, le chemin de fer devra en service un matériel bien plus moderne, notamment des trains complets comme le propose le député.

M. Cantelon: Monsieur le président, avant toute autre remarque je tiens à dire que je désapprouve le fondement même du bill; autrement, on pourrait se demander pourquoi au juste je réprouve l'article 336. Lorsque la Commission MacPherson a formulé ses recommandations, il y a quelques années, elle a envisagé dans une optique totalement fausse les conditions qui existent à l'heure actuelle dans notre pays. Peut-être devrais-je me garder de parler ainsi, car les commissaires ne pouvaient pas savoir quelles seraient les conditions actuelles. D'après moi, la concurrence dans le domaine des transports—dans l'Ouest et sur le littoral de l'Atlantique du moins—ne suffit pas à justifier les dispositions du projet de loi, je parle en particulier de l'article 336.

• (6.50 p.m.)

Cet après-midi, le député de Winnipeg-Sud a donné d'une façon très pertinente et concise des renseignements qui prouvent sans l'ombre d'un doute que l'article 336 ne plaît guère à une grande partie des Canadiens. Les points de vues du Manitoba et des professeurs Borts et Williams, sont vraiment bien exposés. J'approuve leur façon d'envisager ce problème. Ils se heurtaient à un problème de chiffres du prix de revient. Ils ont signalé qu'il leur était donc impossible de fournir des chiffres exacts sur les frais des chemins de fer parce que le comité, comme eux d'ailleurs, n'avait pu obtenir du Pacifique-Canadien les chiffres les plus récents. Ils ont donc dû se servir de ceux de la Commission MacPherson. Ils ont cherché de leur mieux à les mettre à jour. Ils ont réussi à obtenir des renseignements des États-Unis sur les frais des chemins de fer et les ont adaptés au Canada. Voilà une des raisons pour lesquelles le bill est inefficace et d'après nous, l'article 336 proposé n'aboutira au résultat attendu.

Je suis notamment contre cet article, car il prend pour base une wagonnée de 30,000 livres. Ayant siégé au comité pendant des semaines entières, je sais la raison de ce choix. On nous a dit que ces 30,000 livres représentaient un chargement complet de camion. A mon avis, c'est un argument fallacieux car une compagnie de chemins de fer n'emploiera pas une charge de 30,000 livres sous prétexte que les camionneurs la trouvent utile. J'estime donc que l'ensemble du projet d'article 336 est inapplicable, avec des wagonnées normales de 30,000 livres.

Je l'ai dit tout à l'heure: le député de Winnipeg-Sud a signalé les conséquences de ce choix pour les chargements plus élevés qui pourraient dépasser de 400 p. 100 ces normes. Il mentionnait seulement des chargements de 130,000 livres au plus. Ainsi, pour l'expéditeur de potasse qui emploie des wagons d'environ 200,000 livres, les conséquences seraient indescriptibles. Les chemins de fer, utilisant cette base pour établir de coût de leurs expéditions de potasse, pourraient certes fixer des taux astronomiques. Je sais bien qu'ils ne le font pas, car ils conviennent d'un taux avec l'expéditeur de potasse. L'ennui, c'est que ce taux montera jusqu'à ce que l'expéditeur proteste. C'est la seule forme existante de contrôle et cela est mauvais pour le pays. Cette formule n'est pas raisonnable.

Il vaut mieux, diront certains, que ce soient les chemins de fer qui réalisent d'importants bénéfices chez nous plutôt que les expéditeurs de potasse, dont le financement est assuré surtout par les capitaux américains. Certaines gens diraient qu'il vaut mieux que les chemins de fer réalisent des bénéfices plutôt que de le permettre aux capitalistes américains. Je proteste, car si nous voulons développer notre pays, les profits ne doivent pas aller aux moyens de transport mais à ceux qui risquent leur argent pour mettre en valeur nos ressources. Je ne suis pas de ceux qui croient sage de restreindre l'affluence de capitaux au pays en permettant aux chemins de fer de rafler la plus importante partie des gains en imposant des taux exorbitants. Je préférerais de beaucoup que ces bénéfices reviennent aux mines de potasse, de fer, de cuivre et aux prospecteurs qui forent des puits. Si tous ceux-là réalisent des bénéfices, ils continueront à encourager notre développement.

J'espère que monsieur le président ne croira pas que je m'écarte du sujet à l'étude. Ce que je veux établir c'est que l'article 336 proposé n'est pas bon et que la disposition quant au chargement de 30,000 livres devrait être supprimée. J'irai même jusqu'à appuyer le député de Medicine Hat qui estime que le mieux à faire, c'est de supprimer tout l'article. Je le pense aussi. J'admets avec lui que l'article 16 prévoit tout ce que renferme l'article proposé. Cependant, je soutiens que l'expression

«interêt public» contenue dans l'article 16 devrait être modifiée. Au lieu de «intérêt public»...

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant me permettra-t-il une question? A-t-il pu depuis son retour, prendre connaissance de l'amendement apporté à l'article 16 depuis l'étude en comité? Je crois que cet amendement traduit en grande partie l'idée de l'honorable député.

M. Cantelon: A-t-on supprimé dans l'article 16 le terme «intérêt public».

L'hon. M. Pickersgill: Non, mais l'amendement adopté la semaine dernière en donnait une définition.

M. Cantelon: Si mes craintes sont sans fondement grâce à une définition qui précise la signification d'«intérêt public», cela n'enlève rien à la valeur de mon argument sur l'article 16. Cet article pourrait entièrement remplacer l'article 336 proposé. De fait, l'amendement rendrait cela d'autant plus sûr.

J'ai écouté le ministre avec beaucoup d'intérêt lorsqu'il a tenté de relever certaines objections du député de Medicine Hat. La première partie de son explication était, comme d'habitude, claire comme de l'eau de roche. Je me suis plu à l'entendre. Puis, le député de Medicine Hat lui a posé une question qui semblait contredire le ministre. J'ai noté que les explications du ministre à partir de là ont perdu de leur clarté. Comme cela lui arrive parfois, quand son argument manque de force, je pense, il est devenu inintelligible et difficile à suivre. Je n'ai pas pu le suivre du tout. Je considère le ministre comme un de mes meilleurs amis parmi les aimables ennemis d'en face. J'écoute toujours ses explications avec beaucoup d'intérêt. Habituellement, je les trouve limpides mais cette fois, il m'a complètement dérouté.

M. Bell: Avant que l'honorable député reprenne son siège, puis-je lui demander si, depuis son retour, il s'est rendu compte que son bon ami le ministre a cherché hier à abolir les taux du Pas du Nid-de-Corbeau?

M. Cantelon: Je crois préférable de ne rien dire là-dessus car il pourrait cesser d'être mon ami. Mais il est sept heures, monsieur le président.

M. le président: En vertu d'un ordre adopté aujourd'hui, je quitte maintenant le fauteuil et le comité reprendra la séance à huit heures.

(La séance est suspendue.)

[M. Cantelon.]

Reprise de la séance

La séance est reprise à huit heures.

M. le président suppléant: A l'ordre. La Chambre se forme de nouveau en comité plénier pour étudier le bill nº C-231. Lorsque le comité a suspendu sa séance à sept heures, il étudiait l'article 336, ainsi qu'un amendement proposé par le député de Medicine Hat.

M. Cantelon: Monsieur le président, j'avais sans doute fait valoir l'essentiel de mon argument, mais j'aimerais insister sur certains points secondaires en les signalant au comité.

Je le répète, je juge inutile de répéter les arguments présentés si habilement par le député de Winnipeg-Sud. Je n'ai jamais pensé devoir me contenter, comme député, de répéter en perroquet les idées des autres. Faute de conceptions originales, je me tais. Je pense, cependant, que cela vaut la peine de s'arrêter un peu à l'article 336 proposé, surtout au paragraphe 2 qui établit à 150 p. 100 du coût variable le taux fixe, applicable au transport des marchandises.

Tout le monde devrait comprendre qu'en fait la Commission MacPherson est arrivée à ce chiffre de 150 p. 100 de façon pragmatique. Elle a pris, un grand nombre de cas, a examiné ce qui lui a paru être le coût normal et y a ajouté 150 p. 100 du coût variable, jugeant qu'il en résulterait un taux assez équitable pour évaluer le total des coûts. Mais je répète que c'est un chiffre pragmatique, donc susceptible d'être la cible des critiques qui peuvent être formulées au sujet de chiffres semblables. Cela revient à dire que ce chiffre a été fixé subjectivement, et notre jugement à nous peut être fort différent.

J'hésite à fixer un chiffre et je crois que nous ne devrions pas être trop catégorique car il s'agit d'un chiffre pragmatique et qu'aujourd'hui, plusieurs années après les recommandations de la Commission MacPherson, il pourrait fort bien ne plus convenir.

L'autre point que j'ai déjà fait valoir et sur lequel je tiens à insister avant de conclure, c'est qu'aux termes du paragraphe 3c le coût du transport des marchandises en cause est calculé en fonction de wagonnées de 30,000 livres. Permettez-moi d'insister encore une fois sur le fait que ce chiffre, à mon sens, est un chiffre absolument fictif, établi par des calculs inappropriés; par conséquent, je pense que l'article perd presque toute valeur. Je me sens donc obligé de convenir avec le député de Medicine Hat qu'il faut supprimer l'article; je

conviens aussi avec lui que l'article 16 remplirait exactement le même rôle et qu'il le ferait mieux et plus facilement.

M. Bell: Monsieur le président, je n'en ai que pour quelques minutes. Je vais m'arrêter de nouveau sur certaines opinions exprimées par le préopinant, le député de Kindersley. Le ministre, dans une de ses fréquentes interventions de cet après-midi—nous nous réjouissons, bien entendu, de ce qu'il y ait une certaine animation après la journée d'hier—a mentionné les témoignages des professeurs George Borts et Ernest Williams. Ces deux spécialistes ont témoigné aux audiences à la demande de l'Alberta, du Manitoba et des provinces Maritimes. Ils étaient censés être les principaux commentateurs de ce nouvel article 336; du moins, on les avait présentés comme tels. M. Frawley et d'autres avaient réservé la plupart de leurs questions car ils estimaient que les deux professeurs fourniraient des données techniques quant à cet important article.

• (8.10 p.m.)

Je ne passerai pas en revue tous leurs témoignages, monsieur le président; j'en consignerai seulement un tout petit paragraphe au compte rendu. Prenons, par exemple, le début du témoignage de M. Williams. Selon lui, la nouvelle mesure éliminait le contrôle du niveau des taux mais ne prévoyait rien concernant le niveau des recettes. Je ne conteste rien. Je ne fais que mentionner les dangers qu'on signalait dans ce projet de loi. Il avait ajouté que l'article 336 ne protégeait pas assez les expéditeurs captifs, ceux qui ne peuvent utiliser d'autres moyens de transport concurrents. Il a avancé un de mes arguments favoris, qui s'applique bien entendu aux Maritimes, à savoir que les services de camionnage seuls ne constituaient pas en fait une formule de rechange pratique pour les grands expéditeurs de denrées en vrac. Voilà qui m'amène à l'essence de ma brève intervention.

J'aimerais parler d'une autre question. Selon le professeur, les chemins de fer n'adopteraient pas spontanément une politique pouvant entraver la croissance économique, mais si la concurrence augmentait, ils seraient forcés de prendre des mesures et de veiller à leurs propres intérêts.

Ayant paraphrasé les remarques du professeur Williams, j'aimerais formuler mon opposition à cet article. Je l'ai déjà fait au comité; il s'agit des grands expéditeurs captifs de marchandises en vrac. J'ai eu l'occasion, ces deux dernières semaines, de parler longuement avec deux importants expéditeurs de marchandises en vrac au Canada et leurs propos ont renforcé mon opinion. Pour commencer, nous savons que cette mesure prend comme base un poids minimum des 30,000 livres. Ce chiffre a été manifestement choisi à cause d'un chiffre semblable dans les services de camionnage. Mais, monsieur le président, nous avons dépassé le niveau de 140,000 ou 150,000 livres.

Une voix: C'est 30,000 livres.

M. Bell: C'est 30,000 livres, mais je sais que les grands expéditeurs en vrac de l'Ouest font maintenant des expéditions de 130,000 livres ou plus.

Une voix: Ils atteignent 200,000 livres.

M. Bell: Comme l'a dit le député de Kindersley, ils atteignent 200,000 livres. J'aimerais consigner au compte rendue un tableau qui figure dans le compte rendu des délibérations du comité des transports et communications, fascicule n° 40 du 24 novembre 1966. Il s'agit d'un tableau des taux maximums que le professeur Borts a consigné au compte rendu, avec des extrapolations qu'il a obtenues de témoignages antérieurs. Il a admis que le tableau n'était pas entièrement exact mais les données qui y figuraient ont servi de base à la discussion. Le professeur est allé jusqu'à 130,000 livres dans ses poids comparatifs, et il s'est reporté aux frais variables et à la formule employée.

La cinquième colonne est significative, car le professeur y a traité du pourcentage de la marge bénéficiaire par rapport aux frais variables réels, et il atteint une marge de 467 p. 100. J'espère que les députés prennent note de ce fait, car c'est, à mon avis, le point essentiel du projet de loi. Le Manitoba s'est opposé à cette disposition. Je sais que le député de Winnipeg-Sud en a parlé longuement et fort bien.

Si la marge bénéficiaire est de 467 p. 100 pour 130,000 livres, de combien est-elle pour 200,000 livres? Quelles économies les expéditions en vrac permettent-elles de réaliser? D'après le Manitoba, les expéditeurs de marchandises en vrac—j'ai personnellement vérifié ce point—négocieront avec les chemins de fer, le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien, sur une base concurrentielle, comme le souhaitent le ministre et les chemins de fer. Des taux seront établis et les marchandises en vrac, sur lesquelles nous détenons presque un monopole sur les marchés mondiaux, seront expédiées. Le régime pourrait bien fonctionner pendant deux ou trois ans, mais supposons que la concurrence nous vienne d'autres sources et que les expéditeurs,

examinant leurs bilans à la fin de l'année, constatent que, sans avoir perdu d'argent, ils n'ont pas obtenu les bénéfices qu'ils auraient dû réaliser. Qu'arrivera-t-il, monsieur le président? Les expéditeurs ne se déclareront pas captifs; ils ne se prévaudront pas non plus des autres dispositions avantageuses de la présente mesure, car ils communiquent quotidiennement avec les chemins de fer.

Ils chercheront à faire payer leurs pertes par d'autres groupes, et cela nuira aux travailleurs, aux municipalités et à l'économie de l'Ouest du pays.

Voilà la grande faiblesse du projet de loi. Des députés diront peut-être: «Qu'y pouvons-nous? Nous avons fourni les moyens voulus aux expéditeurs en vrac. Ils peuvent se déclarer captifs ou recourir à l'article 16 qui s'offre maintenant aux expéditeurs captifs.» S'ils le faisaient, le comité s'en contenterait peut-être. Je soutiens toutefois que cela ne se produira pas, sauf en théorie. C'est pourquoi le Manitoba n'a pu dire qu'il connaissait des expéditeurs qui se déclareraient captifs et qui se sentiraient lésés par l'article en cause. Je le répète, les pertes s'infiltreront dans l'économie de l'Ouest, et l'article favorisera un mauvais usage des ressources du Canada.

Pour en finir avec ma thèse, j'ai interrogé le professeur Borts au cours de l'audience du comité—je m'en reporte toujours au fascicule 40 des procès-verbaux et témoignages du comité—et ma question portait sur l'argument que je voudrais signaler ce soir. Voici ce que le professeur a répondu, comme en fait foi la page 2871:

> Ma foi, c'est là une des principales raisons pour lesquelles les chemins de fer ont toujours pu exiger beaucoup dans le cas de certaines catégories d'expéditeurs. Autrement dit, ils ont toujours été en mesure—compte tenu naturellement de la nature de la réglementation du milieu, ils ont toujours été en mesure de marchander les tarifs avec les expéditeurs et d'essayer de s'en tirer le plus avantageusement possible en ce qui concernait les revenus du chemin de fer intéressé. C'est de cette façon que les frais généraux des chemins de fer ont toujours été remboursés. La difficulté qui se pose ici selon moi—il y en a deux à ce sujet et j'en ai déjà énoncé une—c'est que cette façon d'agir aboutit à une certaine inefficacité d'ordre économique, en ce sens que divers expéditeurs paient différentes majorations. Deuxièmement, on ne tient pas compte du fait qu'au fur et à mesure que les marchés des expéditeurs deviennent plus concurrentiels, les expéditeurs sont moins en mesure de faire porter le poids de ces tarifs par leurs clients respectifs.

Fin de la citation. Le professeur démontre ensuite comment les chemins de fer accumulent un fardeau, et l'on comprend la situation des chemins de fer sous ce rapport. Mais le fait est que le fardeau se transmet à l'ensemble de l'économie, peut-être plus dans l'Ouest que dans l'Est du pays.

[M. Bell.]

• (8.20 p.m.)

Voilà le mal funeste que causera le nouvel article 336. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont fait grand état du mauvais emploi que nous faisons des ressources du pays et ont allégué la responsabilité qui leur incombe de développer nos ressources dont certaines leur ont été données à perpétuité au début de la Confédération—au mieux des intérêts du Canada. Mais si ce nouvel article est susceptible de provoquer un mauvais emploi des ressources et de mettre nos industries dans une position concurrentielle dangereuse, toute l'économie canadienne s'en ressentira, dans l'Ouest comme dans l'Est.

Le ministre aura beau parler, les remèdes dont nous disposons ne feront rien pour rectifier cette situation. J'appuierai l'amendement du député de Medicine-Hat et j'espère que d'autres amendements permettront de faire disparaître cette anomalie.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, à la suite des mois de dur labeur auquel nous nous sommes livrés pour mettre sur pied une nouvelle politique du transport, il est regrettable que nous n'ayons pu nous entendre sur les modifications à apporter au présent article. De nombreux mémoires présentés au comité permanent traitaient de cette partie du bill qui en est une des plus importantes.

La vieille loi prévoyait que les tarifs-marchandises ne comporteraient pas de distinctions injustes et assureraient la péréquation des taux, mais le mémoire du gouvernement albertain a montré que la nouvelle mesure supprime cette protection. Ainsi qu'en fait foi le volume 23 du compte rendu des délibérations du comité permanent, le ministre des Transports lui-même a avoué qu'il se demandait s'il était vraiment sage de permettre aux chemins de fer d'exiger des taux aussi élevés qu'ils le désiraient dans les régions où ils ont le monopole du transport.

Cet article, ainsi que l'article 16, traite de la protection d'un expéditeur. Sous le régime de la loi sur les chemins de fer, il incombe aux chemins de fer de démontrer que la majoration d'un tarif-marchandises s'impose, qu'elle ne serait pas discriminatoire et qu'elle s'appliquerait également à tous les expéditeurs. Mais, selon l'article à l'étude, il incombera à l'expéditeur de démontrer que le taux exigé est injuste, discriminatoire et inégal à celui qu'on exige de ses concurrents. Il doit prouver qu'il est un expéditeur captif et que toute sa marchandise doit être transportée par rail.

D'ici à ce que le bill soit adopté—dans une semaine, un mois ou trois mois—il incombera aux chemins de fer de prouver que les majo-

rations de taux ne sont pas discriminatoires mais, je le répète, le bill devenu loi, l'expéditeur devra prouver que le taux exigé est discriminatoire et inégal à celui qu'on exige de ses concurrents. Il n'incombera plus aux puissantes sociétés comme les compagnies de chemin de fer de prouver quoi que ce soit, mais c'est l'individu ou le groupement particulier qui devra établir qu'il est un expéditeur captif, que le taux exigé est discriminatoire et devrait faire l'objet d'une étude par la Commission.

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si le député a vraiment raison dans sa deuxième affirmation. Si quelqu'un est expéditeur captif, il a sûrement le droit, aux termes du présent article, de demander un tarif maximal s'il le désire, peu importe s'il y a distinction injuste. Cette dernière est prévue à l'article 16, mais pas dans celui-ci.

M. Horner (Acadia): Le ministre brouille les cartes. Il ne prétend sûrement pas que le présent article puisse s'appliquer à l'expéditeur captif. Ne doit-on pas prouver qu'on est expéditeur captif?

L'hon. M. Pickersgill: On n'a qu'à l'affirmer. C'est tout. On peut dire «Je vis près d'un chemin de fer. Il n'y a pas d'autre moyen de transporter mes produits que celui-là.» Par définition cela rend l'expéditeur captif. Il n'a rien d'autre à prouver.

• (8.30 p.m.)

M. Horner (Acadia): Le ministre et moi ne sommes pas d'accord sur la définition d'«affirmer» et de «prouver». Il n'y a pas grand différence entre ces deux termes lorsqu'il s'agit d'une question soumise à un tribunal et le projet de loi établira un des plus hauts tribunaux qui soient. Un expéditeur ne saurait demander d'être expéditeur captif.

L'hon. M. Pickersgill: Il n'a qu'à dire qu'il en est un.

M. Horner (Acadia): Pour citer les termes précis du ministre, il doit affirmé en être un, et j'ai dit qu'il doit prouver l'être de fait. Il n'y a pas grand différence entre les deux. Ainsi, si quelqu'un ne parvient pas vraiment à prouver qu'il est expéditeur captif, il ne réussira pas à l'affirmer.

Le gouvernement du Manitoba a présenté un mémoire très fouillé, de plus de 200 pages, dans lequel on prend à partie divers articles du projet de loi, dont celui-ci, et dans les détails. Certains députés ont parlé du mémoire préparé pour les gouvernements de l'Alberta et des Maritimes qu'ont présenté les professeurs Borts et Ernest W. Williams. A mon avis, il y aurait avantage à consigner au hansard pourquoi le comité permanent a admis ces deux professeurs comme spécialistes. Le professeur Ernest W. Williams enseignait la science des transports à l'école supérieure de commerce de l'Université Columbia à New York, depuis 1947. Cette université lui a décerné un baccalauréat ès sciences, une maîtrise ès sciences et un doctorat en philosophie. Il a travaillé pour le gouvernement américain à différents titres: de 1940 à 1942, il était chargé de la rédaction d'études sur les transports et la politique nationale pour la Commission nationale de planification des ressources des États-Unis; de 1942 à 1944, il était chargé de la direction des programmes du Conseil américain de production de guerre et s'occupait des réquisitions de matériel présentées par le bureau des transports pour la défense; de 1945 à 1947, il était employé par le Bureau américain du budget à titre d'analyste du budget, et se spécialisait dans les questions touchant les transports; de 1954 à 1957, il faisait partie du comité du cabinet chargé de la politique et de l'organisation des transports; de 1959 à 1960, il a présidé l'enquête sur la politique des transports menée par le département du Commerce des États-Unis. Cet homme peut aller n'importe où et se présenter comme expert reconnu dans le domaine des transports.

Que pense monsieur Williams de cet article? Il croyait, comme l'amendement le propose, qu'il faudrait le supprimer. Vous n'êtes pas obligé de croire l'auteur de l'amendement ou moi-même qui prétendons qu'il faudrait le supprimer. Voici un spécialiste qui affirme que cet article n'offre aucune protection à celui qui soutiendrait ou prouverait qu'il est expéditeur captif. En toute justice pour l'autre spécialiste, Monsieur Borts, je voudrais donner lecture de la déclaration concernant son expérience dans ce domaine. Il est un spécialiste aussi éminent qui est sans doute arrivé à la même conclusion.

Dans son mémoire, monsieur Williams expose diverses raisons sur lesquelles il s'appuie pour déclarer que cette partie de l'article devrait être rejetée. Il est intéressant de noter ce que l'Association minière pense de cet article. Le ministre a affirmé que cet article offre une protection à tous les intéressés, même à ceux qui se trouvent dans la situation caractéristique d'un expéditeur captif. Je voudrais lire brièvement une série de questions et de réponses publiées à la page 2483 du tome n° 37 des Procès-verbaux et témoignages du comité permanent des transports et des communications, lorsque monsieur J. C. Coyne a comparu au nom de l'Association minière du Canada.

Comment ne pas s'attendre que monsieur Coyne donne une appréciation juste et équitable d'un projet de loi du gouvernement actuel? On lui a posé la question que voici:

M. Coyne, votre mémoire traite en général de votre préoccupation à l'égard de l'industrie minière et de son état de dépendance.

Les chemins de fer ont dit au comité que la concurrence aux débouchés aiderait votre industrie minière ou les industries semblables. Que pensez-vous de cette concurrence au niveau des débouchés? Vous dites qu'elle n'est pas présente dans tout le pays, ou quelque chose du même genre. Vous avez affirmé cela.

Monsieur Coyne a répondu «oui», et monsieur Horner a continué de l'interroger:

Que dites-vous de la concurrence au lieu même du débouché, suivant l'expression des chemins de fer?

Peut-être serait-il bon d'expliquer que les deux compagnies de chemins de fer ont longuement fait ressortir l'improbabilité de voir quelqu'un présenter les qualités requises pour être considéré comme un expéditeur captif. Le ministre a beau dire que n'importe qui peut, aux termes de cet article, demander à être protégé, à condition de pouvoir exciper de sa qualité d'expéditeur captif, les représentants des sociétés de chemins de fer affirment qu'ils seraient surpris qu'il en était ou même que quelqu'un parvienne à prouver qu'il entre dans cette catégorie. Si contre toute éventualité toutefois, il y avait des expéditeurs captifs, d'après les chemins de fer ils pourraient faire pression sur le marché et le volume des marchandises justifierait de considérer ce marché comme concurrentiel. Monsieur Coyne qui l'a bien compris, a dit:

Je crois être en mesure de faire une remarque à ce sujet monsieur Horner, bien que je ne sois, vous le comprendrez, ni un mineur ni un cheminot.

Les membres de cette association comprennent et reconnaissent, je crois, le bien-fondé du raisonnement invoqué par les chemins de fer et peut-être par le ministre...

Le ministre aussi avait parlé à maintes reprises de concurrence sur les marchés. M. Coyne poursuit:

...selon lequel certaines grandes sociétés minières polyvalentes avaient pu, et pourront vraisemblablement encore, en vertu de ce que M. Gordon a appelé concurrence des marchés, négocier avec les chemins de fer et obtenir des taux raisonnables relatifs pour le transport de leurs produits vers les marchés.

Si toutes les compagnies étaient aussi importantes, particulièrement bien situées, ou aussi polyvalentes que certaines grosses compagnies intégrées, on pourrait peut-être dire alors que le point est bien fondé. Mais nous tenons à signaler que la catégorie de sociétés minières dont il est question dans ce contexte ne comprend pas toutes les sociétés minières dont il est question dans ce contexte ne comprend pas toutes les sociétés minières, loin de là, y compris surtout les sociétés membres de notre association.

[M. Horner (Acadia).]

M. Horner (Acadia): Autrement dit, votre association craint que la concurrence sur les marchés ne toucherait pas toutes les compagnies minières nouvelles ou à la veille de fonctionner.

M. Coyne: Précisément; en outre, la formule proposée prévoit un maximum si élevé qu'il offre aucune protection.

Voilà ce qu'a dit M. Coyne, porte-parole de l'Association minière. Ces dernières années, les entreprises minières sont devenues un élément important de l'économie canadienne. On a ouvert des mines dans les provinces des Prairies, et une mine de potasse en Saskatchewan. Songeons aussi au minerai de fer du Labrador et du Nord québécois. De nouvelles mines sont en exploitation dans le Nord du Québec et du Manitoba. Aujourd'hui, l'industrie de l'extraction joue un rôle majeur dans notre économie. Il en a toujours été ainsi, mais plus encore de nos jours.

Je note que le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources écoute avec beaucoup d'attention. C'est avec plaisir que je le vois ici. Il connaît la valeur des minéraux que l'on extrait du sol canadien. Dans une certaine mesure, il faut protéger l'industrie minière, car de nombreux gisements sont situés dans des régions isolées. Quelle protection la présente disposition offre-t-elle? Selon MM. Gordon et Sinclair elle offre une protection dans la mesure où une entreprise minière est aussi puissante et influente qu'une grande société ferroviaire, c'est-à-dire assez puissante pour déclarer au chemin de fer qu'elle va expédier telle ou telle quantité de marchandises au moyen de l'embranchement de la société mère.

Vous devrez donc accorder un taux favorable à la nouvelle mine que nous commençons à exploiter dans le Nord du Québec, sans quoi, nous trouverons un autre moyen de transport pour la production de la société-mère. C'est ce que M. Gordon a appelé la concurrence du marché.

• (8.40 p.m.)

Que dire d'une nouvelle mine qui n'a pas de société-mère? Selon l'ancien ministre des Finances, notre pays a besoin de nouvelles entreprises dirigées par des Canadiens. Qu'arriverait-il dans une situation semblable? Quelles pressions pourraient exercer ces nouvelles compagnies en ce qui a trait à la concurrence du marché? Elles seraient très peu efficaces. C'est la question à laquelle répond M. Coyne à ce comité, comme l'indique le fascicule nº 37 des délibérations. Il parle au nom de l'Association minière du Canada. Au bas de la page 2483, on lit:

Précisément, et nous estimons, en outre, que la formule proposée prévoit un plafond si élevé qu'elle n'assurerait aucune protection.

Évidemment, le plafond est si prodigieusement élevé qu'il ne protège rien du tout. Voilà cependant la protection que cet article prévoit pour nos nouvelles richesses minières.

Voyons les choses de plus près. Le fardeau a été enlevé aux compagnies de chemin de fer et imposé aux expéditeurs. La protection du marché couvre les compagnies minières qui ont de gigantesques entreprises mères. Mais nous constatons qu'il n'y a pas la moindre protection pour les compagnies minières nouvelles, à leur début. Nous constatons que l'expéditeur doit prouver qu'il est un expéditeur captif et démontrer que la totalité de ses denrées doit être transportée par ce chemin de fer.

Le moment est venu de souligner ce que nous abandonnons dans l'ancienne loi et ce que nous allons recevoir en vertu de ce nouveau bill. J'aimerais me reporter aux quatre points énumérés à la page 12 du mémoire du gouvernement de l'Alberta. Le premier point est:

> Les taxes doivent toujours, dans des conditions et circonstances essentiellement semblables, être exigées également de tous...

Voilà ce qu'on lisait dans l'ancien article 317 de la loi sur les chemins de fer. En d'autres termes, les taux de transport de deux produits semblables fabriqués par deux sociétés distinctes et expédiés sur une même distance doivent être égaux. Toute disparité est interdite. Le deuxième point est le suivant:

> Qu'il ne doit être fait aucune augmentation ni réduction de taxes en faveur ou au détriment d'un usager;

Autrement dit, si l'on convient d'un prix avec une société, il faut consentir le même taux à son concurrent, sans quoi le prix convenu ne tient pas. Le troisième point maintenant:

> Que les taxes ne doivent établir aucune disparité injuste entre diverses localités.

Cela veut dire que les taux exigés d'un fabricant du Sud et d'un autre du Nord de l'Ontario dont les produits sont expédiés par le même chemin de fer sur la même distance doivent être égaux. On ne peut accorder de taux préférentiel à une société d'une localité donnée et en exiger un différent d'une société d'une autre localité. Passons maintenant au quatrième point:

> Qu'aucune taxe ne doit, sans l'approbation de la Commission, être plus élevée pour un trajet plus court.

L'article 16 et cet article proposé font pratiquement disparaître ces quatre points, que renfermait l'ancien article 317. J'ai mentionné le fait que le producteur doit prouver que toute sa production est captive. N'oublions pas qu'en vertu de cette formule, si un expéditeur se prétend captif, la Commission peut établir un taux pouvant égaler 150 p. 100 du coût variable. A quoi vise le chemin de fer en fixant des taux aussi élevés? Ni M. Borts ni M. Williams n'ont retrouvé quoi que ce soit dans le rapport MacPherson qui explique pourquoi la Commission MacPherson a établi cette formule de 150 p. 100. Pourquoi pas 100 p. 100? A quoi riment ces 150 p. 100? MM. Borts et Williams, qui ont étudié à fond les transports au cours des années, n'ont trouvé aucune explication du chiffre de 150 p. 100 dans le rapport MacPherson.

Les taux injustes étaient donc éliminés par cet article; avant de passer à autre chose, je devrais peut-être donner lecture de ce que M. Williams a déclaré au sujet d'une situation semblable aux États-Unis. Nous autres Canadiens devons écouter ceux qui nous ont devancés et qui ont peut-être plus d'expérience que nous dans le domaine où nous voulons tracer des voies nouvelles grâce à cette mesure. En réponse à une question du député de Saint-Jean-Albert, M. Williams a déclaré; (page 2849 du fascicule nº 48 des témoignages):

> La situation aux États-Unis est certainement très différente, car on y trouve dans le domaine ferroviaire une concurrence plus variée qu'au Canada où cela serait impossible avec deux chemins de fer fonctionnant surtout d'un océan à l'autre et desservant en grande partie le même territoire. Il existe chez nous une vive concurrence entre les chemins de fer, non pas forcément parallèle, mais dans un cas où un chemin de fer desservant des expéditeurs dans une région du pays semble concurrencer par eux un autre chemin de fer desservant des expéditeurs ailleurs; cela a donné lieu à un système de concurrence très vigoureux qui explique en partie pourquoi nous avons cru pouvoir nous dispenser d'un strict contrôle des taux.
>
> D'autre part, nous n'avons jamais cru que nous pouvions nous dispenser de contrôler l'injustice, vu que l'injustice découle d'inégalités dans la force concurrentielle ou encore de l'absence de concurrence dans un cas et de sa présence dans un autre, et il existe toujours une foule de circonstances semblables.

M. Williams voulait dire qu'il y a plus de chemins de fer aux États-Unis, donc que la concurrence y est plus vive et que ce pays a cessé de contrôler étroitement les taux. Le bill abolit le strict contrôle des taux. Il fait également disparaître jusqu'à un certain point le droit de se plaindre d'une injustice comme le prévoyait l'ancienne loi. M. Williams dit qu'aux États-Unis il y a plus de concurrence et de chemins de fer, une plus grande variété de chargements venant de localités différentes mais que ce pays n'a pas renoncé à contrôler l'injustice. Il est clair que cet homme sait de

quoi il parle car il a passé presque toute sa vie dans le domaine des transports outre-frontière.

• (8.50 p.m.)

Voici pourquoi je me préoccupe beaucoup de savoir si cette mesure s'engage dans le bon chemin. La Commission MacPherson a étudié toute l'affaire et son rapport traite assez exhaustivement du fait que les chemins de fer ont besoin d'aide financière. Les chemins de fer se trouvaient dans une mauvaise situation financière et il fallait leur venir en aide. Hier, j'ai affirmé que, sans l'ombre d'un doute, lorsque le ministre a exposé son projet de loi le 9 janvier dernier, une entente avait déjà été conclue avec les chemins de fer à qui l'on avait promis, s'ils acceptaient, une plus grande liberté pour ce qui est du tarif-marchandises, leur permettant ainsi d'améliorer leur situation financière. A mon avis, il n'est que juste de tenir compte de ces remarques quand on étudie ce à quoi songeaient vraiment les auteurs du rapport MacPherson lorsqu'ils ont établi leurs objectifs concernant la réglementation des taux maximums. Le résumé de ces objectifs figure à la page 98 du volume 2 du rapport. A titre d'objectifs, on estimait que la formule de réglementation des taux maximums devraient remplir les conditions suivantes:

1. Elle devra restreindre les effets de monopole exercé par les chemins de fer sur les expéditeurs.

2. Elle n'atteindra pas son but si elle nuit sérieusement à la situation des chemins de fer en matière de revenus.

On n'a vraiment pas besoin d'insister davantage sur cette dernière exigence. C'est peut-être pour cela que le gouvernement a fixé le taux maximum à un niveau si élevé, soit à 150 p. 100 de plus que le coût variable. Il ne voulait peut-être pas risquer de nuire aux recettes des chemins de fer. La troisième condition se lit ainsi:

Elle devra être assez souple pour refléter périodiquement les changements qui se produisent dans les frais des chemins de fer par suite de la rationalisation des installations et des services.

Cette formule est, en effet, très souple. Le plafond est si élevé, pour employer l'expression de M. Coyne, qu'il ne donnera aucun résultat. Elle est donc assez souple, et nous pouvons oublier cette exigence dans le résumé des conditions. La quatrième condition est la suivante:

Elle devra fournir aux chemins de fer des motifs qui les encourageront à assurer un service efficace et aux expéditeurs isolés, des motifs de recourir à un mode de transport aussi économique qu'il pourrait l'être dans un milieu concurrentiel.

L'article à l'étude encourage les expéditeurs captifs à faire tout, sauf recourir à la protection de la formule de réglementation des taux maximums; c'est à cela qu'il se résume. La formule n'offre aucune protection, à moins qu'un expéditeur affirme et prouve qu'il est captif. Si l'article est adopté, il incombera à l'expéditeur d'affirmer et de prouver qu'il est captif. Le présent projet de loi offre peu d'encouragement dans ce domaine.

[M. Horner (Acadia).]

M. le président suppléant: A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député mais son temps de parole est écoulé.

Des voix: Continuez.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je crois que l'honorable représentant a encore quelques remarques à faire et nous voudrions les entendre.

M. le président suppléant: Le comité consent-il à l'unanimité à ce que le député continue?

Des voix: D'accord.

M. Horner (Acadia): Merci, monsieur le président. Je trouve que les membres du comité sont très conciliants ce soir et j'essaierai d'être bref. Je sais très bien que de toute façon, je prononcerai un autre discours sur cet article. La cinquième objection relative à la méthode de contrôle du tarif maximum, qui se trouve à la page 99 du rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson est la suivante:

Elle devra se conformer aux dernières méthodes de tarification.

Le projet de loi a la concurrence pour principe directeur. Ceux qui sont assez puissants pour vivre, survivront; les autres périront. Je suppose que cela traduit l'essence même de la concurrence: panier de crabes et âpreté au gain. Le tarif-marchandises augmente sans cesse. Seuls ceux qui emploient le transport aérien, qui ont les moyens d'acheter leur propre camion ou qui peuvent se servir d'un pipe-line peuvent survivre. Voici la sixième objection relative à cette méthode:

Elle ne devra pas s'opposer à la meilleure répartition des ressources dans le domaine du transport.

Cette formule n'affectera pas les gens situés au bon endroit, et tant pis pour les autres. Ainsi se résument les objectifs de la Commission royale MacPherson. Je ne vais pas les relire. Je vais simplement souligner que dans le résumé des objectifs d'une formule du taux maximum il s'agissait d'abord de supprimer les contrôles capables d'affecter sérieusement la situation financière des chemins de fer. On a exprimé cet objectif aussi clairement que possible. On veut éviter de porter gravement

atteinte aux revenus des chemins de fer. Je déclare au ministre qu'après la lecture de tout le deuxième volume du rapport de la Commission royale MacPherson, je n'ai rien pu trouver pour justifier les 150 p. 100 en plus des coûts variables dont il est question.

Le comité des transports a entendu les témoignages des professeurs Borts et Williams, qui ont déclaré avoir lu le rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson et n'avoir pu y trouver un seul élément pour établir le bien-fondé de cette formule. De fait, je pense que le professeur Borts a suggéré d'insérer dans le bill, au lieu de la formule de 150 p. 100, une autre disposition visant à établir un plafond de gains pour les expéditeurs captifs.

Je pourrais m'étendre là-dessus monsieur le président, mais je ne le veux pas. Je ne veux pas engendrer d'animosité à la Chambre. Je soulève ces questions parce que je m'intéresse particulièrement à cet article. Je ne puis rien y trouver pour justifier la clause des 30,000 livres, sauf que l'industrie routière a été acceptée comme concurrent de l'industrie ferroviaire. Je remarque que le président me regarde avec une certaine inquiétude et je vais abréger mes propos.

Dans le tourbillon économique où se trouve aujourd'hui l'industrie du transport au Canada, les chemins de fer fixent les taux et l'industrie du camionnage s'en tient à des chiffres s'inscrivant immédiatement au-dessous. L'industrie du camionnage ne fixe pas les taux; ceux-ci sont fixés par les chemins de fer. Le chiffre de 30,000 livres, inspiré par les besoins du camionnage n'aurait donc jamais dû être accepté. Dans le domaine du transport, la concurrence devrait présider à la fixation des taux. Ces dernières années, nous avons fait de grands progrès dans le transport aérien. Nous avons vu les jets DC-8 arriver sur la scène. Nous devrions bientôt voir les réacteurs DC-10. La moitié supérieure de ces appareils sera occupée par les voyageurs, tandis que la moitié inférieure contiendra des marchandises. Ces avions représentent de forts investissements pour les compagnies aériennes. De nos jours, seules les lignes aériennes pratiquent une certaine honnêteté dans l'établissement des tarifs-marchandises.

Nous ne devrions pas fixer un chiffre imaginaire de 30,000 livres en instituant cette formule. On voit rarement des wagonnées de 30,000 livres. Si quelqu'un a des doutes là-dessus il n'a qu'à consulter la liste du matériel du National-Canadien pour voir le tonnage des wagons. Trente mille livres, cela équivaut à quinze tonnes. Ces wagons peuvent transporter un maximum de 170 tonnes. Le plus petit wagon des Chemins de fer nationaux transporte à peu près 45,000 livres. Pourquoi accepter le chiffre de 30,000 livres et prévoir une marge de 150 p. 100 au-dessus du coût variable? On ne peut pas justifier les chiffres prévus dans cette formule, comme l'ont dit MM. Borts et Williams.

Pourquoi le ministre s'obstine-t-il à conserver cet article dans le bill? Tous les membres du comité qui ont interrogé ceux qui ont témoigné sur cet aspect de la question ne peuvent comprendre pourquoi le ministre refuse de modifier l'article.

Je ne puis que conclure que la question est si difficile et compliquée que le ministre ne savait pas par où commencer pour améliorer cet article et qu'il n'osait pas perdre la face en le supprimant purement et simplement. Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que le comité de m'avoir permis de poursuivre mes remarques. Que les députés sachent que nous ne sommes pas disposés à accepter cet article tel quel. Nous le commenterons encore. J'aurai certainement d'autres choses à ajouter à ce sujet, car c'est un élément très important du projet de loi sur les transports.

• (9.00 p.m.)

M. le président: Le comité est-il prêt pour la mise aux voix?

(L'amendement de M. Olson est rejeté par 56 voix contre 33.)

M. le président: Je déclare l'amendement rejeté.

M. Sherman: Monsieur le président, on a déjà dit beaucoup de choses, au cours du débat sur cet article, à propos des expéditeurs captifs et de l'application de la formule utilisée pour déterminer le taux maximum. Je me suis beaucoup intéressé à l'amendement que vient de proposer le député de Medicine Hat et aux faits qu'il a exposés à l'appui. J'étais en faveur de l'amendement car, à mon avis, il aurait, tout compte fait, amélioré la mesure. Comme il a été rejeté, je me propose maintenant d'en proposer un moi-même. Il porte sur les expéditeurs captifs et la façon de les identifier. A mon sens, le député d'Acadia a mis le doigt sur le nœud du problème que pose cet article du projet de loi, quand il a dit que les professeurs Borts et Williams, ainsi que les autres spécialistes qui ont collaboré aux mémoires très sensés que des fonctionnaires du Manitoba, de l'Alberta et d'autres provinces ont présenté au comité permanent, ne discer-

naient aucune raison de choisir la formule des 150 p. 100 ou le chiffre arbitraire de 30,000 livres par wagonnée.

Ces deux dispositions du projet de loi sont intolérables ainsi que la façon nébuleuse, vague et indéfinissable qui doit nous permettre d'identifier l'expéditeur «captif» aux termes de la mesure.

La loi sur la réduction des taux de transport de marchandises—les fonctionnaires du Manitoba l'ont signalé—a été présentée après la dernière augmentation générale du tarif-marchandises pour alléger le fardeau des expéditeurs assujettis au taux de catégories et de produits désignés non-concurrentiels. Les exclure de la catégorie des expéditeurs «captifs» ce serait adopter une mesure rétrograde. A mon avis, c'est ce que fait le projet de loi. Il exclut de la catégorie des expéditeurs «captifs» les expéditeurs assujettis au taux de catégories et de produits désignés non concurrentiels. Il les oblige à affirmer, comme l'a dit le député d'Acadia, ou à prouver, si on préfère, qu'ils sont vraiment des expéditeurs «captifs». Voilà pourquoi j'ai l'intention de proposer, appuyé par le député de Portage Neepawa:

Que le nouvel alinéa suivant soit ajouté, comme alinéa *b*) du paragraphe 1, à l'article 336:

Un expéditeur de marchandises à l'égard desquelles les taux en vigueur le 1er janvier 1965, étaient des taux de catégories et des taux de produits désignés assujettis à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, sera censé ne pouvoir utiliser aucun autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer.

Le ministre savait, d'après mes observations cet après-midi, que j'avais l'intention de proposer cet amendement sauf avis contraire. J'avais affirmé alors que je devrais peut-être lui donner le temps d'y réfléchir. Je me permets maintenant de mettre mon intention d'alors à exécution. Si le ministre est en mesure de se prononcer sur mon amendement, je lui saurais gré de le faire maintenant.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne m'oppose pas à ce que l'on propose l'amendement. On devrait donc peut-être le mettre aux voix et alors je le commenterai.

M. le président: M. Sherman propose que le nouvel alinéa suivant soit ajouté, comme alinéa *b* du paragraphe 1, à l'article 336 de la loi de l'article 53 du bill:

Que le nouvel alinéa suivant soit ajouté, comme alinéa b) du paragraphe 1, à l'article 336 comme suit:

Un expéditeur de marchandises à l'égard desquelles les taux en vigueur au 1er janvier 1965, étaient des taux de catégories et des taux de produits désignés assujettis à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, sera censé ne pouvoir utiliser aucun autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer.

[M. Sherman.]

Qu'il me soit permis de signaler au comité qu'il faudrait renuméroter le paragraphe 1 actuel pour en faire l'alinéa *a* du paragraphe 1.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de parler longuement de cet amendement. Le gouvernement du Manitoba a présenté un mémoire volumineux et intéressant. Comme l'a dit le député cet après-midi, le point de vue de cette province était étayé au moins par deux spécialistes américains dont le témoignage figure au fascicule nº 40 des *Procès-verbaux et témoignages* du comité dont j'ai parlé cet après-midi.

• (9.10 p.m.)

J'espère que l'on ne m'accusera pas de mettre le moindrement en doute la compétence de ces deux spécialistes mais j'affirme qu'ils s'opposaient radicalement au principe fondamental du projet de loi. Tous deux ont indiqué bien clairement que le régime de la concurrence ne leur inspirait pas confiance et qu'ils étaient plutôt partisans d'une réglementation et d'un établissement de tarifs comme en assuraient aux États-Unis des organismes régulateurs. Comme ils rejetaient entièrement le principe fondamental du bill, il n'est pas étonnant qu'ils aient trouvé à redire sur quelques-uns de ses aspects.

Néanmoins, le professeur Borts a fait certains calculs, que j'ai déjà mentionnés et, sans vouloir me répéter, j'y ferai sans doute allusion de nouveau; en s'y référant, il a laissé entendre que les petits expéditeurs, dont les envois représentent de 15 à 35 tonnes de marchandises, seraient tout à fait en mesure, en vertu de la formule des tarifs maximums, de payer un taux moins élevé qu'actuellement, même si le principe de la réduction des tarifs-marchandises était appliqué. Il s'ensuivrait qu'ils paieraient un tarif bien inférieur à celui qu'ils devraient payer si on n'avait pas assuré le retour aux prix antérieurs et l'établissement de tarifs plus élevés.

Je suis bien heureux que le comité n'ait pas jugé bon d'approuver l'amendement visant à supprimer entièrement l'article, car nous devons nous soucier d'une certaine façon des petits expéditeurs, même si la formule du tarif maximum n'assure pas d'avantages particuliers aux expéditeurs de denrées en vrac. Elle n'a pas été conçue et ne visait pas à cette fin, et je l'ai dit bien clairement à l'époque où siégeait le comité. Tous les taux des denrées en vrac seront inférieurs aux taux maximums actuels, et voilà pourquoi on ne devrait pas s'attendre à ce que la nouvelle formule

des tarifs maximums s'applique aux expéditeurs qui ne payent pas actuellement de taux maximums. Je ne vois par conséquent rien de logique ni de raisonnable dans l'idée que nous devrions assurer une formule de tarifs maximums devant s'appliquer à un groupe d'expéditeurs qui ne payent pas les tarifs maximums actuellement.

Je devrais peut-être signaler également qu'en acceptant la définition proposée par le député, nous enlèverions toute signification au bill; car n'importe qui pourrait devenir un expéditeur captif si son taux était bloqué actuellement, ce qui voudrait dire environ la moitié des expéditeurs. Les autres, dont les tarifs ne sont pas bloqués, sont assujettis actuellement aux tarifs concurrentiels.

L'objet tout entier du bill, dans la mesure où il élargit la portée de la concurrence et permet aux compagnies de chemins de fer de chercher à faire des affaires, ne rimerait plus à rien si quelqu'un pouvait tirer partie de la définition soumise par le député. Cela dépendrait naturellement de la circonstance suivante, soit si l'expéditeur pensait qu'on avait modifié d'autres passages du bill, ce que quelqu'un se propose sans doute de faire.

Les députés d'Acadia et de Medicine Hat ont dit bien clairement aujourd'hui que la formule de taux maximums envisagée ici n'assurerait pas aux expéditeurs de denrées en vrac une solution de rechange plus avantageuse que les taux qu'ils paient actuellement. Il n'y a donc aucune formule de taux maximums que nous puissions inclure dans le bill qui serait de nature à satisfaire ces expéditeurs. J'avoue qu'il faudrait raffermir en quelque sorte la protection assurée aux expéditeurs de denrées en vrac, en sus de celle qui figurait dans la loi initiale, déférée de nouveau au comité. J'ai effectivement approuvé un amendement à l'article 16, qui répondait dans l'ensemble, je pense, aux désirs du comité.

Je suis d'accord avec le député de Medicine Hat que, de loin, le plus grand nombre de ces expéditeurs dont les taux ne sont pas gelés obtiendront, par suite de l'amendement à l'article 16, le genre de protection qui, je crois, se révélera efficace et à cause de laquelle ils ne pourront recourir à cet article. Je signale qu'en 1965 au-delà de 1,400,000 chargements ont été expédiés en vertu d'un taux de catégorie ou sur un produit désigné. Comme un grand nombre de ces chargements étaient sans doute les mêmes, je ne prétends aucunement que 1,400,000 demandes différentes ont été présentées à la Commission. Je dis cependant que, si la formule même du taux maximum était plus avantageuse et paraissait plus alléchante que le tarif négociable, aucune commission ne pourrait probablement suffire à fixer le nombre de taux nécessaires.

La seule conclusion que je peux tirer de tout cela, c'est que nous ferions tout aussi bien d'abandonner toutes les dispositions du bill sur l'établissement des taux et laisser la loi comme elle est en n'autorisant que des augmentations horizontales au lieu d'entreprendre l'écrasante tâche administrative qui s'imposerait si l'amendement de l'honorable député était adopté. Autrement dit, je crois que les expéditeurs n'en tireraient aucune protection mais qu'il s'ensuivrait au contraire des délais administratifs absolument intolérables. C'est pourquoi je le trouve tout à fait indésirable.

M. Bell: J'aimerais poser une question de portée générale. C'est que le ministre me paraît en verve. Il a probablement mangé un sandwich à la dinde pour souper.

L'hon. M. Pickersgill: Du bœuf.

M. Bell: Il est peut-être rempli de lui-même parce qu'il a enfin gagné un vote. Le ministre pourrait-il répondre à une question précise que j'ai posée plus tôt et au sujet de laquelle j'ai prononcé tout un discours. A supposer qu'un important expéditeur en vrac ne soit pas devenu captif ou n'ait pas profité de l'autre parti, quelle serait la solution du ministre aux taux élevés qui seraient établis pour l'Ouest canadien? Comment justifierons-nous cela, comme parlementaires, devant la population canadienne?

L'hon. M. Pickersgill: Voilà qui me paraît assez simple. Presque tous les expéditeurs de produits en vrac dans notre pays ont présentement des taux inférieurs aux taux maximums. Ils les ont obtenus des compagnies de chemins de fer à tel ou tel moment, d'une façon ou d'une autre, et je ne vois pas pourquoi les compagnies de chemins de fer modifieraient cet arrangement. Un grand nombre de ces expéditeurs ont des taxes convenues. Si le député veut bien examiner la nouvelle loi sur les transports, il constatera que tout prix convenu accordé à un expéditeur doit être rendu publique et, dans des circonstances semblables, être divulgué à un autre expéditeur. Aux termes du nouvel article, si un expéditeur soutient et peut fournir une preuve *prima facie* qu'un avantage indu a été accordé à un expéditeur dans des circonstances semblables, il peut faire modifier son taux par la Commission, après audience.

A mon avis, ces deux dispositions assurent une protection suffisante pour les expéditeurs de produits en vrac, mais je ne pense pas que la protection serait suffisante sans l'article 16. En fait, il est possible que très peu demandent le tarif accordé aux expéditeurs captifs. A mon avis, le fait qu'ils puissent formuler une demande et que l'existence même du plafond

soit connue devrait, dans la plupart des cas, inciter les chemins de fer à fixer des taux moins élevés que les maximums en question. Ainsi seront donc protégées les régions isolées où des petits expéditeurs sont réellement captifs.

• (9.20 p.m.)

M. Sherman: Le ministre dit que les expéditeurs peuvent demander d'être considérés comme dépendants. Je comprends par là qu'ils doivent formuler une demande. Cela n'est pas laissé à leur discrétion, ils sont tenus de formuler une demande.

L'hon. M. Pickersgill: Pas du tout. S'il lit l'article avec soin le député verra que nul expéditeur ne peut faire une demande avant d'avoir invité le chemin de fer à lui fixer un taux. Si l'intéressé le croit trop élevé et s'il ne peut expédier ses marchandises autrement, il a alors la faculté de soumettre une demande. Ainsi, il peut avoir deux sortes de denrées à expédier: certaines qu'il livre empaquetées, mettons, et d'autres, en vrac. L'expéditeur n'est pas captif s'il peut recourir à un service de camionnage pour les premières, mais il peut bien l'être à l'égard des autres denrées, si l'expédition de ces dernières par camion n'est pas économique.

La seule chose qu'il aurait à faire pour faire valoir sa qualité d'expéditeur captif serait d'alléguer qu'il n'a aucun autre voiturier pour transporter ses marchandises à un taux raisonnable. Il montrerait alors l'offre que la société de chemin de fer lui a faite et, alléguant qu'elle est trop élevé, demanderait un taux fixé en vertu de la formule du taux maximum. Si ses allégations sont exactes—ce qui n'est guère difficile à prouver—il appartient à la Commission de lui fixer un taux maximum.

M. Olson: Monsieur le président, quelques mots seulement. Le ministre a fait une déclaration qui est légèrement injuste. Il a dit, si j'ai bien saisi, que les professeurs Borts et Williams, qui, soit dit en passant, étaient les principaux conseillers des provinces aux auditions, en leur qualité de comptables des prix de revient étaient, en fait, hostiles au principe du projet de loi; qu'ils étaient adversaires de la méthode de fixation des taux en tenant compte de la concurrence et, au contraire, partisans d'une autorité exerçant un droit de contrôle et qui fixerait ces taux.

Il n'est pas juste, je crois, de tenir ces propos. On a dit, je pense, que l'article 336 n'assurait pas un contrôle efficace du taux maximum; que dans les régions dépourvues de concurrence économique en matière transport, une autorité pouvant imposer un contrôle semblable était souhaitable. Que je sache, on n'a certainement pas dit qu'on s'opposait à la concurrence dans les transports.

Et maintenant, monsieur le président, voici brièvement l'autre point que je soulève. Disposer de cet amendement à l'article 336 pose un dilemme. A mon avis, cet article aurait dû être supprimé entièrement, et tous les expéditeurs du Canada devraient s'en remettre aux dispositions de l'article 16. Je m'en tiens à la raison donnée par l'honorable député de Springfield, savoir, que tant que l'article 336 figurera dans le bill, nous entretiendrons l'illusion qu'il existe une formule pour établir le contrôle du taux maximum. Je m'inquiète vraiment à ce sujet. Tant que le bill renfermera cet article, la Commission pourra être tentée d'utiliser la formule en question plutôt que l'ancien principe de l'équité et de la justice, etc. Le chiffre de 150 p. 100 fondé sur chargement pesant 30,000 livres est fictif; on pourrait bien ne pas charger un poids de 30,000 livres, et, en l'occurrence il n'est pas juste d'invoquer ce chiffre. A cause de cela, monsieur le président, et vu le vote qui vient d'être pris, je suppose que, puisque l'article 336 figurera dans le bill, il ne nous reste plus qu'à chercher à en rectifier les lacunes et à le modifier afin qu'il soit utile à quelque chose.

Le ministre s'inquiète de ce que l'amendement du député de Winnipeg-Sud pourrait infirmer l'article au point de le rendre inutile pour un petit groupe d'expéditeurs qui acheminent leurs produits à des taux dits de catégorie. Je ne crois pas que ce soit le cas, car si j'interprète bien l'amendement—et j'admets que certaines subtilités peuvent m'avoir échappé—il me semble que ce ne soit pas l'unique façon de chercher à obtenir le statut d'expéditeur captif. L'amendement en donne partiellement la définition, mais ce n'est certes pas là l'unique critère sur lequel l'expéditeur peut se fonder pour tâcher de réclamer le statut d'expéditeur captif et prier la Commission d'invoquer les dispositions du bill.

Pour ce qui est d'inclure les taux pour les produits désignés dans la définition établie aux termes de l'article 336, je partage l'avis du ministre. Cela n'aurait aucune valeur pratique, à mon sens, car la formule, appliquée à des wagonnées de 100,000, de 150,000, voire de 300,000 livres dans certains cas, ne serait plus réaliste et n'aurait aucun effet pratique.

Je n'amorcerai pas un autre débat là-dessus, monsieur le président, mais, selon moi, le point essentiel du projet de loi a maintenant été transféré à l'article 16. Lorsque le bill a été présenté à la Chambre et débattu au comité permanent, tout le problème du contrôle

des taux maximums, qui est si important pour les marchandises en vrac transportées à destination ou en provenance de l'Ouest canadien, du Nord du Québec et des Maritimes, était centré sur l'article 336. Mais ce n'est plus le cas. Lors des premières séances du comité permanent, le bill ne renfermait pas d'article 16, du moins pas dans sa forme actuelle. Le ministre est sûrement de cet avis. Donc, même si nous avions l'habitude de dire que la partie la plus essentielle du projet de loi était l'article 336, je crois que c'est maintenant l'article 16, du moins en ce qui concerne les expéditions en vrac ou ce qu'on appelle généralement les taux pour les produits désignés.

Peut-être devrions-nous essayer de régler ce point; mais même si l'article 336 était modifié de manière à donner une meilleure définition de l'expéditeur captif, tant qu'on y emploiera le chiffre de 150 p. 100 et les poids qu'on y mentionne actuellement, je ne pense pas que cet article puisse avoir de valeur pratique dans le cas des wagonnées plus lourdes qui nous intéressent principalement.

M. Bell: Que le ministre veuille bien se reporter à la dernière page du fascicule nº 40 du compte rendu des délibérations du comité; il y verra quelles sont les projections officielles des professeurs. Ces projections ont trait au point que je veux faire ressortir. J'invite le ministre à s'arrêter un instant au chiffre de 130,000 livres. Ici, la majoration par rapport au coût variable réel atteint 467 p. 100. Pourtant le ministre a dit que ces divers arrangements spéciaux se font toujours à des niveaux peu élevés, et ainsi de suite.

• (9.30 p.m.)

En supposant que ces majorations sont valables et il s'agit de wagonnées dépassant 130,000 livres entraînant des majorations allant jusqu'à 700 p. 100, comment l'économie canadienne se trouve-t-elle protégée si l'expéditeur ne se déclare pas lui-même «captif»? Que va-t-il se produire? Je reconnais qu'en l'occurrence, nous ne sommes peut-être pas entièrement responsables; nous avons fourni un remède et je ne suis pas en désaccord avec le député de Medicine Hat. Espérons que le remède sera efficace. Mettons que l'expéditeur ne se déclare pas lui-même captif, comment nous assurerons-nous que sa décision ne désorganise pas complètement l'économie du pays par un mauvais usage correspondant de nos ressources?

L'hon. M. Pickersgill: Je vais tâcher de répondre à la question du député. Je crois que le député de Medicine Hat l'a déjà fait. L'un des énormes avantages des délibérations au comité permanent c'est de nous avoir permis à tous d'être mieux renseignés sur le sujet à la fin des délibérations. C'est assurément mon cas. J'ai appris une foule de choses au comité, grâce aux arguments des honorables vis-à-vis, ceux en particulier du député de Medicine Hat—très obstiné sur cet article et que j'ai trouvé exaspérant à une ou deux reprises —j'en fais la remarque, comme avait coutume de le dire un ancien député, avec bienveillance.

M. Bell: J'espère qu'il sera blâmé si la mesure échoue.

L'hon. M. Pickersgill: L'autre soir, au comité, le député de Peace-River s'est demandé si l'article 16, une fois modifié par le comité, était encore assez fort. Voilà que nous l'avons de nouveau renforcé.

Le député de Medicine Hat a parfaitement raison, je pense, de dire que l'article 16 protège les expéditeurs de denrées. Je n'ai jamais prétendu que ce tableau ait plus de signification qu'un calcul arithmétique. Il n'a pas plus de valeur qu'un calcul démontrant que la moitié des économies réalisées par les gros expéditeurs sont distribuées aux expéditeurs et non au chemin de fer. Ces questions ne sont pas pertinentes, à mon avis, car je ne crois pas que les expéditeurs de marchandises en vrac se prévalent de l'article 336. A mon sens, ils n'auront pas besoin de le faire.

M. Bell: Pourquoi alors le ministre a-t-il demandé au Manitoba les noms des expéditeurs captifs, s'il admet qu'aucun expéditeur n'aura recours à l'article?

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai jamais dit ni soutenu que personne ne recourrait à l'article 336. Tout ce que j'ai dit, c'est que je ne connaissais aucun expéditeur qui s'en servirait. A mon avis, si un grand nombre d'expéditeurs s'étaient vraiment inquiétés de cette mesure, nous aurions entendu parler d'eux.

M. Horner (Acadia): Tous les mémoires présentés en ont parlé avec véhémence.

L'hon. M. Pickersgill: Quelques mémoires ont été présentés par l'Association minière, la *Wabush Company* et un ou deux autres expéditeurs captifs dans...

M. Horner (Acadia): J'aimerais que le ministre...

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais que le député me permette de terminer comme je le lui permets. Quatre ou cinq expéditeurs dans tout le pays ont affirmé être des expéditeurs captifs, et ils l'étaient dans le sens où ils ont fait valoir leur revendication; ils n'avaient d'autre choix que d'expédier par chemin de fer. A mon avis, aucun d'entre eux n'était un expéditeur pour qui il serait possible d'établir une formule réaliste de taux maximum. Au lieu d'essayer de trouver une telle formule pour les expéditeurs de grandes quantités de marchandises en vrac, il faudrait donner à la Commission le pouvoir d'établir ces taux.

M. Bell: C'est là le point faible de la doctrine.

L'hon. M. Pickersgill: C'est la différence entre ceux qui croient à la concurrence et ceux qui croient à la réglementation. De nombreux Canadiens et bon nombre de députés ne croient pas sincèrement à la concurrence dans le domaine des transports ou à l'égard d'un produit qui les intéresse. Selon eux, la concurrence, c'est très bien pour les autres, mais pas pour eux. Faisons un examen de conscience et nous verrons que bon nombre d'entre nous adoptent cette attitude.

M. Sherman: A la lumière de l'expérience acquise quant à l'expédition de produits en vrac dans les Prairies, le ministre nous dirait-il quelle concurrence s'exerce dans le cas des chemins de fer?

L'hon. M. Pickersgill: Je vais l'expliquer au représentant. Les chemins de fer, vous savez, n'aiment pas déplacer des convois vides d'un bout à l'autre du pays; par ailleurs, ils ne veulent pas cesser de déplacer des convois, car leurs frais sont pour une bonne part—si j'ose le dire en présence du député de Macleod —des frais fixes. A moins qu'ils ne soient occupés au transport d'un produit leur permettant d'acquitter une part de leurs frais fixes, ils seront dans une situation désespérée, comme pendant la dépression.

C'est ce qu'ils veulent éviter. Ils veulent le trafic. Souvent, la seule façon d'obtenir du trafic c'est de donner aux expéditeurs de denrées en vrac, qui ne sont pas précisément dépourvus de pouvoir de négociations, des taux favorables. Ces expéditeurs sont loin d'être des agriculteurs particuliers ou de petits commerçants; certains comptent parmi les plus grandes entreprises du monde et leur puissance économique est beaucoup plus grande que celle des chemins de fers du Canada.

M. Horner (Acadia): Certains d'entre eux.

L'hon. M. Pickersgill: Un grand nombre ont cette puissance. Si les chemins de fer n'accordent pas à ces expéditeurs des taux qui en valent la peine, il n'y aura pas de trafic. Voilà pourquoi je crois que la position concurrentielle ou la position de négociation—je préfère appeler cela la position de négociation—des expéditeurs n'est pas prédominante. Mais pour être certains que la position de négociation des expéditeurs n'est pas illimitée, nous avons me semble-t-il, raffermi l'article 16 en stipulant que si un expéditeur prétend qu'un autre expéditeur, dans des circonstances semblables et avec une denrée semblable, obtient une préférence indue, il peut s'adresser à un comité et s'il réussit à le convaincre que cela est arrivé, le taux qu'il acquitte sera rejeté.

C'est, pour les expéditeurs de produits en vrac, une protection que je juge vraiment très efficace. Le comité a semblé satisfait de l'article modifié en souscrivant à cette idée.

M. Kindt: Je voudrais signaler au ministre et au comité la situation où se trouvent actuellement deux expéditeurs captifs. J'en fais mention parce que le ministre s'imagine que cette catégorie d'expéditeurs comporte de la concurrence et que la concurrence va faire concorder les tarifs.

Comme il le sait peut-être, on s'attend à ce que la *Crows Nest Industries Limited* de Fernie (Colombie-Britannique), et la *Coleman Collieries Limited*, de Coleman (Alberta), envoient sous peu, si elles ne l'ont fait déjà, des représentants au Japon pour négocier au sujet d'importantes expéditions de charbon à ce pays-là. Permettez-moi de vous lire un passage d'une brochure publiée en janvier 1967. Il s'agit de la *Canada-Japan Trade Council News Letter* et je vous cite le passage suivant:

• (9.40 p.m.)

La compagnie Yawata a laissé entendre que les tarifs de transport de charbon par chemin de fer en direction d'un port du littoral du Pacifique seraient un sujet de première importance au cours des négociations, vu que l'on s'attend à ce que le gouvernement canadien cesse d'assurer, après 1969, des subventions pour couvrir les frais élevés du tarif-marchandises par chemin de fer, dans le cas des exportations de charbon.

Le facteur déterminant, dans le cas des efforts entrepris par ces deux industries pour accroître leurs exportations au Japon, c'est le tarif-marchandises en vigueur actuellement dans le cas de l'expédition de charbon du Pas du Nid-de-Corbeau à la côte du Pacifique. Il s'agit ici d'expéditeurs captifs. Ils doivent compter sur le Pacifique-Canadien et une erreur du gouvernement suffira pour compromettre l'entente avec les Japonais et empêcher les industries d'en venir à un accord en vue de l'exportation de charbon au Japon. Le ministre devrait réexaminer quelques-uns des nouveaux articles proposés.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, nous devrions, je pense, essayer d'établir qui

est protégé par cet article et ce qu'est un expéditeur captif. L'article cherche à être généreux et à étendre la portée du terme expéditeur captif. Le ministre a beau dire qu'un expéditeur captif n'a pas à prouver qu'il l'est; il a dit tantôt qu'il lui suffirait de l'affirmer.

J'ai cherché dans le dictionnaire Oxford la définition des mots «affirmer» et «prouver» et il n'y a pas beaucoup de différence entre les deux. La définition d'«affirmer» est «revendiquer ses droits» et prouver signifie fournir «un témoignage suffisant ou aidant à établir un fait.» Le sens est très proche. D'après le nouvel article 317 de l'article 44 du bill, un expéditeur captif n'a pas «d'autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré». Pour le comprendre il faut chercher la définition du mot anglais «*alternative*» et placer «*no*» devant ce mot. Tout le monde connaît le sens du mot «*no*».

Une voix: Expliquez-vous.

M. Horner (Acadia): «*Alternative*» signifie un échange, une alternance entre deux choses, une succession alternative, un remplacement de deux choses. L'adjectif «efficace» est le mot-clé de la phrase. On sait que, dans la loi relative à la Commission d'enquête sur les pratiques restrictives du commerce, «indûment» est le mot-clé et, en vertu de cette mesure, il faut prouver qu'une influence a agi indûment sur l'économie du pays. Dans la phrase en question, le mot-clé est l'adjectif «efficace» dont la définition est la suivante: «qui produit l'effet attendu» et ainsi de suite. On peut bien avoir un autre service (*alternative*), mais si cet autre service est inefficace, alors à quoi bon. L'amendement a pour objet de combler cette lacune. En voici le texte:

> Un expéditeur de marchandises à l'égard desquelles les taux en vigueur au 1er janvier 1965, étaient des taux de catégories et des taux de produits désignés assujettis à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, sera censé ne pouvoir utiliser aucun autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer.

La loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, qui est entrée en vigueur en 1959, a bloqué les augmentations des tarif-marchandises des taux de catégories et des taux non concurrentiels. Tous ceux qui tirent parti de cette loi pourraient logiquement s'attendre à être protégés par cet article du projet de loi modificateur et devraient être considérés comme expéditeur captif. Voilà la substance de cet argument.

Le ministre peut déclarer qu'il ne se préoccupe pas spécialement de ces questions et que très peu de gens se classeront au nombre des expéditeurs captifs. Il peut discourir longuement sur le principe de la concurrence, mais, à mon avis, personne au Canada ne dira que les chemins de fer sont uniquement en service d'utilité publique. Certes, le gouvernement doit accepter le fait que les chemins de fer ont un devoir à remplir dans les régions où ils ont un monopole, là où on ne peut choisir un autre service efficace. Les expéditeurs de ces régions devraient pouvoir être protégés en vertu de cet article.

Un économiste très réputé en matière de transport, M. Morrow, a été engagé par le gouvernement du Manitoba et il a longuement traité de l'historique du réseau canadien de transport. Nos premiers gouvernements ont aidé à établir un réseau ferroviaire pour qu'il puisse assurer un service public. Je ne veux pas entrer dans le détail de cet historique, mais c'est un fait qu'au début des années 1900, un service public a été institué. Nous avons institué la Commission des transports pour diriger et réglementer le service public que fournissent les chemins de fer.

• (9.50 p.m.)

Nous avons vu croître la concurrence, ainsi que le Canada. Le même besoin n'existe plus quant à une partie de la protection qui était fournie. Nous n'admettons plus le fait que les chemins de fer soient des services d'utilité publique à 100 p. 100. En outre, nous n'admettrons pas qu'ils soient des entreprises absolument libres, car il existe encore des régions où ils détiennent un monopole. A cet égard, il faut encore les considérer comme des entreprises d'utilité publique. Une régie exerce un certain contrôle sur la *Bell Canada*. En général, toute autre compagnie semblable est régie par un office des entreprises d'utilité publique. L'Office national de l'énergie réglemente les compagnies de pipe-lines parce que nous leur accordons un monopole d'exploitation dans une région donnée. Il fut un temps où ces monopoles s'exerçaient dans tout le Canada. A présent, nous admettons qu'ils ne s'exercent pas sur tout le Canada, mais sur certaines régions.

Ceux qui produisent des biens, assurant le bien-être de leur famille et contribuant à la prospérité économique du Canada, sont en droit d'attendre du gouvernement qu'il les protège, car les chemins de fer ont été construits pour assurer un service public et ils ont accepté d'en remplir les obligations. L'amendement en question déclare que, s'il y avait en 1959 des régions non concurrentielles, il y en a probablement encore aujourd'hui et qu'il y a lieu de les considérer comme des régions captives et d'appliquer aux expéditeurs la définition d'expéditeurs captifs. Le ministre a beau dire qu'ils n'ont pas besoin de prouver cette qualité, qu'ils n'ont qu'à s'en

prévaloir. Cela ne suffit pas, car dans bon nombre de régions, au Canada, l'expédition des marchandises s'effectue à des taux supérieurs de 150 p. 100 au coût variable. Nous avons entendu, en comité, des témoignages établissant le fait que dans certains cas les chemins de fer réclamaient des taux supérieurs de 400 p. 100 au coût variable.

Si l'on prend la définition générale du mot «déclarer,» on pourrait penser que les intéressés n'auraient qu'à présenter une demande pour obtenir le taux maximum, mais ce n'est pas le cas. Ils doivent déclarer et prouver qu'aux termes de la définition qu'en donne le ministre et que les compagnies de chemin de fer ont acceptée, ils n'ont pas le choix et sont donc disposés à transporter la totalité de leurs marchandises par cet unique moyen de transport. C'est ce que je voulais faire ressortir. C'est, à mon avis, le nœud du problème que pose le bill. Il est bon et utile que le député de Medicine Hat et le ministre soient disposés à permettre l'adoption du bill en toute hâte, mais je crois que les intérêts en jeu sont très grands en ce qui concerne l'article 16.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le député me permettrait-il de lui poser une question. S'il croit qu'il y a de gros intérêts en jeu à l'égard de cet article, alors pourquoi s'est-il prononcé tantôt pour le faire supprimer?

M. Horner (Acadia): Parce que j'espère qu'on en présentera un de rechange, susceptible d'assurer la protection des expéditeurs dans ce que j'appelle les régions captives, de sorte qu'ils puissent demander d'être désignés comme expéditeurs captifs aux termes de cette mesure législative. Je trouve cette formule stupide. Je l'ai trouvée si stupide qu'elle ne me paraissait même pas valable. Je crois donc qu'elle devrait être retranchée dans l'espoir qu'on lui en substituera une meilleure que le ministre voudra accepter.

Je voudrais expliquer pourquoi j'estime nécessaire cet autre amendement. Il suffit de revenir un peu en arrière pour se rendre compte de quoi il s'agit. Environ 4 p. 100 des marchandises transportées par les chemins de fer le sont d'après l'échelle des tarifs de catégorie et cet amendement mentionne seulement 4 p. 100 des marchandises transportées. Nous demandons au ministre d'accepter le fait qu'en nombre de régions isolées du Canada, environ 34 p. 100 des revenus des chemins de fer proviennent des régions où, en effet, il n'y a pas d'autre moyen de transport que les chemins de fer, où les marchandises doivent être transportées à des tarifs non concurrentiels ou selon l'échelle des tarifs de catégorie qui sont les tarifs les plus élevés possible.

Une voix: Il est dix heures.

[M. Horner (Acadia).]

M. Horner (Acadia): Puis-je déclarer qu'il est dix heures, monsieur le président?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je me demande si nous pourrions poursuivre assez pour disposer de cet amendement.

M. Horner (Acadia): J'aimerais déclarer qu'il est dix heures. Même s'il ne me reste que quelques minutes en temps de parole, je préférerais terminer mon discours demain matin, quand la Chambre reprendra la séance, car alors, peut-être l'auditoire sera-t-il plus attentif, le ministre mieux disposé et la Chambre acceptera-t-elle l'amendement à cet article.

M. Bell: Monsieur le président, je ne pense pas que le gouvernement ait rallié tous ses membres et qu'il aurait amplement le temps de le faire d'ici à demain.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

• (10.00 p.m.)

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

Une motion portant ajournement de la Chambre, aux termes de l'article provisoire 39A du Règlement, étant censée avoir été présentée.

[*Français*]

LES TRANSPORTS—ON DEMANDE QUELLES MESURES LE GOUVERNEMENT PRENDRA À LA SUITE DU VERDICT RENDU AU SUJET DE LA TRAGÉDIE À DORION, P.Q.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis de remercier très chaleureusement le ministre des Transports (M. Pickersgill) pour l'effort généreux dont il fait preuve en voulant bien rester quelques minutes de plus à la Chambre pour se pencher sur un problème qu'il connaît d'ailleurs très bien, mais sur lequel je voudrais, une fois de plus, appeler son attention, parce qu'il s'agit d'un problème de brûlante actualité et qui ne manque pas de causer des appréhensions bien profondes du point de vue de la sécurité du public.

Nous avons constamment à déplorer les tragédies de sécurité routière. Nous avons également à déplorer les tragédies qui se déroulent aux passages à niveau, notamment celle qui s'est déroulée dans le comté de Dorchester, à Sainte-Claire. Il n'y a pas tellement longtemps, à Montmagny et à St-François-de-Bellechasse, dans l'espace de quelques jours, on a eu à constater ces calamités qui alarment constamment la population.

C'est pourquoi je voulais une fois de plus, monsieur l'Orateur, revenir à la charge et demander au ministre si un effort encore plus spécial pourrait être fait afin d'éliminer ce que je voudrais appeler ces «écueils funestes» de la chaussée.

S'il était impossible de ce faire, je suggérerais, premièrement, de solliciter des fonds supplémentaires. En 1954, la Caisse des passages à niveau était de l'ordre de 5 millions de dollars. On l'a portée, en 1958,—si mon souvenir est bon—à 15 millions de dollars, et ce dans un laps de temps assez court. Pourquoi? Parce qu'on a constaté que les exigences de la circulation croissaient d'une manière parfois effarante et nécessitaient justement des fonds additionnels en vue de pourvoir aux besoins nouveaux créés par la circulation toujours grandissante.

Nous sommes maintenant en 1967 et la Caisse des passages à niveau n'a pas augmenté depuis 1958. La condition primordiale d'une amorce de solution au problème, c'est l'augmentation de la Caisse des passages à niveau. A mon avis, c'est une nécessité impérieuse que la Caisse des passages à niveau soit considérablement augmentée: 15 millions, ce n'est plus suffisant.

Deuxièmement, monsieur le président, je voudrais faire allusion à un article éditorial de *La Presse* signé par M. Maurice Champoux —c'est un excellent journaliste, et je me complais toujours à le lire parce qu'il possède un vocabulaire richissime et une facilité littéraire peu commune. Par ailleurs, lorsqu'il commentait l'une de mes récentes déclarations, j'ai pu constater qu'il n'avait pas tout à fait saisi la portée des propos que je formulais.

Je disais, notamment, que les municipalités ne sont pas assez riches pour présenter leur requête afin d'obtenir la sécurité aux passages à niveau, parce que tout le monde sait—le ministre plus que les autres—que la Caisse des passages à niveau contribue 80 p. 100 lorsqu'il s'agit d'une installation nouvelle; les chemins de fer, 7½ p. 100; et les municipalités ou l'autorité locale propriétaire du chemin concerné, 12½ p. 100.

Il y a une foule de municipalités qui n'ont pas les moyens de le faire. J'en parlais, il n'y a pas tellement longtemps, avec l'ancien président de l'Union des municipalités, le député de Rivière-du-Loup-Témiscouata (M. Gendron), dont la compétence est reconnue en ce domaine. Il disait, justement, que des 1,700 municipalités dans la province de Québec, il y en a au moins 1,200 qui sont pauvres. Les municipalités n'ont pas les moyens de faire la requête.

Conséquemment, la loi doit être amendée à ce point de vue là.

Troisièmement, monsieur le président, la procédure est trop longue, lorsqu'il s'agit d'obtenir des passages à niveau. Au fait, dans le rapport de la Commission des transports pour l'année financière se terminant le 31 décembre 1965, on peut lire ceci:

> Au cours de 1965, la Commission a reçu 2,584 requêtes faites en vertu des diverses dispositions législatives qui se rattachent à la juridiction exercée par ladite Commission.

La Commission des transports n'a pas le temps de s'occuper de ces problèmes-là, parce qu'elle est trop lente à répondre aux requêtes. Je demande au ministre s'il n'y aurait pas moyen de changer la «juridiction» et de faire en sorte que lorsqu'il s'agit d'obtenir des passages à niveau, on s'adresse ailleurs qu'à la Commission des transports, qui n'a pas le temps de répondre aux demandes d'une façon expéditive et conformément aux exigences de la sécurité.

Il faudrait que la procédure soit changée, monsieur le président,—je le répète—afin qu'elle devienne plus expéditive. Comment procède-t-on actuellement? Les municipalités présentent une requête; la Commission des transports consulte la compagnie de chemins de fer concernée; on fait une inspection, on perd du temps; on essaie de trouver de l'argent, et quand on constate qu'il n'y en a plus, on laisse finalement les demandes en suspens. C'est pour cela qu'il y a bien des cas qui auraient pu être réglés, si la procédure était amendée ou modifiée de manière à la rendre expéditive. Je lance un appel incessant au ministre pour améliorer la situation, et je comprends que ses sentiments sont sincères, qu'il est bien disposé à mon égard, parce qu'il sait que nous devons livrer une lutte sans merci contre—je le répète—ces écueils funestes de la chaussée.

[*Traduction*]

L'hon. M. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, s'il existe des retards comme ceux qu'on pourrait craindre, d'après le député, dans la façon dont la Commission des transports s'occupe des enquêtes, je demanderai à ses membres de faire tout leur possible pour les éviter. Tout le monde comprend, je crois, à quel point il est souhaitable et important d'éliminer les passages à niveau vraiment dangereux et d'assurer la sécurité dans le cas des autres. Je ne crois pas qu'on apprécie assez tout ce qui s'est déjà accompli dans notre pays depuis 15 ans. Il s'est fait des progrès absolument extraordinaires. Les chiffres que j'ai reçus aujourd'hui m'ont étonné, même s'il m'incombait probablement de les connaître. Mais il est impossible d'avoir tout le temps ces chiffres à la mémoire.

En septembre dernier, ce sont les chiffres les plus récents—l'Ontario avait 8,603 passages à niveau et le Québec, 3,598. En Ontario, 12.2 p. 100 des passages étaient à croisements superposés. Autrement dit, ce n'étaient nullement des passages à niveau. Au Québec, le chiffre était de 12.3 p. 100. En Ontario, 22.9 p. 100 des passages à niveau étaient protégés; au Québec, 30.5 p. 100. En additionnant, on cons-

tate que, pour l'Ontario, le pourcentage des passages à niveau protégés par l'étagement des voies ou autrement était de 35.1; pour le Québec, de 42.8 p. 100. C'est dire que près de 50 p. 100 des passages sont protégés au Québec. Pour l'ensemble du Canada, malheureusement, c'est moins bien. Seule la Nouvelle-Écosse est plus avantagée que le Québec dans ce domaine. C'est d'ailleurs la plus favorisée de toutes les provinces.

• (10.10 p.m.)

Le Parlement n'hésiterait pas, je pense, à voter les fonds nécessaires pour faire disparaître ces risques. J'ai cité l'autre soir quelques chiffres que je n'ai pas par devers moi en ce moment, mais nous devrions nous rendre compte que, même si le taux des accidents mortels et des accidents graves sur les grandes routes s'accroît sans cesse au Canada, il a diminué constamment ces dernières années, aux passages à niveau. Le pourcentage en a baissé de façon sensible, de même que les chiffres pris dans un sens absolu. Étant donné l'accroissement constant de la circulation automobile, c'est là peut-être le secteur—celui où l'on cherche à éviter les accidents—où l'on a réalisé le plus de progrès. Toutefois, cela ne signifie pas que nous ne devrions pas continuer à faire tout notre possible pour obtenir plus de protection.

LE GAZ NATUREL—LA «TRANS-CANADA PIPE LINES»—LE JUMELAGE DU PIPE-LINE

M. M. W. Martin (Timmins): Monsieur l'Orateur, ma question d'hier n'était pas soulevée pour la première fois à la Chambre, mais elle apportait de nouvelles précisions sur le sujet que j'ai déjà eu l'occasion de traiter. Je veux parler de la proposition de la *Trans-Canada Pipe Lines* en vue de construire un pipe-line canadien qui passerait par les États-Unis, proposition qui, malheureusement, a reçu l'approbation du gouvernement actuel. Personne n'ignore mes objections, celles de mon parti et de nombreux autres Canadiens à cette proposition. Nous nous y opposons pour trois principales raisons: premièrement, parce qu'elle va nuire au Nord du pays et l'épuiser; deuxièmement, parce qu'elle va entraver la liberté des consommateurs canadiens, du fait que les décisions, les règles et règlements concernant une ressource aussi essentielle que le gaz naturel et dont dépendra l'industrie canadienne, seront subordonnés à des règles, règlements et décisions émanant d'un pays étranger, ce qui, d'après nous, défavorise les consommateurs canadiens. Notre troisième objection, c'est que nous allons accepter un très mauvais précédent—puisque les pipe-lines sont les moyens de transport de l'avenir—et donner un bien mauvais exemple en aménageant nos pipelines transcontinentaux dans un pays étranger.

[L'hon. M. Pickersgill.]

J'ai été bien étonné, cette semaine, d'entendre dire par des fonctionnaires du ministre qu'on ne voyait pas d'inconvénients, surtout dans le Nord, à cette proposition du gouvernement. J'ai ici quelques réponses à un questionnaire que nous avons envoyé un peu partout au pays, pour voir ce que les gens pensaient de la chose. Je puis le mettre à la disposition du ministre et de n'importe lequel de ses fonctionnaires, s'ils le désirent. J'aimerais donner une liste de quelques-unes de ces réponses. Sur 377 réponses provenant de la circonscription de Cochrane, deux seulement sont en faveur du projet. Dans celle de Timmins, un correspondant seulement sur 488 se déclare en faveur; dans celle de Fort-Williams, trois sur 456; dans celle de Port-Arthur deux sur 674; dans celle de Kenora-Rainy-River, un seul est en faveur sur 366. Dans la circonscription d'Algoma-Est—celle du premier ministre—trois réponses sur 205 sont en faveur du projet du gouvernement. Dans celle d'Algoma-Ouest, 15 sur 355 sont en faveur. Je me suis rendu compte que cela tenait au fait qu'ils avaient été mal renseignés, qu'on leur avait même dit que le pipe-line américain représentait pour eux le seul espoir d'obtenir du gaz canadien, et pourtant, ces cinq dernières années, le gaz canadien se trouvait seulement à 80 milles de distance, à Blind River.

A Sudbury et Nickel Belt, 3 réponses sur 542 appuyaient la position du gouvernement, et sans avoir les résultats définitifs de Timiskaming et de Nipissing, sur environ 1,000 réponses, quatre appuyaient le gouvernement. Cela signifie que sur 4,500 réponses moins de ¾ p. 100 étaient favorables à la prise de position du gouvernement.

Je crois qu'il serait avantageux pour le ministre et les honorables représentants que je dépose un extrait d'une lettre qui a été envoyée au *Sault Star* le 7 décembre au sujet de cette proposition. Elle est assez fantasque mais montre ce qui serait arrivé si, il y a cent ans, on avait raisonné comme on le fait aujourd'hui. La voici:

> Nous sommes en 1878 et le premier ministre, sir John A. Macdonald vient d'annoncer qu'au lieu de construire le chemin de fer du Pacifique-Canadien comme prévu dans les régions désertiques et rocheuses du Canada suivant le projet initial, on le construirait en territoire américain, à des conditions beaucoup plus économiques. Le chemin de fer sera maintenant désigné sous le nom de Atchison, Topeka et Pacifique-Canadien.
>
> Nous sommes en 1937 et le premier ministre Mackenzie King a annoncé qu'une ligne aérienne reliant les deux océans vient d'être fondée. Des aérogares seront construites aux États-Unis, ce qui réduira de beaucoup les frais de chauffage. Il a déclaré que c'était un exploit remarquable pour un pays comptant cent mille habitants. La nouvelle ligne aérienne sera connue sous le nom de Minnesota, Michigan et Air Canada Limitée. Les pas-

sagers pourront correspondre à Detroit et emprunter des traîneaux tirés par des chiens pour atteindre la région vierge et inhabitée comme sous le nom de Sault-Sainte-Marie.

Bulletin de nouvelles de dernière heure. *Dateline* annonce que devant le refus du Canada d'accéder à sa revendication, il (le Canada) devra cesser d'envoyer du blé en Slobovie inférieure; des mesures seront prises sur-le-champ.

Dans son cabinet, le président Silverwater avance la main vers le bouton qui contrôle la pompe de la *Trans-Canada Pipelines*...

Cela peut vous sembler extravagant mais c'est exactement ce qui serait arrivé il y a cent ans si l'on avait alors raisonné comme le fait le gouvernement actuel. Toutefois, monsieur l'Orateur, il semble que nous serons sauvés à temps et que nous ne serons pas victimes de notre propre étourderie. Le *Globe and Mail* d'hier nous apprenait qu'à cause d'audiences supplémentaires le *Federal Power Commission* des États-Unis ne pourra prendre de décision définitive que vers la fin de l'année en cours. En outre, selon l'article, une fois que la commission aura finalement tranché la question, dont l'étude remonte à plus de deux ans, il est possible que toute décision de sa part fera l'objet d'un appel auprès de tribunaux des États-Unis, ce qui entraînerait encore d'autres longs délais.

Nous pouvons donc nous attendre qu'une décision ne soit pas rendue avant deux ans. La *Trans-Canada* s'est engagée envers le gouvernement actuel d'entreprendre le jumelage de la canalisation du Nord en 1970, soit dans trois ans. Nous soutenons qu'elle devrait le faire dès maintenant. Le gouvernement devrait l'inciter à le faire et même insister pour qu'elle le fasse. Il a démontré sans conteste—et l'Office de l'énergie l'a prouvé—que le Sud-Est de l'Ontario et le Québec ont de plus en plus besoin d'une énorme quantité de gaz. Personne n'ignore la pénurie actuelle de gaz dans le Nord. Posez la question à n'importe quelle industrie de Kenora, de Dryden, de Kapuskasing ou de Sudbury, et l'on vous répondra qu'il y a pénurie de gaz.

L'Office de l'énergie a répété à la *Trans-Canada*, au cours des trois dernières années, qu'elle devrait accroître l'approvisionnement de gaz. Il est inexcusable de retarder, d'attendre deux ans, pour essuyer un refus de la *United States Power Commission*, et tenter ensuite de remédier à la situation. L'article paru hier dans le *Globe and Mail* réaffirme ce que nous avons dit devant l'Office de l'énergie, soit que les dirigeants de la Trans-Canada ont déclaré qu'ils ne s'associeraient jamais à la *Northern Gas* pour réaliser un projet d'échange de gaz et qu'ils préféreraient étendre leur ligne au Canada au lieu d'accepter cette autre solution.

Je voudrais faire remarquer au ministre que la *Trans-Canada* n'a aucune responsabilité à assumer envers les clients canadiens du Nord et du Sud. Elle n'est comptable qu'à elle-même et à ses propres actionnaires. Seul le gouvernement canadien doit assumer sa responsabilité envers les Canadiens et nos ressources. Acceptons cette responsabilité. Commençons dès maintenant. Que le gouvernement ordonne à la *Trans-Canada* d'accomplir son travail. Si elle manque de fonds, nous lui en prêterons. Nous l'avons déjà fait et elle nous a remboursés.

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Je ne veux pas discuter du fond de la cause des Grands lacs. Je l'ai déjà fait, et le député le sait aussi bien que les autres députés. Dans bon nombre de discours et de lettres aux syndicats et associations de toutes sortes, j'ai expliqué la position du gouvernement. Je suis assez amusé, cependant, de ce que le député se soit tant appliqué à nous exposer en détail les résultats du questionnaire que son parti avait distribué. Toutefois, il a oublié de mentionner le nombre d'exemplaires de ce questionnaire expédiés; je présume donc que cela n'est pas très favorable à sa cause et qu'il a préféré ne pas le mentionner. Si on avait demandé au député de nous parler de la valeur du questionnaire expédié par le député de Lapointe à ses commettants, leur demandant s'il devait demeurer à la Chambre comme séparatiste, il aurait dit qu'il ne valait pas le papier sur lequel il était écrit.

J'ai lu l'article auquel le député s'est reporté. La dernière partie est une revue historique, alors que la première partie est une attaque de la *Northern Natural Gas Company*, société américaine contre le projet des Grands lacs. Le mobile de cette attaque est manifeste: cette société a un projet opposé à celui de *Trans-Canada*. On ne saurait s'attendre à autre chose d'elle, n'est-ce pas? J'ai l'impression que le titre de l'article a une plus vaste portée que l'article lui-même, comme c'est souvent le cas.

Nous ne pourrions pas commencer maintenant à jumeler la ligne canadienne actuelle, car ce serait illégal. Il faudrait d'abord l'autorisation de l'Office national de l'énergie pour le faire et aucune demande n'a été présentée pour l'obtenir. Je suis sûr que le député est le premier à vouloir que nous respections la loi.

• (10.20 p.m.)

Il y a cependant du vrai dans ce que dit le député au sujet de la responsabilité du gouvernement de s'assurer—je crois que c'est bien ce qu'il veut dire—que la société *Trans-Canada Pipe Lines* prend les précautions nécessaires au cas où la *Federal Power Commission* refuserait le projet des Grands lacs. Je puis assurer au député que nous le faisons. Nous avons demandé à la société de

nous tenir au courant de la planification de rechange—ce qu'elle fait maintenant—au cas où la *Federal Power Commission* refuserait d'accepter le projet des Grands lacs sous sa forme actuelle. C'est notre devoir et je suis aussi sérieux que le serait le député s'il occupait mon fauteuil.

En fait la société a tenu l'Office national de l'énergie au courant de ses discussions avec ses clients sur les initiatives possibles au cas où le projet serait refusé. Cela ne veut pas dire que le projet ne nous plaît pas. J'ai répété à maintes reprises que c'était le meilleur projet disponible pour le moment. Cela ne veut pas dire non plus que nous n'espérons pas que la *Federal Power Commission* des États-Unis reconnaîtra que ce projet est dans l'intérêt du Canada et des États-Unis. Il s'agit simplement de notre part de précautions normales que prennent des hommes prudents et qui, en pareil cas, s'imposent.

LA POLLUTION—L'OPPORTUNITÉ DE NOUVELLES RECHERCHES SUR LES DÉTERSIFS

M. G. H. Aiken (Parry-Sound-Muskoka): Monsieur l'Orateur, l'un des premiers signes à attirer l'attention du public sur la pollution des eaux était l'apparition de mousse à la surface de l'eau. Sans être le plus dangereux, c'était le plus remarquable. Il est dans une grande mesure attribuable aux détersifs employés pour la lessive à la maison et dans l'industrie pour la fabrication de textiles, de peintures et autres produits dans l'industrie.

Les fabricants de détersifs au Canada ont lancé une campagne en vue de réduire la formation de mousse. On a substitué à l'agent mousseux un ingrédient entièrement nouveau appelé LAS, c'est-à-dire l'alkyl-sulfonate linéaire. Ce nouveau produit chimique peut se désagréger; en d'autres mots, il se décompose dans les matières d'égout dans une proportion de 95 p. 100 et élimine, à toutes fins pratiques, la formation de mousse. Les fabricants canadiens de produits chimiques ont confirmé que les fabricants de détersifs au Canada ont adopté ce nouveau produit. Il faut les féliciter de leurs efforts à cet égard, qui leur ont occasionné beaucoup de frais. L'apparence des eaux canadiennes devrait s'améliorer de façon remarquable en 1967.

La question que j'ai posée au ministre avait trait à la poursuite des recherches dans ce domaine. Même si l'apparence des eaux peut s'améliorer, les éléments nutritifs demeurent présents. Les détersifs n'auront pas été purifiés, car ils continueront de fournir les matières propices à la croissance des algues. D'une certaine manière, la situation risque d'empirer, parce que ne voyant plus de nappes d'écume le public cessera peut-être de craindre. En outre, il existe d'autres agents de pollution des eaux que les détersifs. Je demande donc au ministre de confirmer que les recherches dans ce très important domaine s'intensifieront encore davantage en 1967.

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur l'Orateur, je partage volontiers l'avis de mon honorable ami au sujet des progrès que l'industrie a accomplis dans le domaine en question, mais je m'empresse de dire avec lui que l'emploi de détersifs qui ne moussent pas de la part des fabricants ne fait qu'empêcher la formation de mousse hideuse à la surface des eaux réceptrices. Comme il l'affirme, ce changement ne modifie en rien la teneur en phosphate des détersifs et ne supprime pas cette substance dans le traitement des eaux usées. Avec la collaboration de plusieurs ministères et de la Commission conjointe internationale, le gouvernement continue à poursuivre des recherches sur le problème du phosphate au moyen des programmes de recherches des Grands lacs. Le député le sait fort bien. Il n'ignore pas non plus que je considère les recherches actuelles du gouvernement fédéral dans les Grands lacs, là où le gouvernement fédéral a entière juridiction, comme le symbole de la bonne volonté du gouvernement à essayer de résoudre le problème de la pollution des eaux. Dans les années à venir les Grands lacs seront notre grand laboratoire fédéral—si on peut s'exprimer ainsi—le laboratoire dans lequel nous trouverons la solution aux problèmes de la pollution des eaux.

Un ministère du gouvernement est en train d'étudier des demandes de subventions de recherches relatives aux phosphates d'une valeur totale de $40,000 présentées par des universités et des instituts de recherche. Je puis fournir à mon honorable ami l'assurance que nous ferons de notre mieux. Comme d'habitude, je le remercie de ses suggestions constantes.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h. 29 du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

La séance est ouverte à onze heures.

Le vendredi 20 janvier 1967

QUESTIONS DE PRIVILÈGE

M. HOWARD—LE COMPTE RENDU DE PRESSE D'UN DISCOURS D'UN MINISTRE D'ÉTAT

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser la question de privilège au sujet d'un article publié hier 19 janvier dans le *Citizen* d'Ottawa sous le titre «Discours dont on peut se passer» et dont l'auteur est Charles Lynch, qui, je le signale, est l'un de mes vieux amis.

En voici un extrait:

Mais il y a des ministres dont les discours sont attendus avec impatience—et l'un d'eux est John Turner, le ministre d'État... (*Applaudissements*)

Je poursuis:

...qui, de l'avis de tous, est promis à un brillant avenir au sein du gouvernement libéral. (*Applaudissements*)

Le paragraphe suivant ajoute:

Malheureusement, même le jeune M. Turner, le plus dans le vent, dit-on, des membres du cabinet, nous déçoit parfois. (*Applaudissements*)

L'article prétend qu'un discours prononcé à Montréal l'autre soir, par le député de Saint-Laurent-Saint-Georges à une réunion de la *Dominion Marine Association* n'était en fait qu'un exercice de style vide de sens. Or il renfermait l'une des plus importantes déclarations jamais faites au Canada au sujet du transport maritime et de l'industrie du transport maritime. Dans ce discours le ministre déclarait que, pour la première fois dans notre histoire, même si l'autorité d'agir se trouve dans la loi sur la marine marchande du Canada probablement depuis la Confédération, le gouvernement établira des normes pour les équipages des navires des Grands lacs et commencera d'abord par les navires de l'État et les gros navires des Grands lacs utilisés par l'industrie privée.

Cette initiative épargnera la vie de bien des marins Canadiens et évitera des dommages considérables à l'industrie même.

Je ne ferai pas suivre d'une motion la question de privilège, mais si je voulais le faire, je paraphraserais M. Lynch et dirais: Allons, mon Charles, dorénavant lisez les discours en entier.

• (11.10 a.m.)

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. J'hésite à empêcher le ministre de répondre au discours que vient de prononcer le député de Skeena, mais à bien y penser, il reconnaîtra, j'en suis sûr, que la question de privilège ne se posait pas. Je ne citerai pas les commentaires pertinents du précis de procédure. En outre, comme la question n'a pas été suivie d'une motion, je proposerais aux députés que nous n'allions pas plus loin à ce sujet.

L'HON. M. BENSON—FAUSSE IDENTIFICATION DE SA PHOTO DANS UN JOURNAL

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Monsieur l'Orateur, je pose la question de privilège pour exposer un fait personnel. (*Applaudissements*)

Le *Droit* d'hier publiait ma photo au-dessus du nom de M. Dalton Camp. (*Exclamations*)

Je tiens seulement à dire que je ne ressemble pas du tout à M. Camp. Il n'a pas de cheveux.

NORD CANADIEN ET RESSOURCES NATIONALES

M. Hubert Badanai (Fort-William) dépose le 4e rapport du comité permanent du Nord canadien et des ressources nationales.

[REMARQUE: *Le texte du rapport précité figure aux* Procès-verbaux *d'aujourd'hui.*]

LE COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉPÔT DE LA LISTE DES MEMBRES DU CONSEIL CONSULTATIF DE L'EXPORTATION

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, je demande à déposer la liste, présentée par ordre alphabétique, des membres du Conseil consultatif de l'exportation, créé dernièrement, ainsi que des

exemplaires français et anglais des lettres d'invitation envoyées pour la forme aux membres. La première réunion du Conseil a été fixée au 6 février.

M. l'Orateur: Le ministre est-il autorisé à déposer ces documents?

Des voix: Entendu.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

MESURES AMÉRICAINES POUR EMPÊCHER LE VIETNAM DU NORD DE RECEVOIR DES APPROVISIONNEMENTS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question au ministre des Transports? Je lui ai signalé hier une dépêche en provenance de Washington et selon laquelle M. Ross Flannigan, président du *Quaker Action Group*, aurait déclaré qu'Air Canada a refusé d'accepter des fournitures médicales que les quakers voulaient expédier au Vietnam du Nord. J'ai alors demandé au ministre s'il ne se renseignerait pas auprès d'Air Canada afin de vérifier l'exactitude de ces allégations.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je me suis effectivement renseigné auprès d'Air Canada. D'après la société, on lui aurait demandé de transporter à Moscou, gratuitement ou à un taux réduit, des fournitures médicales destinées au Vietnam du Nord.

En vertu du paragraphe 2c de la résolution 200, adoptée par l'Association du transport aérien international, les sociétés membres sont autorisées à transporter «toute personne ou tout approvisionnement en vue d'atténuer les effets d'une épidémie générale, d'un sinistre ou de toute autre calamité, mais elles ne peuvent les transporter à destination ou en provenance de zones où se déroule une opération militaire. A titre de transporteur ordinaire, Air Canada ne peut refuser et n'a pas refusé de transporter des expéditions payantes de ce genre, mais le règlement de l'IATA lui interdit le transport gratuit ou à tarif réduit. N'étant pas membre de l'IATA, la compagnie russe Aeroflot, elle, échappe sans doute à ces restrictions.

M. Douglas: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Si j'ai bien compris le ministre, Air Canada a refusé de transporter les fournitures médicales pour la seule raison qu'on en avait demandé le transport gratuit ou à un tarif réduit, mais si les quakers avaient accepté de payer le tarif normal, Air Canada ne les aurait pas refusées?

[L'hon. M. Winters.]

L'hon. M. Pickersgill: Le député a dû être distrait car, je le répète, il n'y a pas eu refus de la part d'Air Canada. On lui a demandé d'assurer le transport des marchandises à titre gratuit ou à tarif réduit. On n'a pas offert de payer le tarif normal. Autrement, comme je l'ai dit, Air Canada, en tant que transporteur public aurait accepté les marchandises.

M. David Lewis (York-Sud): Monsieur l'Orateur. J'ai demandé hier au ministre du Commerce si on lui avait signalé un article du *Star* de Toronto selon lequel M. Somerfield, premier conseiller de la division de contrôle des biens étrangers de la Trésorerie des États-Unis, a déclaré que son département avait interdit aux filiales canadiennes des compagnies pharmaceutiques des États-Unis de vendre quoi que ce soit aux quakers pour fins d'expédition au Vietnam du Nord. Voici ce qu'a répondu le ministre, comme en fait foi le hansard à la page 11976:

> Je n'ai pas lu cet article, monsieur l'Orateur. Quand je l'aurai lu, je prendrai une décision sur l'opportunité des mesures à prendre, le cas échéant.

Puis-je demander maintenant au ministre s'il l'a lu, et quelle mesure il songe à prendre, s'il y a lieu de le faire?

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, j'ai lu l'article, et je l'ai même sous les yeux. J'ai communiqué sur-le-champ avec notre ambassade à Washington, par la voie ordinaire. Le gouvernement des États-Unis lui a répondu que ni le département d'État ni la Trésorerie n'avaient donné des directives spéciales aux compagnies pharmaceutiques de leur pays leur enjoignant d'interdire à leurs filiales canadiennes la vente de médicaments pour fins d'expédition au Vietnam du Nord. Comme le député le sait, il existe aux États-Unis des règlements sur le contrôle des biens étrangers, et le Vietnam du Nord est l'une des régions interdites. Toutefois, rien ne s'est produit récemment quant au commerce des compagnies canadiennes, et les États-Unis connaissent bien notre attitude à cet égard. On croit savoir que le comité canadien du service des amis n'éprouve nulle difficulté à obtenir des compagnies canadiennes les fournitures médicales dont il a besoin.

M. Lewis: Une autre question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Le ministre a peut-être remarqué dans l'article qu'il dit avoir

sous les yeux une présumée déclaration de M. Somerfield suivant laquelle il existe des règlements écrits qui interdisent aux filiales des compagnies pharmaceutiques des États-Unis, établies au Canada ou ailleurs, de vendre des fournitures au Vietnam du Nord, sans permission. Il parait qu'on emploie dans le rapport le mot «notre», ce qui montre sans doute qu'il s'agit de la permission des autorités américaines. Dans ce cas, le ministre ou le gouvernement sont-ils prêts à signifier aux autorités américaines que les sociétés canadiennes doivent se conformer à la loi du Canada et non à celle d'un pays étranger?

L'hon. M. Winters: Oui, monsieur l'Orateur. Le gouvernement américain connaît l'attitude du gouvernement canadien à ce sujet; je l'ai souvent dit. C'est une des questions sur lesquelles nous avons énergiquement insisté lorsque nous avons rencontré les ministres américains au début de l'an dernier. Ils savent parfaitement ce que nous pensons de l'extraterritorialité. Dans ce cas-ci, il me semble que les intérêts canadiens n'aient pas eu à souffrir. Toutefois, c'est une chose très grave à nos yeux, et nous ne permettons pas aux États-Unis de l'oublier.

M. Lewis: Sans résultats jusqu'ici.

LA RHODÉSIE—RUMEURS DE RESTRICTIONS SUR LES FOURNITURES ET LES RENSEIGNEMENTS MÉDICAUX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Howard Johnston (Okanagan-Revelstoke): Ma question s'adresse au premier ministre. A-t-il eu l'occasion de vérifier la rumeur selon laquelle l'Organisation mondiale de la santé aurait imposé des sanctions à la Rhodésie?

M. l'Orateur: A l'ordre. J'estime que la question, posée ainsi, est irrecevable en ce moment.

M. Johnston: Je l'ai posée hier au premier ministre et il a répondu qu'il n'avait pas encore pu se renseigner à ce sujet, mais qu'il le ferait et présenterait un rapport à la Chambre. Aujourd'hui, j'y reviens et je demande s'il a pu se renseigner.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Je n'ai pas encore reçu le rapport, mais dès qu'on me l'enverra, j'en saisirai la Chambre.

[*Français*]

LA FONCTION PUBLIQUE

AUGMENTATION DU NOMBRE DE FONCTIONNAIRES FRANCOPHONES DANS LE MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DES MINES ET DES RESSOURCES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Gérard Laprise (Chapleau): Monsieur l'Orateur, je désire poser ma question à l'honorable ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Ma question fait suite à la réponse qui m'a été donnée le 11 janvier dernier par le secrétaire parlementaire du ministre, alors que je demandais quel était le nombre de fonctionnaires francophones et anglophones dans son ministère.

Le ministre peut-il nous dire s'il a l'intention d'encourager l'embauche de fonctionnaires francophones dans son ministère, et peut-il nous dire également .

M. l'Orateur: A l'ordre!

M. Laprise: ...s'il projette d'augmenter la publication des nouvelles minières en français?

M. l'Orateur: A l'ordre! La question est d'un intérêt général et ne peut être posée maintenant.

[*Traduction*]

LES FINANCES

LA REVISION DE LA LOI SUR LES BANQUES—REPRÉSAILLES POSSIBLES PAR LES ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Eric A. Winkler (Grey-Bruce): J'aurais une question à poser au premier ministre. Renseignerait-il la Chambre sur les dispositions qu'il entend prendre au sujet de la revision de la loi sur les banques par le gouvernement et les représailles possibles du gouvernement des États-Unis?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, l'un des comités de la Chambre étudie la loi sur les banques. Il procédera de la façon ordinaire, je l'espère, et présentera son rapport à la Chambre avant longtemps. Dans l'étude que nous poursuivons, le point soulevé par mon honorable ami ne nous préoccupe pas.

M. Eldon M. Woolliams (Bow-River): Ma question découle de la réponse du premier ministre. Ce point ne le préoccupe pas, a-t-il dit. Dirait-il à la Chambre si les amendements relatifs à la loi sur les banques dont le comité est saisi ont eu des répercussions sur nos ban-

ques à charte qui font un volume important d'affaires dans certains États, notamment la Californie?

Le très hon. M. Pearson: Le comité poursuit son étude et les intéressés pourront sans doute le saisir de cet aspect de la question. Je ne crois pas devoir le commenter à la Chambre pendant que le comité en poursuit l'étude.

LE CENTENAIRE DE LA CONFÉDÉRATION

LA REMISE DE CERTIFICATS AUX CENTENAIRES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Reynold Rapp (Humboldt-Melfort-Tisdale): J'aurais une question à poser au secrétaire d'État. L'honorable représentante dirait-elle à la Chambre quelles modalités en suivra pour la remise de certificats aux centenaires? Seront-ils remis à une date fixée ou le jour même du centième anniversaire?

M. l'Orateur: A l'ordre. La question devrait être inscrite au *Feuilleton*.

[*Plus tard*]

M. Rapp: Monsieur l'Orateur, me permettriez-vous de poser sous une forme différente la question que j'ai adressée tantôt au secrétaire d'État? Présentera-t-on, à la fin du mois, des certificats aux centenaires que j'ai mentionnés.

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, les certificats seront remis aux députés le ou après le 23 du mois après que le Gouverneur général y aura apposé sa signature et qu'ils auront été encadrés. Il appartiendra ensuite aux députés de prendre les dispositions voulues pour en faire la présentation au moment qui leur conviendra ainsi qu'aux représentants de la presse, et surtout au moment qui conviendra aux distingués centenaires eux-mêmes.

RADIO-CANADA

DEMANDE DE PROLONGATION DE L'ÉMISSION «QUENTIN DURGENS»

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David MacDonald (Prince): Ma question s'adresse au secrétaire d'État. Vu la récente prolongation de la série télévisée «Wojek» par la Société Radio-Canada et la grande popularité de la série subséquente «Quentin Durgens» qui avance les intérêts du Parlement et du pays, le secrétaire d'État fera-t-il connaître à Radio-Canada le vif désir qu'éprouvent un grand nombre de citoyens de voir cette série prolongée la saison prochaine?

[M. Woolliams.]

M. l'Orateur: A l'ordre. Je regrette d'empêcher aujourd'hui le secrétaire d'État de faire des déclarations mais cette question doit être inscrite au *Feuilleton*.

[*Français*]

LA RADIODIFFUSION

REQUÊTE VISANT À REVISER LES RÈGLEMENTS RÉGISSANT LES ÉMISSIONS POLITIQUES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur l'Orateur, je désire poser ma question à l'honorable secrétaire d'État et je suis prêt à en discuter à dix heures, au cas où le ministre voudrait y donner une réponse plus élaborée.

La question que je veux poser à l'honorable ministre est la suivante: le gouvernement entend-il donner suite aux recommandations formulées par l'Association canadienne des radiodiffuseurs, visant à amender les articles 17 et 18 de la loi sur la radiodiffusion concernant les émissions politiques que les postes privés rejettent, parce qu'ils n'ont pas suffisamment de technique pour les rendre intéressantes?

M. l'Orateur: A l'ordre! L'honorable député a reconnu lui-même que la question est de celles qui pourraient plus facilement être débattues à dix heures.

[*Traduction*]

L'IMMIGRATION

M. ADOLF VON THADDEN—LES INSTANCES RELATIVES À L'ENTRÉE AU CANADA

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre suppléant de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. De nombreuses personnes d'un bout à l'autre du Canada, y compris des membres bien connus de notre parti et des syndicalistes m'ont prié de le faire.

Comme la publication officielle du parti allemand national-démocratique exalte les réalisations d'Hitler, et que, d'après ce journal, il a été vaincu par le «criminel de guerre Churchill», le ministre considère-t-il cette déclaration comme motif suffisant, dans l'intérêt de la sécurité nationale, pour refuser l'admission au Canada d'Adolf von Thadden?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre suppléant de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Monsieur l'Orateur, je tiens simplement à préciser que la plus grande partie du texte cité par le député porte à la controverse, mais, comme ministre suppléant, je me ferai un plaisir de communiquer la question à mon collègue, le ministre titulaire, pour qu'il l'examine immédiatement.

[*Français*]

L'EXPO '67

ON SUGGÈRE D'INVITER LE PAPE PAUL VI À VISITER OTTAWA

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Maurice Allard (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, je désire poser ma question à l'honorable secrétaire d'État aux Affaires extérieures. (*Applaudissements*)

Je remercie de leurs applaudissements les honorables députés du parti libéral; c'est probablement pour faire suite aux applaudissements qui furent donnés à l'honorable ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration (M. Marchand), il y a quelques jours.

Ma question est la suivante: comme les nouvelles en provenance du Vatican laissent pressentir la venue du pape Paul VI sur le site de l'Exposition universelle, entre les 11 et les 15 juin prochain, le gouvernement accepterait-il d'inviter officiellement, à Ottawa, Sa Sainteté, non seulement à titre de chef religieux et de chef civil de l'État du Vatican, mais en tant que grand promoteur de la paix mondiale?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, comme l'honorable député doit bien le savoir, nous avons eu, dernièrement, des nouvelles du délégué apostolique à l'effet qu'il était impossible pour Sa Sainteté le Pape de venir au Canada cette année.

[*Traduction*]

LES RELATIONS OUVRIÈRES

L'OPPORTUNITÉ D'UN RAPPORT SUR LES TRIBUNAUX D'ARBITRAGE D'AUSTRALIE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. A. Olson (Medicine Hat): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre du Travail. Sait-il que M. Ivan C. Rand, qui a siégé à des commissions royales d'enquête, partira pour l'Australie, le 1er février, pour y étudier, pendant un mois, la méthode des tribunaux d'arbitrage des questions ouvrières comme substitution aux grèves. Si le ministre est au courant, son ministère prend-il ou propose-t-il des mesures pour que les conclusions et les recommandations de cette autorité très respectée dans le domaine du salariat-patronat, puissent être mises à la disposition de la Chambre lorsqu'elle étudiera de nouvelles mesures relatives aux différends ouvriers?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Je prends avis de cette question, monsieur l'Orateur.

LE RAPPORT DU GROUPE SPÉCIAL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Eldon M. Woolliams (Bow-River): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question complémentaire au premier ministre. Avant le congé de Noël, il avait dit qu'il songerait peut-être à prier M. Woods de soumettre un rapport intérimaire sur ce sujet, soit les relations employeur-employés et les différends salariat-patronat. A-t-il des nouvelles à nous communiquer sur ce sujet?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, j'espère que le groupe spécial que nous avons chargé d'étudier la question pourra présenter un rapport intérimaire sur certains aspects importants de sa tâche. Le rapport définitif exigera beaucoup de temps. J'espère pouvoir obtenir un rapport intérimaire, mais pas pour le moment.

LES ADMINISTRATEURS DES SYNDICATS DE MARINS—LE DÉPÔT DE LA CORRESPONDANCE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre du Travail. A l'appel des motions l'autre jour, lorsque le ministre a annoncé la prolongation du mandat des administrateurs des syndicats de marins, je lui ai demandé s'il n'était pas disposé à exposer à la Chambre les projets dont les administrateurs n'avaient pas encore terminé la réalisation et s'il voudrait bien déposer sa correspondance avec les administrateurs au sujet du renouvellement de leur mandat.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je crois que le député demande une longue déclaration au ministre. La partie de sa question qui a trait au dépôt des documents est peut-être réglementaire.

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Je ne vois pas pourquoi les documents ne pourraient pas être déposés. Les administrateurs présentent un rapport annuel et nous avons obtenu un rapport intérimaire. Si la Chambre s'y intéresse, je pourrais déposer le rapport intérimaire et mes deux lettres, y compris l'accusé de réception. Je le ferai volontiers au début de la semaine prochaine.

LES ANCIENS COMBATTANTS

L'OPPORTUNITÉ DE HAUSSER LES ALLOCATIONS AUX VEUVES ET AUX PERSONNES À CHARGE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. A. Webb (Hastings-Frontenac): Monsieur l'Orateur, je désire poser une ques-

tion au ministre des Affaires des anciens combattants. Du fait que les veuves et les personnes à charge n'étaient pas visées par l'annonce que le ministre a faite le 14 novembre, de nombreux députés reçoivent des lettres et des demandes de renseignements en nombre sans cesse croissant au sujet d'une augmentation possible des allocations destinées aux veuves et aux personnes à charge d'anciens combattant. Le ministre aurait-il l'obligeance de nous faire connaître les intentions du gouvernement à ce propos?

L'hon. Roger Teillet (ministre des Affaires des anciens combattants): Tout d'abord, je dois dire que les veuves comptent parmi les bénéficiaires de l'augmentation annoncée. Cela ne fait aucun doute. Le taux de base qui a été haussé s'applique aux veuves. Font exception les personnes à la charge d'anciens combattants vivants et, comme je l'ai signalé en réponse à une question précédente, nous avons entrepris l'étude de ces cas. Nous avons accordé l'augmentation provisoire en attendant que l'étude soit terminée mais je ne suis pas en mesure de dire quand ce sera.

M. F. J. W. Fane (Vegreville): A titre de question supplémentaire puis-je demander au ministre s'il se rend compte que l'augmentation accordée aux anciens combattants mariés s'établit à environ 7.5 ou 8 p. 100, et non à 15 p. 100 comme il était convenu?

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie.

L'ASSURANCE-CHÔMAGE

LA MAJORATION DES PRESTATIONS MAXIMUMS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question au ministre du Travail concernant le plafond des prestations versées en vertu de la loi sur l'assurance-chômage. Le plafond a été établi il y a huit ans et, il y a cinq ans, le comité Gill recommandait une hausse. Le ministre peut-il nous dire si le gouvernement songe à hausser ce plafond cette année?

L'hon. J. R. Nicholson (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, j'ai déclaré, au moins deux fois, que le comité interministériel établi par le premier ministre il y a quelques mois a présenté son rapport et que je suis à l'étudier. Le rapport renferme de nombreuses recommandations. Je ne puis dire au député si ce rapport aborde le point qu'il vient de soulever, mais j'ai exprimé l'espoir que nous pourrons présenter en 1967 au moyen d'un règlement—et non par une mesure législative —certaines modifications à la loi, fondées sur ce rapport. Si des modifications du genre sont apportées, elles refléteront la politique du gouvernement, qui sera annoncée en temps utile.

M. Knowles: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Les prestations peuvent-elles être haussées en vertu d'un règlement? Un tel changement n'exigerait-il pas une modification de la loi?

L'hon. M. Nicholson: Monsieur l'Orateur, c'est là une question juridique à laquelle, je le crains, je ne suis pas en mesure de répondre.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

LA PRÉSENTATION D'UNE MESURE RELATIVE AUX TABLES D'ÉCOUTE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert Stanbury (York-Scarborough): J'ai une question à poser au solliciteur général. Le gouvernement a-t-il reçu, du président de la Commission métropolitaine de police de Toronto, une demande en vue d'une loi fédérale pour contrôler les tables d'écoute qui, selon les paroles attribuées au président dans le *Globe and Mail* de ce matin, menacent de plus en plus la liberté individuelle? (*Applaudissements*)

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, je ne saurais dire si j'ai reçu une communication de ce genre, mais je m'occuperai volontiers de la question afin de renseigner le député.

M. Stanbury: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Compte tenu de cette nouvelle, des nouvelles à propos des mesures prises récemment aux États-Unis dans ce domaine et de la nouvelle, parue aujourd'hui, selon laquelle le sénateur Robert Kennedy aurait l'intention de présenter un projet de loi pour réformer entièrement les méthodes employées aux États-Unis quant au problème posé par l'interception des conversations, le gouvernement ne songerait-il pas à déférer au comité de la justice le sujet de mon bill, le n° C-45, soit que l'on cherche à déterminer officiellement et publiquement la gravité et de l'étendue des intrusions dans la vie privée de nos citoyens faites au moyen d'appareils électroniques?

L'hon. M. Pennell: Monsieur l'Orateur, c'est là un vaste problème qui peut se rapporter non seulement aux enquêtes en matière criminelle mais à des questions de sécurité. Une Commission royale a été chargée d'étudier les mesures de sécurité. Des entretiens se poursuivent à ce sujet entre les ministères de la Justice et du solliciteur général, et je ne suis pas en mesure de me prononcer sur la proposition du député.

LA PRÉVENTION DU SUICIDE CHEZ LES PRISONNIERS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Ralph Cowan (York-Humber): Je désire poser une question à l'honorable solliciteur général. Quatre prisonniers se sont pendus dans leur cellule durant le congé des fêtes; un à Cornwall, un à Stratford et deux autres dans des pénitenciers fédéraux. Le gouvernement prend-il des précautions spéciales quant aux détenus à vie reconnus coupables d'assassinat; sont-ils surveillés par des gardiens supplémentaires, pour les empêcher de pouvoir jouer le gouvernement en se pendant? (*Exclamations*)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'ÉTUDE DU PROJET DE LOI RELATIF À L'INDUSTRIE CINÉMATOGRAPHIQUE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David MacDonald (Prince): Ma question s'adresse au très honorable premier ministre. Le premier ministre peut-il dire à la Chambre quelles mesures son gouvernement a l'intention de prendre à la suite du télégramme que lui ont fait parvenir récemment les principaux représentants de l'industrie cinématographique canadienne, et demandant une action immédiate à l'endroit du bill n° C-204, qui figure au *Feuilleton* depuis le 20 juin?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, nous connaîtrons dans quelques minutes l'une des raisons pour lesquelles il est difficile d'étudier cette question-là parmi d'autres. (*Exclamations*)

LA RECHERCHE

LA MAJORATION DES SUBVENTIONS À LA RECHERCHE MÉDICALE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): J'aimerais demander au ministre de l'Industrie si le gouvernement va remettre à l'étude la question d'accroître sensiblement les subventions à la recherche, à la suite des instances présentées cette semaine par le Collège des médecins de l'Ontario à cause d'une pénurie critique de professeurs de médecine, faute de fonds pour la recherche médicale?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Monsieur l'Orateur, comme le premier ministre l'a dit à maintes reprises, le gouvernement se propose sous peu d'augmenter sensiblement les subventions à la recherche médicale et dans d'autres domaines.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LES AVANTAGES DES PNEUS À NEIGE MUNIS DE CRAMPONS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Barry Mather (New-Westminster): J'aimerais poser au ministre de l'Industrie une question concernant la sécurité routière. Son ministère possède-t-il des résultats d'études sur les avantages de pneus à neige munis de crampons? Si oui, quand ces renseignements seront-ils communiqués au grand public?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Monsieur l'Orateur, je ne sais pas au juste quels renseignements ont été recueillis, mais je vais me renseigner.

L'OFFICE NATIONAL DU FILM

GRIEFS RELATIFS AU TOURNAGE D'UN LONG MÉTRAGE POUR RADIO-CANADA

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): J'aimerais poser au secrétaire d'État une question dont je lui ai donné préavis. L'honorable représentante a-t-elle reçu la protestation du Syndicat international des photographes de cinéma où l'on se plaint que l'Office national du film outrepasse ses attributions en réalisant un grand film pour la Société Radio-Canada? Si oui, quelle a été sa réponse?

M. l'Orateur: A l'ordre. Il vaudrait mieux faire inscrire cette question au *Feuilleton*.

[*Plus tard*]

M. Prittie: Monsieur l'Orateur, je me demande si vous reconsidéreriez votre décision sur la question que j'ai posée tout à l'heure au secrétaire d'État. Elle concerne un sujet important, puisque le syndicat en question menace de boycotter la projection, dans les cinémas de toute l'Amérique du Nord, de cette œuvre de l'Office national du film, croyant que l'Office fait concurrence à l'industrie privée. Je pense que le secrétaire d'État a une réponse à formuler.

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Je remercie l'honorable député de m'avoir donné avis de cette question. J'ai vu M. Cole, représentant de l'IATSE, et entendu ses griefs. Il prétend que l'activité actuelle de l'Office national du film n'est pas prévue dans la loi. L'honorable député le sait, en qualité de ministre de la Couronne, je ne puis émettre une opinion juridique, mais quiconque lira les articles 9 et 10 de la loi nationale sur le film constatera que cette activité s'inscrit dans leur cadre.

M. Cole a exigé qu'une convention collective soit conclue avec son unité locale de Toronto, ce que l'Office national du film a refusé, en alléguant qu'il n'enjoindra pas à ses employés d'entrer dans tel ou tel syndicat. De fait, on m'informe que les employés de l'Office national du film sont membres d'autres syndicats, en particulier du Syndicat général du cinéma.

M. Cole a aussi menacé d'empêcher la diffusion du film en préparation, et même de perturber davantage une industrie naissante que tous les députés, ils l'ont indiqué, aimeraient voir prospérer dans le pays. Ce serait une politique à courte vue, me semble-t-il, de la part des opérateurs, et des autres travailleurs de l'industrie cinématographique, de susciter maintenant une désorganisation équivalant au sabotage des efforts du gouvernement et des perspectives d'expansion de l'industrie au Canada.

L'AGRICULTURE

PRINCE RUPERT (C.-B.)—PROJET DE VISITE D'UN COMITÉ DE LA CHAMBRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Je voudrais poser une question au député d'Essex-Sud en sa qualité de président du comité de l'agriculture. En préparant la tournée du comité, a-t-on songé à faire venir ses membres à Prince Rupert pour qu'ils se rendent compte de l'insuffisance des installations de chargement des céréales à cet endroit...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député voudrait-il poser sa question à dix heures.

LES SPORTS

LE SKI—LE RETOUR PRÉMATURÉ DE Mlle NANCY GREENE PAR SUITE DU MANQUE DE FONDS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Comme le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social a assuré à la Chambre que l'équipe nationale de ski en Europe recevrait des fonds et comme une dépêche de l'agence de presse UPI provenant d'Autriche, et publié dans le *Journal* d'hier, déclarait que Mlle Nancy Greene ne pourrait participer aux épreuves classiques de ski alpin parce qu'elle doit rentrer au pays lundi prochain, étant donné que l'association de ski à laquelle elle appartient n'a pas assez d'argent pour payer son séjour en Europe pour toute la durée de la saison de ski...

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député peut-il poser sa question?

[L'hon. Mlle LaMarsh.]

M. Herridge: J'y arrive, monsieur l'Orateur. Le ministre pourrait-il commenter ce compte rendu assez inquiétant des journaux?

[*Plus tard*]

Une question supplémentaire à celle que j'ai posée plus tôt au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social. L'honorable représentant voudrait-il enquêter sur cette affaire assez troublante?

L'hon. A. J. MacEachen (ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Je me ferai un plaisir d'enquêter, mais je suis sûr que la situation est telle que nous l'avons déclarée l'autre jour. L'équipe nationale de ski a demandé des fonds pour pouvoir participer aux concours en Europe. On s'est rendu pleinement à cette demande, et depuis la première nouvelle parue dans les journaux, nous nous sommes renseignés auprès de l'Association nationale de ski; son président a confirmé que les fonds ont été mis à la disposition de l'équipe qui terminera les épreuves prévues. Je me renseignerai de nouveau vu que le député s'intéresse vivement au succès de Mlle Nancy Greene.

LES TRANSPORTS

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT—LA HAUSSE DES PÉAGES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Puis-je demander au premier ministre s'il a reçu un télégramme du conseil municipal de la ville de Sept-Îles (Québec), s'indignant de la hausse des péages de la Voie maritime du Saint-Laurent et demandant au gouvernement d'assurer les conseillers qu'ils pourront, eux aussi, adresser des réclamations avant qu'on prenne une mesure quelconque dans ce domaine?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Oui, j'ai reçu ce télégramme conçu en termes très énergiques et auquel il sera répondu.

M. Douglas: Le premier ministre peut-il informer la Chambre de la nature de cette réponse?

Le très hon. M. Pearson: Dès qu'elle sera rédigée, c'est-à-dire très bientôt.

M. Douglas: Le premier ministre peut-il donner à la Chambre l'assurance demandée par le conseil municipal de Sept-Îles et promettre que les parties intéressées auront la possibilité d'organiser un débat public ou de soumettre des instances?

Le très hon. M. Pearson: Je traiterai de cette affaire dans ma réponse. Je n'ai pas le télégramme sur moi. Le député peut, j'espère, attendre quelque temps. Je pourrai lui répondre plus tard.

LES CÉRÉALES

L'AVOINE ET L'ORGE—LE PAIEMENT FINAL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. E. Nasserden (Rosthern): Ma question s'adresse au ministre du Commerce. Le ministre peut-il nous dire quand une annonce sera faite au sujet de la fermeture des mises en commun de l'avoine et de l'orge et du montant du paiement final?

L'hon. Robert Winters (ministre du Commerce): J'espère être en mesure de le faire très prochainement.

QUESTION POSÉE AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. J. A. MacLean (Queens): J'aimerais poser une question au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. A-t-il des commentaires à faire sur la nouvelle parue dans les journaux il n'y a pas plus de deux jours—il s'agissait je crois du *Journal* d'Ottawa—selon laquelle il aurait admis avoir peut-être déclaré lors d'une réunion publique que, dans certaines circonstances et avec certaines réserves, dans certaines occasions du moins, deux et deux peuvent faire quatre?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): J'admettrais ce genre de chose. (*Exclamations*)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'HEURE DES MESURES D'INITIATIVE PARLEMENTAIRE ET LA SUSPENSION DE LA SÉANCE POUR LE DÎNER

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Avant que vous ne quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur... On me dit qu'il aurait été convenu de supprimer l'heure consacrée à l'étude des mesures d'initiative parlementaire et de suspendre la séance du comité pour le dîner d'une heure et demie à deux heures. Peut-être, si j'ai bien compris, afin que les députés sachent à quoi s'en tenir, pourrait-on dès maintenant en ordonner ainsi.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Sud-Centre): La chose est encore incertaine. Le leader de la Chambre de ce côté-ci a dû s'absenter aujourd'hui et je ne suis pas au courant de ces arrangements. Je comprends que nous devrions ajourner pour le dîner—la seule santé du ministre justifie la chose. Mais de supprimer l'heure consacrée aux mesures d'initiative parlementaire semaine après semaine est autre chose. Les députés cèdent ainsi leurs droits à la Chambre. (*Applaudissements*)

L'hon. M. Pickersgill: Le whip me dit que les entretiens habituels ont eu lieu entre les divers whips et qu'on en était venu à cette entente. Je m'excuse si tel n'était pas le cas. Le whip en chef de l'honorable représentant n'est pas ici en ce moment.

L'hon. M. Churchill: Les whips peuvent en venir à une entente mais, malheureusement, les gens qui ont à parler à la Chambre ne sont pas toujours les whips; c'est là l'ennui.

M. l'Orateur: A l'ordre. Il est évident qu'on ne s'entend pas. Je crois comprendre que la Chambre ne veut ni suspendre la séance ni supprimer l'heure des mesures d'initiative parlementaire.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen, interrompu le jeudi 19 janvier, du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Lorsqu'il a levé la séance hier soir, le comité en était au nouvel article 336 de l'article 53 du bill et avait entrepris l'étude d'un amendement proposé par le député de Winnipeg-Sud. Voici le texte de cet amendement:

Qu'un nouveau paragraphe soit ajouté à l'article 336 et constitue le paragraphe 2 comme il suit:

Un expéditeur de marchandises à l'égard desquelles les taux en vigueur au 1er janvier 1965, étaient des taux de catégories et des taux de produits désignés assujettis à la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, est censé ne pouvoir utiliser aucun autre service efficace et concurrentiel de transport en commun assuré autrement que par un ou plusieurs transporteurs par chemin de fer ou un ensemble de transporteurs par chemin de fer.

Sur l'article 53—

M. Horner (Acadia): Lors de la levée de la séance, hier soir, j'avais la parole et je voudrais continuer maintenant mes observations et résumer quel serait, à mon sens, l'effet de cet amendement.

• (11.50 a.m.)

Pour bénéficier de cette disposition en particulier, les intéressés devront être dans une situation excluant la possibilité de recourir à tout autre service efficace et concurrentiel de transport. Ils devront ensuite présenter une demande à la Commission et lui prouver qu'ils sont des expéditeurs captifs. Je tiens à préciser ce point clairement. C'est cela même qui a placé le ministre dans une position difficile hier. Les intéressés ne pourront pas se borner à faire une demande pour être considérés comme expéditeurs captifs. Le taux d'un intéressé peut dépasser de 300 p. 100 le coût variable et il lui serait alors fort avantageux que son taux soit régi par la disposition à l'étude; toutefois, il ne saurait simplement demander le statut d'expéditeur captif pour l'obtenir. Il lui faut affirmer et prouver qu'il est effectivement un expéditeur captif. A cette fin, force lui est d'établir que 100 p. 100 de ses marchandises seront acheminés par tel ou tel chemin de fer.

Cet amendement influe sur cet article, car il élargit la portée de la définition d'expéditeur captif et de localité captive. Il est extrêmement utile à mon avis, à cause des mots «un autre service efficace et concurrentiel». En réalité, par cet article on décide d'accepter les expéditeurs qui, à l'époque où la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises a été adoptée, devaient expédier leurs marchandises d'après les taux de catégories et des taux non concurrentiels; on admet que ces expéditeurs se trouvent dans une situation captive et on les accepte comme tels. Ainsi, ces expéditeurs et ces régions pourraient demander à être assujettis à la formule du tarif maximum si elle devait leur être avantageuse.

Hier soir, le ministre a dit que d'après lui, l'article relatif à la formule dite des taux maximums profiterait à un très petit nombre. De fait, il a dit qu'elle était très peu avantageuse. Donc, si on en élargissait la portée comme le propose l'amendement, les régions de l'Ouest et la région des Maritimes s'en trouveraient mieux protégées. Je raisonne ainsi car, si on se reporte aux rapports du comité de 1964-1965, on constatera, à la page 968, d'après l'analyse des bordereaux d'expédition, que presque 60 p. 100 de toutes les marchandises, sans tenir compte des céréales acheminées en vertu des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, à destination ou en provenance de l'Ouest, sont transportées à des taux de catégories et à des taux non concurrentiels. Cette constatation est valable aussi pour la région atlantique.

[M. le président.]

Une étude du même rapport permet d'établir que, de l'Est à l'Ouest du Canada, 44.4 p. 100 des marchandises sont acheminées en vertu des taux de catégories et des taux non concurrentiels qui étaient gelés aux termes de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises. Faute de cet amendement qui élargit la portée de l'article, ce dernier fait bon marché des taux du tarif-marchandises de l'Ouest et des Maritimes. L'article, somme toute, présuppose la concurrence dans ces régions, mais elle n'a pas été prouvée.

Les chemins de fer ont réussi à convaincre le gouvernement. Voilà en partie l'accord conclu entre le ministre et le Pacifique-Canadien, dont il nous a donné lecture le 12 janvier. Récemment, lorsqu'il a exposé la question, le ministre a dit que d'après lui le Pacifique-Canadien devrait désormais payer des impôts fonciers. Cette disposition s'insère dans l'accord conclu par le ministre. On n'est plus inquiet, a-t-il dit au sujet de l'Ouest et des Maritimes, car on reconnaît que la concurrence joue dans ces régions. Or, il n'y a pas de concurrence pure, puisque les expéditeurs transportent encore leurs marchandises à des taux non concurrentiels.

Un rejet de cet amendement aboutira à majorer de 50 p. 100 en cinq ans le tarif des marchandises à destination et en provenance de l'Ouest et des Maritimes. Il aboutira à majorer le tarif-marchandises dans les provinces Maritimes et alentour, car 55.8 p. 100 des marchandises y sont expédiées en vertu des taux de catégories et des taux non concurrentiels. En l'absence de cet amendement ces taux monteront en flèche, car le bill n'accorde aucune protection à cette région. Nul n'ignore qu'entre 1948 et 1958, le tarif-marchandises a augmenté de 157 p. 100. Si cet amendement n'est pas adopté, je prédis que d'ici cinq ans à compter de l'adoption de cette mesure, le tarif-marchandises au Canada, dans ces régions en particulier du moins, augmentera de 50 p. 100.

Tous les députés à la Chambre devraient être au courant du fait que le transport constitue un élément majeur du coût ultime de toute marchandise. L'Association minière affirme que le transport représente de 50 à 70 p. 100 du coût d'un produit fini. Nous avons constaté l'an dernier les conséquences de l'inflation. En adoptant ce bill, nous ajoutons du combustible aux feux de l'inflation. L'amen-

dement offre une certaine protection. L'inflation serait toujours là, mais sous forme de tisons et non de feu dévorant. J'exhorte les membres du comité à étudier cet amendement avec grand soin, parce qu'il assure une certaine protection aux régions encore en voie de développement, notamment l'Ouest canadien et les Maritimes. Sans cet amendement, les tarifs-marchandises augmenteront et l'incendie inflationniste fera rage.

M. Sherman: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de prolonger inutilement la discussion et cet article. Je crois que l'article et l'amendement proposé ont été entendus équitablement par les députés ministériels. Je crois que nous sommes, pour la plupart, prêts à voter sans autre délai.

Mais j'ai deux ou trois choses à dire à l'appui de mon amendement. Je ne rabâcherai pas mes arguments, exposés la première fois le 21 décembre étayés mardi dernier et développés hier. Y revenir aujourd'hui serait oiseux et redondant.

Le Manitoba a bien exposé la situation: le nœud du problème se trouve dans la définition des mots «expéditeur captif.» D'après le député d'Acadia, l'amendement proposé élargirait le sens de l'expression. Il a aussi déclaré que l'amendement apportait une définition d'«expéditeur captif» qui n'existe pas actuellement dans le projet de loi. Hier soir, le député de Medicine Hat a dit que, son amendement ayant été rejeté, il fallait maintenant rafistoler l'article actuel afin d'en tirer le meilleur parti possible.

C'est un sentiment louable que je partage. Je signale, cependant, que tel est l'unique objet de mon amendement: rafistoler cette partie du projet de loi afin de bien établir de qui il s'agit, lorsque le bill parle d'expéditeurs captifs, et d'atténuer la difficulté que pose l'application de la formule du taux maximum. Voilà précisément l'objet de l'amendement.

La plus grande faiblesse de la mesure, c'est l'absence d'une bonne définition des mots «expéditeur captif». Ce point, de nombreux spécialistes l'ont signalé, notamment les professeurs dont le Manitoba et l'Alberta ont retenu les services, au comité des transports et des communications.

• (Midi)

Les provinces de l'Ouest elles-mêmes dans leur mémoire et tous les témoins qui ont comparu devant le comité ont affirmé que la mesure législative néglige de donner une définition suffisante d'un expéditeur captif. Le ministre a déclaré, et je partage son point de vue, que la concurrence est essentielle et souhaitable. Il a signalé que lui-même et ses collègues tentent au moyen de cette mesure d'assainir le climat pour favoriser la concurrence dans l'Ouest canadien. Nous de ce côté-ci de la Chambre souscrivons aux mêmes principes, mais nous allons peut-être encore plus loin que le ministre. Je suis certainement en faveur de la concurrence.

Nous prétendons que dans le cas des provinces des Prairies où les marchés sont disparates et dispersés, les expéditeurs de marchandises en vrac ne connaissent presque pas de concurrence. Il ne s'agit pas de l'ambiance de la concurrence ou d'un climat qui y serait propice, mais nous insistons particulièrement sur le monopole dont jouissent les chemins de fer.

Nous essayons ici de prévoir une certaine protection pour les expéditeurs de produits en vrac de l'Ouest. Dans cette région particulière de notre pays et sur notre continent, on sait que les expédieurs comme eux ont toujours dépendu des compagnies de chemins de fer et sont à leur merci depuis la fondation de la nation canadienne. Voilà le sens et l'essence de l'amendement que j'ai proposé. Nous sommes en faveur de la concurrence, mais, à l'heure actuelle, l'entreprise commerciale et le développement régional de l'Ouest ne lui crée pas un climat propice. Les compagnies de chemin de fer n'ont pas de concurrence à soutenir, ils ont la haute main sur toute l'industrie.

Dans ces circonstances et cette perspective, nous estimons que les expéditeurs de denrées de l'Ouest non seulement méritent d'être protégés, mais ont essentiellement besoin de l'être, et que cet amendement leur fournit une partie de cette protection vitale.

J'aimerais rappeler encore une fois ce que le Manitoba a fait valoir à ce sujet en signalant qu'à maintes reprises la Commission royale avait invoqué la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, pendant ses délibérations et dans ses déclarations. Je l'ai dit hier et je le répète en terminant, le Manitoba a signalé que la loi en question prouvait que, aux yeux du Parlement canadien, le mot «captif» pouvait s'appliquer à la catégorie des expéditeurs de denrées qui ne peuvent pas soutenir la concurrence. Il s'agit de ceux que le Parlement du Canada a décidé de soulager du fardeau excessif de la dernière hausse générale des taux de transport de marchandises en 1958.

Au fond, nous disons que presque tous les expéditeurs de denrées en vrac de l'Ouest sont captifs et qu'ils ne devraient pas être tenus de

le prouver devant la Commission, parce que la loi de 1958 sur la réduction des taux de transport de marchandises le reconnaît déjà. Ils devraient pouvoir conserver ce statut et jouir de tous les avantages pertinents.

Tel est le but visé par l'amendement que je recommande vivement au ministre et à ses collègues des banquettes ministérielles. Je remercie le ministre de m'avoir écouté avec bienveillance.

M. Southam: Monsieur le président, malgré mon désir de ne pas retarder le vote au sujet de cet amendement, je me crois obligé, n'ayant pu participer encore au débat sur cet article et en ma qualité de membre du comité permanent des transports et des communications, de dire que j'appuie l'amendement du député de Winnipeg-Sud. D'autres membres du comité, notamment le député de Medicine Hat, le député d'Acadia, le député de Saint-Jean-Albert et le député de Winnipeg-Sud dans son énergique plaidoyer ont exposé longuement les raisons pour lesquelles nous devrions étudier sérieusement le nouvel article 336 du bill nº C-231.

On a souligné et fait valoir qu'il serait utile de tenir compte de la fraction importante de notre population utilisant notre système de transport dans l'Ouest du Canada désignée sous le nom d'«expéditeurs captifs». Je citerai à cet égard le résumé des recommandations du comité permanent. Nombreux sont les témoins entendus au cours des audiences du comité à être de cet avis. Permettez-moi d'énumérer quelques-uns des organismes et des associations représentés par des témoins au cours de ces audiences: la *British Columbia Federation of Agriculture,* la *Canadian Co-operative Wheat Producers Limited,* la *Canadian Industrial Traffic League,* l'Association des manufacturiers canadiens, le National-Canadien, le Pacifique-Canadien, la *Canada Steamship Lines,* les associations de camionneurs canadiens, la *Coal Operators Association of Western Canada,* le parti libéral du Manitoba, la *Manitoba Branch Lines Association,* la Commission des transports des Maritimes, la *Mining Association of Canada,* le *National Farmers' Union,* la province de Colombie-Britannique, la province de Saskatchewan, *Shell Canada Ltd,* la Chambre de commerce de Windsor, la Chambre de commerce de Winnipeg et *Wabush Mines.*

[M. Sherman.]

La liste n'est pas complète parce que ce relevé des recommandations s'arrête à la séance du 8 novembre. Il est à noter que presque la moitié des représentants des 20 organisations ont précisément mis l'accent sur le nouvel article 336. En ont parlé, entre autres, la *Canadian Traffic League,* d'après les pages 5 et 6 du compte rendu des recommandations; l'Association canadienne des manufacturiers, d'après la page 9; le National-Canadien, d'après la page 13; le Pacifique-Canadien, d'après la page 15; l'Association canadienne des camionneurs, d'après la page 24. Les représentants de ces associations ont présenté des instances très énergiques. On a souvent parlé du mémoire magistral du Manitoba, qui insiste beaucoup sur l'importance de ce nouvel article.

La Colombie-Britannique traite assez longuement du nouvel article, aux pages 39 et 40, et le gouvernement de la Saskatchewan l'étudie, de son côté, à la page 41. La Chambre de commerce de Winnipeg y fait allusion à la page 45 et la compagnie *Wabush Mines,* à la page 46. Je pourrais m'étendre encore longtemps sur ces commentaires, mais je ne veux pas abuser de l'indulgence du comité. J'exhorte le ministre et les députés ministériels à examiner sérieusement les conséquences et le principe de l'amendement du député de Winnipeg-Sud. Je vous remercie monsieur le président.

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer?

Des voix: Le vote.

• (12.10 p.m.)

(L'amendement de M. Sherman est rejeté par 68 voix contre 40.)

M. le président: A l'ordre, je déclare l'amendement rejeté. En avons-nous terminé avec l'étude du nouvel article 336?

M. Horner (Acadia): Non.

M. Schreyer: Monsieur le président, je voudrais signaler brièvement au ministre que, même si l'amendement qui vient d'être proposé au sujet du paragraphe (1) du nouvel article 336 a été rejeté, il n'est pas trop tard pour apporter d'autres améliorations à l'article, de façon à le rendre plus équitable et plus

efficace. Je signale au ministre que même s'il n'a pas jugé bon d'accepter l'amendement, qui aurait donné une définition plus détaillée de l'expression «expéditeur captif», ce n'est là qu'un aspect de la question; mais il devrait songer sérieusement à la formule en soi, qui sera appliquée par la Commission en vue de protéger les expéditeurs, sans doute peu nombreux, qui seront considérés comme des expéditeurs captifs, en vertu des dispositions de la mesure législative.

Il va sans dire que, selon la formule énoncée au paragraphe 2 du nouvel article 336, la Commission fixera comme taux maximum un taux égal au coût variable du transport des marchandises, plus 150 p. 100 de ce coût variable. Voilà comment le taux sera établi. Certains députés et moi-même avons amplement démontré hier qu'il était fort possible, voire vraisemblable, que les compagnies de chemin de fer, dans la majorité des cas où les denrées transportées seront expédiées par des expéditeurs captifs, jouiront d'une marge bénéficiaire de l'ordre de 300 à 400 p. 100. C'est que, selon la formule du taux maximum, fondée sur le coût variable plus 150 p. 100 et sur un chargement complet de 30,000 livres, dans les cas où la marchandise est expédiée dans un chargement complet de 70,000 livres, de 80,000 livres, de 90,000 livres, de 100,000 livres ou davantage, la marge bénéficiaire sera en fait de 300 à 400 p. 100.

De nos jours, aucun chemin de fer ne transporte des marchandises par chargement complet de moins de 60,000 ou de 70,000 livres. Le tableau communiqué au comité par l'avocat-conseil du Manitoba, et aussi par les professeurs Williams et Borts, révèle que la marge bénéficiaire des compagnies de chemin de fer qui transportent, selon cette formule, des chargements complets de 70,000 ou de 80,000 livres, sera, je ne cesse de le répéter, de l'ordre de 300 à 400 p. 100, voire davantage. Il est tout simplement incroyable, je ne vois pas d'autre qualificatif, qu'on permette une telle marge bénéficiaire en vertu d'une formule de taux maximum. C'est inacceptable à tous points de vue.

J'espère que le ministre saura accepter la proposition portant que la formule devrait être modifiée par façon à ne permettre aux compagnies de chemin de fer que de jouir d'une marge bénéficiaire réputée raisonnable, juste et permissible, lorsqu'elles transportent des marchandises d'expéditeurs captifs. Une marge oscillant entre 300 et 400 p. 100 n'est certes pas raisonnable ni juste et ne devrait pas être considérée permissible par les membres du comité qui sont ici pour veiller aux intérêts de la population et des expéditeurs, surtout ceux qui sont captifs des chemins de fer à cause de leur localité ou de toute autre circonstance.

Par conséquent, monsieur le président, pour faire aboutir cette question et obtenir l'opinion des membres du comité, je propose:

Que le paragraphe 2 de l'article 336 soit modifié en supprimant les mots «cent cinquante pour cent du coût variable à titre de taux fixé applicable au transport des marchandises», lignes 44 et 45, et en les remplaçant par les suivants: «la différence en pourcentage du montant total des gains permis par rapport aux coûts variables du transport des marchandises plus un montant calculé comme étant le coût du capital applicable au transport de ces marchandises.»

Cet amendement, s'il est accepté, fera deux choses, à mon avis. Il fera disparaître cette formule fictive qui, je l'ai déjà dit, permettrait aux chemins de fer la possibilité d'augmenter les taux de façon exorbitante—c'est le mot juste—les marchandises d'expéditeurs captifs. En outre, il fera disparaître ce qui est, à mon sens, une anomalie fondamentale dans cet article. En effet, aux termes de cette formule, les chemins de fer pourront considérer le coût du capital comme un coût variable et pourront obtenir une majoration de cent cinquante pour cent du coût du capital. Les chemins de fer ne s'occupent pas d'opérations bancaires et il me semble étrange qu'ils puissent tirer parti d'une formule leur permettant de gagner de l'argent sur de l'argent. Je croyais que c'était là une fonction de nos institutions bancaires et non de nos compagnies de transport.

Si le prix de l'argent doit être calculé comme frais variable, c'est bien; mais on devrait interdire aux compagnies de chemin de fer de majorer leurs revenus de 150 p. 100, et peut-être davantage, sur ce que leur coûte l'argent. Pour étayer ma thèse, je dis que le prix que l'argent coûte aux compagnies de chemin de fer, censé faire partie de leurs frais variables, devrait être traité de la façon suivante: les compagnies de chemin de fer devraient être autorisées à recouvrer le prix que leur coûte l'argent, mais non à imposer un taux leur permettant de le majorer de 150 p. 100. Mon amendement ferait disparaître cette anomalie.

A l'étape de l'étude en comité et au cours du débat qui a suivi, je n'ai pas entendu le ministre présenter la défense de la proposition voulant que le prix de l'argent pour les compagnies de chemins de fer entre en ligne de compte dans cette formule afin de permettre à celles-ci de réaliser des profits de 150 p. 100 sur ce que leur coûte l'argent.

• (12.20 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je ne vois rien d'irrégulier dans l'amendement mais c'est à peu près tout ce que je peux dire en sa faveur. En premier lieu, si l'on ne définit pas les «gains facultatifs» qu'on ne mentionne pas dans le projet de loi, l'amendement serait peu pratique, et j'ai signalé hier soir qu'il me semblait très difficile de définir les gains facultatifs dans un domaine à la fois concurrentiel et réglementé. A mon avis, cela est extrêmement malaisé.

Ma véritable objection—et je peux l'exprimer en une phrase—est que la recommandation est fondée sur des études très approfondies de la Commission royale d'enquête et je ne suis pas encore convaincu que le député de Springfield et ses conseillers, quels qu'ils soient, puissent remplacer ceux qui ont inspiré le projet de loi.

M. Schreyer: Monsieur le président, le ministre a probablement raison d'avoir plus confiance dans ses conseillers qu'en moi ou en ceux qui me conseillent. Mais je signalerai au ministre qu'il n'a pas encore combattu l'argument selon lequel une formule qui accorde aux chemins de fer une majoration de 300 ou de 400 p. 100 est inacceptable.

Le ministre a pris connaissance des extrapolations faites par ceux qui ont étudié les conséquences probables de cette formule particulière. Plusieurs députés ont affirmé que si cet article est adopté dans son libellé actuel la Commission établira des taux maximums qui permettront aux chemins de fer d'exiger un prix leur donnant une marge bénéficiaire de 400 p. 100 et même plus. Le ministre croit-il que, la formule ayant été recommandée par une commission royale d'enquête, cela constitue en soi une raison suffisante pour la considérer comme la bonne formule? Une affirmation dogmatique de la part d'une commission royale d'enquête justifie-t-elle quelque chose en soi?

Nous aimerions connaître la logique et le raisonnement du ministre à la défense de cette formule. Je ne croyais pas que le ministre irait jusqu'à invoquer comme excuse le rapport d'une commission royale d'enquête. Le ministre a une longue carrière derrière lui et il s'est acquis une réputation impressionnante, parce qu'il a su, en maintes occasions, défendre ses positions. Cette fois, il ne l'a pas fait. Il n'a fait aucun raisonnement logique et n'a encore cité aucune raison valable pour que nous acceptions cette formule; tout ce qu'il a trouvé à dire, c'est que la Commission l'a recommandée. Je soutiens qu'une affirmation dogmatique de la part d'une commission royale d'enquête ne constitue pas en soi une raison suffisante pour accepter un article du projet de loi.

Je suppose que le ministre n'est pas disposé à le faire, mais j'aimerais qu'il défende l'argument selon lequel nous devrions accepter une formule de taux maximums permettant des marges bénéficiaires de 400 p. 100 et même plus. Voilà le nœud de la question.

M. Sherman: J'aimerais appuyer l'argument de mon collègue du Manitoba, le député de Springfield. L'époque des grands manitous véreux est sûrement révolue. Il n'y a pas de place dans la conjoncture commerciale et concurrentielle pour des marges de bénéfices de 400, 500 et même 600 p. 100.

L'hon. M. Pickersgill: Le député plaisante certainement quand il parle de marges de bénéfices. Il doit comprendre, comme tous les députés d'ailleurs, que le but des 150 p. 100 est de contribuer aux frais généraux. Les députés doivent savoir que très souvent les marchandises en vrac sont les seules que transporte un chemin de fer. Si on prend la moyenne de 30 p. 100 au-delà des frais variables et de 70 p. 100 au-delà des frais généraux, ce n'est pas une question de bénéfices mais de payer les dépenses du chemin de fer.

Je ne suis pas ici pour défendre les chemins de fer mais pour essayer d'obtenir un bill convenable. On ne devrait pas appeler les choses par des noms qui laissent croire qu'elles sont entièrement différentes de ce qu'elles sont.

M. Sherman: Le ministre a beau dire que ce ne sont pas des bénéfices mais nous avons été tellement frustrés dans nos efforts pour établir le coût de revient dans les arguments invoqués par les chemins de fer, qu'il a été impossible de dire s'il s'agissait ou non de bénéfices.

Cependant j'accepte l'intervention du ministre et j'appellerai les taux maximums des majorations au-delà des véritables frais variables. Il reste que le chiffre de 150 p. 100 n'est justifié d'aucune façon dans les témoignages entendus au comité permanent. Il figure dans le rapport de la Commission royale d'enquête et, comme les représentants du Manitoba l'ont signalé, il s'agissait d'un déterminant arbitraire que rien d'autre n'appuie dans le rapport de la Commission et qu'on ne trouve dans aucune de ses études qui ont été publiées. On a refusé au Manitoba des données relatives au coût pour vérifier l'exactitude des chiffres ou les répercussions d'un pourcentage alternatif dont il a été question par la suite dans le mémoire du Manitoba. Le nœud de l'argument invoqué

par le député de Springfield dans son amendement c'est que nulle part dans les témoignages donnés au comité permanent ou au comité plénier de la Chambre le choix du chiffre de 150 p. 100 n'est justifié raisonnablement.

Je sais que le ministre n'a pas beaucoup confiance dans l'argument philosophique invoqué dans ses délibérations par le professeur George Borts, l'un des témoins qui ont comparu au nom du Manitoba. Je sais que le ministre a beaucoup d'estime pour les arguments et l'exposé du professeur Borts, mais il ne semble pas avoir les mêmes conceptions fondamentales. C'est son droit. Toutefois, j'aimerais consigner au compte rendu ce que le professeur Borts a recommandé comme pouvant remplacer peut-être la formule des frais. Il a fait plusieurs recommandations, dont la suivante: une majoration, exprimée en pourcentage, et s'ajoutant au coût variable du transport des marchandises en tenant compte de leur poids réel, et non pas d'un chargement fictif de 30,000 livres. Cette majoration rattacherait alors les recettes désirées par les chemins de fer à leurs frais variables réels. Le professeur Borts affirme ne pas savoir si la majoration devrait être de 50 p. 100 ou de 150 p. 100. Tout dépendrait du niveau de gains que la Commission aurait stipulé pour les chemins de fer. Il a dit:

Cette formule de rechange pourrait contenir les dispositions anti-discriminatoires pour les taux, et les considérer comme une protection supplémentaire s'ajoutant à celle que fournit déjà le taux maximum à l'expéditeur captif.

(12.30 p.m.)

Ces dispositions assureraient à l'expéditeur captif un pourcentage de hausse par rapport aux frais variables qui ne le placerait pas dans un état d'infériorité concurrentielle quant au trafic ou à d'autres circonstances semblables. Il incomberait à une procédure régulatrice...

On se souvient ici du principe que j'ai mentionné tantôt.

...de la définir dans chaque cas. Néanmoins, le pourcentage de hausse fournirait aux expéditeurs captifs plus de protection qu'ils n'en recevront probablement du projet de loi à l'étude.

C'est là l'opinion d'un homme, et je suis le premier à admettre que celle du ministre est peut-être plus valable et plus pratique. Toutefois, j'ai voulu la consigner au compte rendu, car elle faisait partie du raisonnement marginal exposé par le Manitoba. Elle se rattache à l'essence même de l'amendement proposé par le député de Springfield, et le fait est que le chiffre de 150 p. 100 est purement arbitraire et nullement étayé par aucun témoignage ni aucun document. Tel est le sens de l'amendment proposé par le député de Springfield, et j'appuie ce qu'il a proposé au comité.

M. Olson: Durant les audiences du comité, le député de Springfield et moi-même étions souvent du même avis quant à l'opportunité d'imposer une forme de contrôle des taux maximums qui seraient raisonnables et justes, tant pour les expéditeurs que pour les chemins de fer. J'estime aussi qu'il devrait y avoir un rapport entre les gains permis en ce qui concerne ces expéditeurs captifs que ces gains ne gonflent pas le capital et les bénéfices des chemins de fer d'une façon déraisonnable.

En lisant cet amendement et les mots substitués pour «cent cinquante pour cent», j'ai beaucoup de mal à comprendre comment cette disposition pourrait être appliquée. Pourquoi la Chambre adopterait-elle une loi difficile, sinon impossible, à appliquer.

Je pense également, comme le député, que le chiffre arbitraire de cent cinquante pour cent des frais variables sur un wagon de 30,000 livres, par exemple, n'est pas juste. C'est un chiffre arbitraire et dans certains cas, en recourant au reste de la formule contenue dans le nouvel article 336, comme l'a signalé si bien le député de Springfield, on peut même arriver jusqu'à trois cents ou quatre cents pour cent des frais variables. Pour le moment, je ne comprends pas le sens des mots substitués: «la différence en pourcentage du montant total des gains permis par rapport aux coûts variables».

Je ne comprends pas très bien comment ces mots pourraient être appliqués. Le député pourrait peut-être nous donner plus de précision. Si ces mots signifient simplement qu'on pourrait faire face aux frais variables pour ce transport en particulier, c'est une chose. S'ils signifient que des gains seraient permis au-delà des coûts variables, c'est tout autre chose. Il ajoute naturellement: «plus un montant calculé comme étant le coût du capital applicable au transport des marchandises». Si ces mots signifient que les chemins de fer ou la Commission pourraient établir un taux, qui permettrait de faire face aux coûts variables plus un montant calculé comme étant le coût du capital, cela n'est pas juste, à mon avis.

Je ne suis pas chargé des intérêts des chemins de fer ou de toute autre compagnie. Toutefois, j'estime que n'importe quelle compagnie au Canada, qu'il s'agisse d'un chemin

de fer ou d'un autre société, doit avoir le droit de faire un profit sur ces placements, pour ses actionnaires. J'estime aussi qu'il est souhaitable qu'une compagnie fasse des bénéfices qui lui permettent de veiller à son expansion et de s'aligner sur l'essor que je souhaite pour notre économie. Sans bénéfices accrus pouvant augmenter le fonds des capitaux, rien n'encouragera l'achat de nouvel outillage, préalable de l'expansion ou de la modernisation.

A moins de précision me convainquant que cet article peut vraiment, être appliqué avec justice et sans trop de difficulté, je ne pourrai l'appuyer. Je ne voudrais pas contribuer à l'inclusion, dans un projet de loi, d'une disposition ne pouvant être appliquée avec justice tant pour l'expéditeur que pour le chemin de fer.

M. Bell: J'appuie l'amendement. Comme on l'a dit, c'est là le point capital du projet de loi et la grande faiblesse de cette mesure fondée sur le rapport de la Commission MacPherson. Les députés se souviendront qu'hier soir, un grand nombre d'entre nous avons consigné au compte rendu les craintes que nous éprouvons à penser que ces expéditeurs en vrac, surtout ceux de l'Ouest canadien, seront probablement assujettis à des taux exorbitants. Sauf quelques divergences d'opinion sur les détails, j'estime que c'est là le meilleur des amendemens soumis jusqu'ici. J'ai réfléchi moi-même à un amendement pouvant régler ce problème; je félicite donc le député de Springfield de sa proposition. Mon appui lui est acquis.

D'abord, l'idée principale qu'ont fait valoir les professeurs dans leur mémoire, avant même d'entreprendre leur étude détaillée, était la suivante: la mesure éliminerait complètement la réglementation des taux. Mais, en le faisant, le bill ne tient aucunement compte du niveau des gains que la société de chemin de fer pourrait réaliser. Le député de Medicine-Hat vient tout juste de dire qu'il ne veut pas empêcher les chemins de fer de réaliser des bénéfices; nous estimons donc qu'on ne devrait pas établir de formule restrictive à cet égard. Je reconnais, en général, que les chemins de fer devraient pouvoir fonctionner à profit; les actionnaires l'exigent. Cependant, nous traitons ici d'un secteur particulier de l'exploitation ferroviaire. A mon avis, les chemins de fer ne doivent pas se goinfrer et dépendre uniquement du genre de transport dont nous parlons pour réaliser des gains. C'est pourquoi je suis en faveur d'une certaine limitation. J'estime qu'il s'agit là de la meilleure formule soumise jusqu'à maintenant.

Le député de Springfield et certains autres ont parlé des chiffres. Le ministre ne peut se dérober aux chiffres cités par les professeurs. Je les ai mentionnés hier soir. La majoration était de 400 p. 100 pour un chargement de 130,000 livres. Nous avons reconnu qu'il s'agissait certainement là d'un chargement minime pour un expéditeur en vrac aujourd'hui. J'ignore ce que serait le pourcentage pour un chargement de 200,000 livres. C'est là que les bénéfices vont être réalisés. Le mémoire du Manitoba l'a fait voir aussi clairement que possible. L'objection la plus sérieuse à cette mesure, c'est qu'il n'existe aucune restriction sur ces taux exorbitants. A trois reprises déjà, j'ai posé la question suivante au ministre: quelle protection existe-t-il pour l'économie de l'Ouest et contre un usage abusif des ressources? La seule vraie réponse que j'ai pu obtenir, c'est que ces taux n'ont même pas encore atteint le maximum, comme si cela devait clore la discussion.

Nous avons entendu le témoignage du député de Macleod, un des grands économistes à la Chambre, qui a indiqué en termes très précis comment n'importe lequel économiste pouvait jongler avec ces prix de revient, avec les dépenses variables et fixes.

Ceux qui connaissent son expérience ne pourront que s'incliner. J'appuie cet amendement. On a parlé de 150 p. 100, chiffre de pure fantaisie. Personne ne l'a expliqué; il ne repose sur rien.

• (12.40 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Le député ne prétend pas, j'en suis sûr, que les recommandations de feu M. MacPherson et des autres éminents commissaires ne reposent sur rien. Le gouvernement, appuyé par le député, avait chargé M. MacPherson de le conseiller de son mieux. Cette tâche revenait aussi aux autres commissaires qui avaient obtenu, de la part des experts, une aide substantielle. L'un de ces derniers avait également aidé notre comité permanent. M. MacPherson ne s'opposait certes pas à l'Ouest dont il était l'un des plus éminents citoyens. Il a déclaré, avec ses collaborateurs, que cette formule était acceptable. Il est normal que j'en sois influencé. A mon avis, personne n'a jamais présenté de meilleure formule.

Je ne suis pas économiste ni mathématicien, mais je sais faire de simples calculs et si on réduit énormément le coût variable en chargeant lourdement les wagons au lieu d'avoir des wagonnées légères, il faudrait attribuer au coût fixe ou constant un pourcentage beaucoup plus élevé du coût variable pour aboutir au même montant absolu. Voilà pourquoi ces

pourcentages sont parfaits aux fins de propagande, mais aucun comptable ne les accepterait comme une représentation exacte du rapport entre les deux facteurs.

Les pourcentages dépendent des montants de base dont on se sert, mais je n'ai jamais prétendu, pas plus que maintenant, que la formule du tarif maximum procurerait une très grande protection aux expéditeurs de marchandises en vrac. Nous avons donc renforcé l'article 16 pour assurer une protection que la plupart des députés ont jugée suffisante.

M. Sherman: Le ministre n'admet-il pas que lorsque la Commission MacPherson, arbitrairement ou non, a accepté ce chiffre de 150 p. 100, l'avenir financier des chemins de fer était pour le moins douteux mais que la situation a changé radicalement au cours des neuf années suivantes?

L'hon. M. Pickersgill: Le député a parfaitement raison, c'est incontestable. Il est tout aussi évident qu'au cours des neuf années, le coût fixe des chemins de fer s'est accru énormément. Voilà pourquoi nous demandons aux contribuables canadiens de verser une subvention de 100 millions de dollars, subvention qui n'existait pas à l'époque où la Commission a été nommée.

Le coût constant doit être défrayé par quelqu'un; les contribuables ou quelques expéditeurs. Selon moi, les expéditeurs de marchandises en vrac, qui sont, pour la plupart, de grosses sociétés dont les affaires ne sont pas réglementées par des offices et des commissions et qui sont autorisées à réaliser des bénéfices illimités devraient participer à ce coût constant et ne pas en laisser tout le fardeau aux petits expéditeurs ou aux contribuables.

Je crois que l'article 16 renforcé protège convenablement les expéditeurs de denrées en vrac, mais j'affirme, et le professeur Borts partage mon avis, que cette formule de taux maximum protège probablement les petits expéditeurs qui sont vraiment captifs des chemins de fer. J'ai donné lecture de la déposition et je n'y reviendrai pas. Les expéditeurs qui payent actuellement le taux maximum, seront en fin de compte protégés par le présent article. Je n'ai pas parlé des expéditeurs en vrac puisqu'ils ne payent pas le tarif maximum en ce moment.

M. Bell: En poursuivant son explication, le ministre a répondu à l'argument qu'il m'avait opposé. Il a admis que le rapport de la Commission MacPherson remonte déjà à 10 ans...

L'hon. M. Pickersgill: Non, à six ans environ.

M. Bell: ...et certaines de ses dispositions sont plus anciennes encore.

L'hon. M. Pickersgill: Non, la Commission a été établie il y a neuf ans seulement et elle n'a pas fait rapport avant environ quatre ans.

M. Bell: J'ai beaucoup de respect pour la compétence et l'expérience de M. MacPherson, mais je me doute de quel membre de la Commission a fixé le pourcentage à 150 p. 100 et le chargement à 30,000 livres. D'après nos discussions hier soir et aujourd'hui, nous savons que la majoration à l'égard d'un chargement de 30,000 livres est d'environ 700 p. 100. Il est maintenant question de chargements de 200,000 livres. Il doit sûrement y avoir une légère erreur quant aux 150 p. 100.

Il est vrai qu'il faut peut-être fixer arbitrairement certains de ces chiffres, mais comme des parties du rapport MacPherson remontent à près de dix ans, le ministre devrait admettre que dans l'intervalle, on a mis au point des calculatrices et qu'il serait très simple de leur fournir des données et de tirer ces choses au clair. Ce sont des calculatrices qui ont permis aux professeurs de trouver la marge bénéficiaire de 467 p. 100. Nous avons longuement discuté de la question avec le professeur au cours des audiences du comité permanent.

Le ministre a mentionné le coût de l'argent. C'est là également un problème. On ne peut, en la matière, imposer une limite absolue, mais je ne vois pas pourquoi, avec les méthodes modernes, on ne pourrait calculer un chiffre raisonnable et répondant aux exigences de cet amendement. J'ai posé la question au ministre quatre fois déjà, mais sans obtenir de réponse nette. Je le répète, et c'est le point crucial de la plainte du Manitoba, comment allons-nous freiner ces taux qui monteront de façon astronomique pour les expéditeurs de produits en vrac et qui nuiront à l'économie de l'Ouest canadien?

M. Schreyer: Évidemment, il n'y aura pas coïncidence des points de vue avec celui du ministre sur la question, mais j'aimerais à fournir au député de Medicine Hat l'assurance que l'amendement ne vise pas à refuser aux chemins de fer toute marge de profit raisonnable. Manifestement, s'il veut qu'une société privée puisse poursuivre son activité, le gouvernement, de propos délibéré, ne doit pas lui couper les vivres. Quelle serait l'utilité d'une telle politique? Si le gouvernement désirait nationaliser l'entreprise, ce serait autre chose, mais si l'État a pour politique de permettre que l'exploitation dure comme entreprise pri-

vée, ce serait pure folie que le gouvernement la réduise au point où ses ressources et son actif seraient tellement amoindris qu'elle ne pourrait fonctionner efficacement et économiquement.

L'amendement vise vraiment les objectifs contenus dans les thèses et les recommandations exposées au comité permanent par l'avocat-conseil du Manitoba, et par M. Frawley, l'avocat-conseil de l'Alberta. J'aimerais renvoyer le député de Medicine Hat aux pages 2770 et 2771 de la version anglaise du compte rendu des délibérations du comité permanent, où la question du sens à attacher au concept des gains permis et des rendements raisonnables a été discutée avec M. Frawley.

• (12.50 p.m.)

L'amendement vise à rayer de la mesure législative la formule fondée sur des calculs mythiques et à substituer à cette disposition d'ordre mythique, fictive et arbitraire, une formule tenant compte des coûts variables et en même temps—j'insiste sur ce point—d'un montant qui assurerait un niveau raisonnable de revenu. On se fie ici au bon sens de la Commission, mais je préfère encore ce moyen à la situation intenable qui nous obligerait à approuver un article établissant une formule relative à l'imposition de tarifs, dont le fondement est absolument impossible à évaluer.

A en juger d'après les effets probables de la formule, cette dernière autorise une marge bénéficiaire déraisonnable. Le ministre a raison de dire que l'article 16 est plus important que la disposition à l'étude. Il dit que nous ne devrions pas trop nous inquiéter au sujet de la formule; mais elle fait partie du bill et sera considérée comme assurant une certaine mesure de protection alors qu'elle n'en offre aucune.

M. Cantelon: Monsieur le président, même si je n'approuve pas entièrement l'amendement proposé, vu qu'il renferme des points faibles, je le trouve préférable à l'article 336, qui se fonde sur la proportion arbitraire de 150 p. 100 et sur la limite, également arbitraire, de 30,000 livres concernant les chargements. Les mêmes arguments ont été repris, les uns après les autres. Nous avons tenté de démontrer que les dispositions fondamentales de l'article, notamment celles qui visent à régir les tarifs pouvant être imposés par les chemins de fer, sont injustes et non satisfaisantes. Des réglementations s'imposent dans le cas d'un chemin de fer, vu qu'il s'agit d'une entreprise commerciale publique et d'un monopole. Mais nous estimons également, comme le bill tente de le démontrer, que l'on devrait permettre aux chemins de fer des bénéfices légitimes. C'est l'emploi du mot «légitime» qui pose un problème.

Le ministre nous a expliqué avec grand soin que le taux de 150 p. 100 ne causera pas de difficulté, car il n'atteindra pas les grands expéditeurs de produits en vrac. Je me demande si son interprétation est correcte. Ce chiffre, c'est presque sûr, influera indirectement sur les taux exigés, de même que sur la négociation de ces taux entre les grands expéditeurs de produits en vrac et les chemins de fer. C'est pourquoi je ne pense pas que le taux de 150 p. 100 est un choix judicieux. Mais il n'est pas facile de déterminer ce qu'il devrait être. Peut-être serait-il préférable d'éliminer le pourcentage et d'adopter la proposition du député de Springfield. Évidemment, cela susciterait des difficultés et il sera sans doute difficile de réglementer les chiffres de son choix. Le problème au fond, est de savoir quel sera le total des recettes permises? On a étudié la question déjà et on s'est servi d'un pourcentage approximatif. Nous pouvons utiliser ces chiffres-là, selon moi, lorsque nous voudrons établir le total des recettes permises.

La dernière partie de l'amendement est sage; elle ne pèche en rien. La disposition suivante est logique et légitime.

...plus un montant calculé comme étant le coût du capital applicable au transport de ces marchandises.

Au comité, nous avons essayé d'obtenir des renseignements du chemin de fer. Nous voulions savoir ce que devrait être, à son avis, le coût du capital. Le chemin de fer s'est montré aussi intraitable sur ce point qu'il l'a été au sujet des chiffres concernant ses coûts variables. Comme le chemin de fer a refusé de fournir ces chiffres, le comité a eu de la difficulté à en arriver à un chiffre convenable. En tant que comité, nous n'avons pas eu le pouvoir d'insister pour que ces chiffres nous soient fournis. Je doute que le chemin de fer en aurait souffert comme il l'a prétendu.

Je crois que l'expéditeur important, celui qui négociera avec le chemin de fer, a probablement une bonne idée de ce qu'il en coûte aux chemins de fer pour transporter ses produits, tout comme le chemin de fer sait ce qu'il peut exiger de l'expéditeur sans faire disparaître tous ses bénéfices. Le chemin de fer sait qu'il ne peut demander plus que ce que permet le marché mais qu'il peut exiger tout ce qui est possible. Dans les circonstances, mieux vaut avoir ce genre d'amendement qui ne fonctionne pas de cette manière-là. Le chiffre de 150 p. 100 permettra aux chemins de fer de demander tout ce que le marché peut supporter.

Comme on l'a dit, certaines expéditions en vrac atteignent jusqu'à 200,000 livres, dans

[M. Schreyer.]

l'industrie de la production par exemple, et le pourcentage devient astronomique. Le présent article permet un tarif-marchandises exorbitant.

Voilà, en général, les raisons pour lesquelles j'appuie l'amendement. Je ne me suis pas reporté aux opinions des professeurs Borts et Williams, à celle de M. Frawley représentant l'Alberta, ni aux mémoires du Manitoba. Les opinions de ces personnes correspondent à celles que je viens d'exprimer. Puisque des arguments précis ont été présentés, rien ne me sert de les répéter. Ce serait accaparer le temps du comité et je ne veux pas que le ministre ait de moi cette impression.

Je répète que je n'aime pas la teneur initiale de l'article 336. Je n'aime pas cette proportion de 150 p. 100 ni le chargement de 30,000 livres; la façon dont on a établi ces chiffres ne me plaît guère non plus. Aucune de ces choses ne me sied, même si elles émanent de la Commission MacPherson.

C'est jeter un voile de distraction sur les résultats obtenus par la Commission que d'affirmer que cette dernière fut créée par un autre gouvernement. Assurément, quelque soit le gouvernement qui établit une commission, les conclusions de cet organisme impartial devraient être acceptées par tous les partis. Ou bien on accepte ces conclusions, ou bien on les rejette. Je ne représente qu'une minorité peut-être, mais je ne peux accepter les recommandations de la Commission MacPherson. A mon avis, la concurrence dans les Prairies et dans les Maritimes n'est pas assez grande pour justifier l'article 336. Aussi, je tiens à répéter que je rejette cet article et que j'appuie l'amendement à l'étude. Si nous sommes incapables de supprimer entièrement le nouvel article 336, nous pourrions peut-être l'émasculer au point de permettre des mesures plus rigoureuses. Pour ce seul motif, je suis prêt à appuyer l'amendement.

• (1.00 p.m.)

L'hon. M. Dinsdale: Comme je ne faisais pas partie du comité qui a étudié le sujet, je ne dispose donc pas de la vaste documentation de base que possèdent nombre de députés, mais cette discussion m'a permis de conclure que, de l'aveu général, même les experts ont peine à établir les coûts variables dans le domaine des transports. Le ministre lui-même l'a reconnu.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne crois pas avoir jamais rien dit de pareil, et je ne partage pas cet avis.

L'hon. M. Dinsdale: Le ministre nie la chose, mais ses remarques antérieures m'ont donné cette impression, confirmée par le fait que même les prétendus experts qui ont comparu devant le comité ont eu du mal à évaluer les éléments du coût et les coûts variables. Le chiffre de 150 p. 100 que renferme cet article semble être le chiffre arbitraire recommandé dans le rapport initial de la Commission MacPherson. C'est pourquoi j'appuie l'amendement dont le comité est saisi.

La situation du transport, des chemins de fer surtout, a profondément évolué depuis quelques années, et il semble que les lois qui la régissent devraient comporter un élément de souplesse comme celui de l'amendement proposé par l'honorable député de Springfield. Ensuite, le chiffre arbitraire vient à l'encontre de la politique du gouvernement énoncée non seulement par le gouvernement actuel et par son prédécesseur, mais aussi par tous les gouvernements des provinces des Prairies qui ont comme objectif de diversifier et de décentraliser l'industrie dans cette région. Les transports constituent un élément important du coût et ils sont, comme le ministre le sait, la principale source de problèmes dans notre histoire et puisqu'il y a tant d'incertitude dans la détermination du régime de frais des chemins de fer, il serait, je crois, plus sage de pencher du côté des industries nouvelles en train de prendre de l'essor dans les Prairies.

Le gouvernement actuel a mis sur pied un programme de régions désignées.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, normalement, je ne m'opposerais pas à ce que le député prononce un discours de portée générale sur le projet de loi, mais nous débattons ce dernier depuis longtemps. Nous étudions en ce moment un amendement impliquant un choix entre deux méthodes pour l'élaboration d'une formule de taux maximum et cet amendement n'a absolument rien à voir avec les régions désignées ou autre chose du même genre. Évitons de nous écarter du sujet.

L'hon. M. Dinsdale: Je suis étonné de voir que le ministre cherche à restreindre la portée de mes observations. C'est la première fois que je prends part à la discussion. Je suis stupéfait de voir le ministre chercher à porter atteinte à ma liberté de parole et cela alors qu'il s'agit d'une question à laquelle ma propre province du Manitoba est vitalement intéressée et que le ministre a lui-même laissé entendre qu'il y avait incertitude en ce qui concerne le coût véritable. Je ne veux pas faire de discours, je veux seulement appuyer l'amendement qui dispose de l'article 336 d'une manière aussi satisfaisante que possible en s'efforçant de le faire répondre raisonnablement aux objectifs du projet de loi.

Cet article est, de fait, le cœur même du projet de loi et si nous n'y remédions pas, par l'intermédiaire de l'amendement, une autre occasion de le faire pourrait fort bien ne pas se présenter de sitôt. L'attitude du ministre devrait être dictée par les meilleurs intérêts de l'Ouest du Canada qui sera fortement visé par les effets de la nouvelle loi sur les transports.

M. Olson: Si je comprends bien, le député de Springfield désire que la Commission soit autorisée à fixer un taux égal au coût variable du transport des produits plus un pourcentage de gains permis plus les frais d'établissements. Je suis tout à fait d'accord avec ce principe. Mais en lisant les mots «la différence en pourcentage du montant total des gains permis par rapport aux coûts variables du transport des marchandises», il me semble qu'il y a une relation entre la différence en pourcentage entre les gains permis et les coûts variables du transport des marchandises. Malgré tout le respect que j'éprouve pour les intentions sûrement bonnes du député, je ne parviens pas à comprendre comment l'amendement accomplirait ce qu'il est censé faire. Bien que je souscrive à l'objectif du député, je ne voudrais pas collaborer à l'insertion dans les status du Canada d'une mesure qui serait mal interprétée.

M. Bell: Voici ma dernière question. Que dit le ministre de la formule proposée par le Pacifique-Canadien à propos du loyer de l'argent? Il a signalé les difficultés que pose sa formule en ce qui concerne le loyer de l'argent et d'autres questions semblables.

L'hon. M. Pickersgill: Voilà une question obscure, et j'espère que le député n'essaie pas de me faire marcher. J'ai toujours cru qu'un certain capital entrait dans le calcul des frais variables et des frais constants. Or ce capital coûte quelque chose. L'achat des wagons est compris dans les frais variables, et ils coûtent une certaine somme; les lignes ferroviaires, qui entrent dans les frais constants coûtent aussi quelque chose. Les wagons et les lignes coûtent quelque chose et il faut payer de l'argent pour les remplacer lorsqu'ils sont entièrement amortis. Il est normal d'inclure dans les frais variables l'intérêt ou le loyer sur le capital, mais non le montant même du capital. Quiconque a acheté ou vendu une automobile sait très bien que l'amortissement fait partie des frais d'exploitation. L'ensemble des frais doit être réparti entre les frais variables et les frais constants. Les comptables débattraient sûrement ce point, mais, dans le cas présent, c'est une question d'arbitrage. Je ne crois pas, cependant, que ce soit le point qui distingue les deux amendements. Le député de Springfield est intelligent et il a l'esprit clair...

[L'hon. M. Dinsdale.]

• (1.10 p.m.)

M. Woolliams: Trêve de flatteries.

L'hon. M. Pickersgill: Il l'est vraiment. Je pense aussi qu'il a parfois mauvaise tête, mais c'est une autre affaire. Le député reconnaîtra sûrement que son amendement dépend autant de la détermination des frais variables que l'article actuel du projet de loi. Il n'y a donc pas de différence entre l'amendement et le projet de loi, en ce qui a trait aux frais variables.

L'hon. M. Churchill: Le ministre n'ignore pas que la circonscription du député sera éliminée avant les prochaines élections. Est-ce une façon de l'inviter à se joindre au parti libéral, première étape qui mène au Sénat?

L'hon. M. Pickersgill: Le député de Winnipeg-Sud-Centre pourrait peut-être être nommé au Sénat avec moi, ce qui permettrait à l'honorable représentant de Springfield de briguer les suffrages dans sa circonscription.

M. Bell: Monsieur le président, au sujet des compliments que le ministre adresse à certains députés, j'aime à croire que je n'entre pas dans la catégorie de ceux qu'il inonde d'éloges, car je connais sa tactique. Il cherche à les mettre en vedette, à leur attribuer le mérite de ces divers points du bill, mais lorsqu'on se plaindra des dispositions en cause il répliquera que c'est aux députés de Springfield et de Medicine Hat qu'il faut s'en prendre.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, si je parviens à faire approuver mon bill par la Chambre, loin de rejeter sur les députés les reproches qu'on pourra formuler à l'endroit de ce bill, c'est moi seul qui les assumerai.

M. Bell: Pour ma part, je suis prêt à ce que la question soit mise aux voix. Cependant, je voudrais formuler une observation concernant la formule des coûts variables par rapport aux mises de fonds. Dommage que l'honorable député de MacLeod ne soit pas ici en ce moment; il pourrait éclairer ma lanterne en matière d'économique.

Parfois on voudrait se renseigner sur la question du loyer de l'argent et du rendement des mises de fonds, mais il est impossible d'obtenir des renseignements pertinents. On nous dit que ces éléments subissent des flucquoi on ne peut pas nous fournir de réponses satisfaisantes au sujet des coûts.

L'hon. M. Pickersgill: La difficulté réside en ce qu'il faut savoir poser le problème.

(L'amendement de M. Schreyer est rejeté par 46 voix contre 16.)

M. le président suppléant: Cela termine-t-il l'examen du nouvel article 336?

M. Bell: J'ai sous la main le vieux projet de loi. Je me reporte à l'article N° 336 (10). Il s'agit des rapports devant être présentés au gouverneur en conseil. J'invite le ministre à nous faire part de ses espoirs et de ses aspirations au sujet de cette partie du bill.

L'hon. M. Pickersgill: S'il est entendu que nous ne reprendrons pas la discussion de cette question, je pourrais ajouter que je partage, dans une certaine mesure, l'avis du député qui a critiqué la formule. Je voudrais voir comment elle fonctionne et quels seront les résultats de l'expérience. Au cours de la revision, j'ose espérer que la Commission étudiera aussi l'expérience acquise conformément à l'article 16 du projet de loi pour s'assurer que les expéditeurs qui n'ont pas à entrer en concurrence pour obtenir une place sur le marché ou qui n'ont pas à concurrencer un autre transporteur sont assez bien protégés. Je suis sûr que c'est le but de ce nouvel article.

M. Bell: Au cours des séances du comité, le ministre a beaucoup insisté sur les méthodes pour établir le prix de revient.

L'hon. M. Pickersgill: Il y a un autre article à ce sujet.

M. le président suppléant: Le comité étudiera maintenant le nouvel article 337.

M. Olson: Monsieur le président, je ne veux pas proposer d'amendement au nouvel article 337, mais je voudrais que le ministre sache qu'au cours de toutes les audiences du comité on a refusé de nous fournir des données sur le prix de revient et des renseignements relatifs aux coûts variables du transport des marchandises par chemins de fer. C'est l'article qui traite des échanges de renseignements entre les expéditeurs. J'exhorte le ministre d'examiner de nouveau à fond les raisons invoquées pour nous empêcher de connaître les données sur le prix de revient. A mon avis, le comité ne s'est pas bien acquitté de son devoir parce que les membres ne connaissaient pas tous les éléments de cette méthode dont le plus important est les données du coût variable. J'ose espérer que le ministre étudiera ceci plus à fond afin de savoir s'il est juste de prétendre que les données relatives au coût variable appartiennent d'une certaine façon aux compagnies de chemins de fer et qu'il ne conviendrait pas de divulguer ces renseignements.

Nous savons, notamment, que les frais variables d'un train de voyageurs—le *Dominion*—ont, de fait, été rendus publics; il n'y a eu aucun problème. Je ne crois pas que cela ait nui au chemin de fer. Une certaine partie de ces renseignements ont été rendus publics au cours des audiences devant la Commission MacPherson, notamment en ce qui concerne le transport du grain. Je n'arrive toujours pas à comprendre pourquoi on refuse de donner tous ces renseignements. Après tout, si le comité doit tenir des audiences dans cette affaires, alors en vertu de notre régime, quelqu'un doit comparaître pour soutenir le point de vue opposé. Cette personne devrait sûrement disposer de ces renseignements. Ce sont ordinairement les provinces qui soutiennent l'autre point de vue. Si les chemins de fer ne leur fournissent pas ces renseignements au préalable, elles seront nettement désavantagées alors qu'elles tentent en réalité de protéger ce qu'elles considèrent comme étant l'intérêt public. Je demande donc au ministre d'examiner sérieusement la situation afin de voir s'il existe une raison valable pour que ces données sur les prix de revient ne soient pas rendues publiques.

• (1.20 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Nous pourrons discuter de cette question quand nous aborderons un autre article. J'ai scruté très attentivement le bill tout entier pour voir s'il arriverait que les données sur les frais ne soient pas rendues publiques, alors qu'une société ferroviaire demanderait une aide ou un appui financier, ou encore chercherait à faire établir un tarif publiquement, et je n'ai trouvé aucune éventualité semblable.

Le bill prévoit que seuls devraient être tenus confidentiels les renseignements portant sur des questions au sujet desquelles une compagnie de chemin de fer, ou toute autre société, ne chercherait pas à prendre une initiative. Par exemple, si, en vertu de l'article 16, une affaire paraissait de prime abord fondée et que la Commission en décidait ainsi, tous les renseignements pertinents devraient alors être rendus publics au cours de l'audience.

La seule raison que je connaisse pour tenir confidentiels les renseignements sur les frais serait que l'élément de négociation entre en jeu, ce que, dans le commerce, l'on est convenu d'appeler la concurrence. Je ne vois pas pourquoi l'*Aluminum Company* devrait connaître les frais des compagnies de chemin de fer ni pourquoi les compagnies de chemin de

fer devraient connaître la situation financière de l'*Aluminum Company*. Il ne serait pas juste, je pense, d'imposer un tel fardeau aux compagnies de chemin de fer. Si l'*Aluminum Company* était un expéditeur captif et cherchait une protection en vertu de la loi, alors aucun renseignement que pourrait obtenir la Commission sur cette question ne devrait être tenu confidentiel.

M. Olson: Je voudrais parler d'une chose qui pourrait peut-être être discutée au cours de l'examen d'un autre article. Toutefois, si j'en parle maintenant, je n'aurai pas à y revenir. J'espère que la Commission des transports aura une division de la comptabilité des prix de revient beaucoup plus grande que celle de la Commission actuelle des transports du Canada.

Les renseignements qu'obtiendra la nouvelle division au sujet des frais variables seront-ils la propriété des compagnies de chemin de fer ou seront-ils tenus comme renseignements publics?

L'hon. M. Pickersgill: Tout renseignement qu'obtiendra la Commission sera la propriété de la Commission. Il vaudrait mieux, je pense, débattre cette question lorsque nous aurons entamé un autre article qui renferme une disposition spéciale à cet égard. Au lieu d'essayer de répondre maintenant à cette question, je le ferai au cours de l'examen de cet autre article.

La Commission a peut-être des renseignements qu'elle ne consent pas révéler aux compagnies de chemin de fer. Or, je puis concevoir des circonstances leur interdisant d'obtenir ces renseignements? Par exemple, la Commission peut demander aux expéditeurs certains détails qu'ils préfèrent peut-être garder secrets dans la mesure où ils touchent les chemins de fer. Une telle situation pourrait bien surgir. A mon avis, cependant, on devrait traiter ce point en examinant l'article qui convient.

M. Bell: Puisque le ministre a mentionné ce sujet, je voudrais lui poser une question. Nous n'avons pas affirmé notre position ces deux derniers jours, comme nous l'avons fait auparavant. Cependant, je prévois que notre discussion portera surtout sur l'établissement des coûts. C'est la question principale dont il faut tenir compte avant d'étudier cette partie importante du projet de loi qui traite de la parité des ports.

L'hon. M. Pickersgill: L'établissement des coûts sera examiné à l'article 70.

M. Bell: Puisqu'on a mentionné ce sujet, j'ai pensé qu'on pourrait le traiter avant de nous ajourner. Le ministre semble avoir besoin d'un sandwich. Nous pourrions peut-être en finir avec cette partie et discuter la parité des ports cet après-midi.

L'hon. M. Pickersgill: Je voudrais, certes, en finir avec l'article 53 avant qu'on se mette à parler de sandwichs ou de toute autre chose.

M. Southam: L'honorable député de Medicine Hat a mentionné l'un des points les plus délicats en ce qui concerne ce nouveau projet de loi sur les transports. Il a parlé de renseignements sur les coûts variables. Or, avant l'adoption de cet article, la majorité de la Chambre devrait admettre la nécessité d'un amendement ou d'une recommandation de la part du ministre pour convaincre l'ensemble de la population que cette mesure législative, attendue depuis au moins trente ans, permettra de résoudre certains problèmes.

L'*Interstate Commerce Commission* a réussi à régler certains problèmes et je crois que nous devrions nous inspirer de son exemple. Nous ne sommes pas le seul pays au monde à être assailli par des problèmes de transport. Les professeurs Borts et Williams, deux des spécialistes les plus compétents dans ce domaine en Amérique du Nord, ont consacré la moitié de leur vie à étudier ces problèmes. Je leur ai posé une question en qualité de membre du comité et ils ont répondu que la Commission américaine a accès aux données sur l'établissement des frais qui demeurent confidentielles dans l'intérêt de l'entreprise privée. Si cette Commission a trouvé qu'une formule de ce genre était valable, nous devrions songer sérieusement à appliquer le même principe ici.

L'hon. M. Pickersgill: Je pourrais peut-être interrompre le député et lui proposer de discuter la question lorsque nous étudierons l'article 70 qui se rapporte directement à l'établissement des frais. Le nouvel article 377 ne rattache pas réellement aux frais, sauf dans la mesure où il permet aux deux compagnies de chemin de fer de se conformer aux dispositions de la loi et d'échanger des données à ce sujet. Il n'a rien à voir au fond avec les frais.

M. Sherman: Je voudrais demander au ministre s'il ne serait pas opportun d'aborder cette question lorsque nous étudierons le nouvel article 387C de la loi à l'article 70 du bill. Il me semble que toute la question de l'établissement des frais y est exposée de façon détaillée.

L'hon. M. Pickersgill: C'est exactement ce que je voulais proposer et j'espère que cela conviendra au comité.

M. Southam: J'accepte cette proposition, mais j'ai voulu, tandis que j'étais ici, ne pas manquer l'occasion d'exprimer mon opinion sur cette partie très importante et délicate de la mesure.

(L'article modifié est adopté.)

Les articles 54 à 58 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 59—

M. Forrestall: Monsieur le président, je voudrais simplement dire...

• (1.30 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Avant que le député prenne la parole, si cela ne lui fait rien, je pourrais peut-être proposer un amendement à l'article 59 dont j'ai indiqué la substance l'autre jour. Mon fidèle collègue, le ministre des Postes, va présenter cet amendement. La reconnaissance que j'éprouve pour lui va croissant. Cet amendement a pour objet de s'assurer absolument que toute disposition prévue actuellement par le droit du pays dans une loi du Parlement relativement aux tarifs et au trafic passant par les ports de l'Atlantique, les ports d'Halifax et de Saint-Jean, continuera à faire partie de la loi. Il ne sera donc pas question, par suite d'une négligence quelconque, d'abroger une loi du Parlement du fait d'une disposition de cette loi. Je devrais, je crois, donner lecture de l'amendement:

Que le bill C-231, Loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, soit modifié

a) par le renumérotage, à la page 58, des articles 58 et 59 du bill, qui deviennent respectivement les paragraphes (1) et (2) de l'article 58 du bill; et

b) en insérant, immédiatement après l'article 58 renuméroté du bill, le nouvel article 59 qui suit:

On procède ainsi pour éviter d'avoir à renuméroter tous les articles du bill. Les articles 58 et 59 actuels abrogent certaines dispositions. On les a simplement réunis dans un autre article. Voici le fond de l'amendement:

59. L'article 343 de ladite loi est modifié par l'adjonction du paragraphe suivant:

Préférence relatives aux taux d'exportation.

«(2) Rien dans la présente loi, à l'exception de l'article 334, ne doit être interprété comme modifiant toute obligation imposée à une compagnie de chemin de fer assujettie à la juridiction du Parlement par toute autre loi ou tout accord passé en conformité d'une telle loi et exigeant que la compagnie

a) maintienne, pour le trafic d'exportation passant par tout port de mer canadien qui se trouve dans le «territoire choisi» tel que le définissent les articles 2, 7 et 12 de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, des taux à un niveau spécifié ou à un niveau spécifié par rapport à d'autres taux; ou

b) fasse passer le trafic d'exportation par des ports de mer canadiens.»

Cet amendement réalise les deux objets auxquels le gouvernement tenait: protéger les taux qui existent en vertu d'une loi ou en conformité d'une loi et le parcours exigé par la loi à l'heure actuelle. Autrement dit, on veut s'assurer, sans l'ombre d'un doute, qu'aucun des droits actuels ne sera retiré à aucun des ports du territoire choisi. Bien entendu Halifax et Saint-Jean sont les ports principalement visés.

L'hon. M. Côté: J'en fais la proposition, monsieur le président.

M. le président: A l'ordre. Il y a quelques instants le comité a adopté l'article 58. L'amendement dont nous sommes saisis maintenant porte sur les articles 58 et 59. Le comité consentira peut-être à étudier à nouveau les articles 58 et 59 aux fins de l'amendement qu'on propose maintenant. Y consent-il?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, pourrait-on se dispenser de le lire?

M. le président: Je vais donc donner lecture de l'amendement proposé par le ministre des Postes.

M. Bell: Monsieur le président, je voudrais soulever un point à propos de l'amendement. Le ministre a-t-il un reste de bienveillance? Je sais que l'étude du bill a été pénible à diriger. Cependant, nous venons de prendre connaissance de cet amendement pour la première fois et il nous est impossible d'en traiter à notre gré. Pourrait-on nous accorder une demi-heure ou même les 22 minutes et demie qui restent jusqu'à deux heures, pour nous permettre de juger de la valeur de l'amendement? Il est fort complexe et c'est la première fois que nous le lisons; en outre, il est important pour Halifax et Saint-Jean. J'ignore comment nous pourrions en traiter de façon intelligente dans un si bref délai.

L'hon. M. Pickersgill: J'avais espéré bien sûr que la proposition initiale qui avait été acceptée selon moi,—j'ai d'ailleurs été assez déconcerté de constater le contraire,—l'aurait assuré. On a vraiment passé énormément de temps à étudier ce bill et il me tarde qu'on en franchisse les diverses étapes. Si l'on m'avait accordé l'heure entre cinq et six, ce que tout le monde, à un certain moment, me semblait disposé à en arriver là, j'aurais été très heureux d'avoir eu un ajournement, mais il me répugne de perdre tout ce temps.

M. Knowles: Vingt minutes alors?

L'hon. M. Pickersgill: Il s'est passé bien des choses en vingt minutes à la Chambre, tout récemment.

L'hon. M. Churchill: C'était une bonne chose pour le parti libéral.

L'hon. M. Pickersgill: Il va nous falloir faire beaucoup de tralala pour en arriver là, mais si les députés voulaient bien revenir à deux heures, je ne voudrais pas me montrer têtu ni déraisonnable.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, le ministre semble maintenant dans de meilleures dispositions. Il s'inquiète de l'adoption du bill, mais plus de 70 p. 100 du texte a déjà été approuvé.

L'hon. M. Pickersgill: Non.

Une voix: En trois semaines.

L'hon. M. Churchill: Non, en deux semaines, et nous avons déjà adopté près de 70 p. 100 du texte du bill. Le ministre peut-il exiger davantage lorsqu'il s'agit d'une mesure d'une telle importance, qui va transformer la politique du transport au pays?

L'hon. M. Pickersgill: Ma foi, monsieur le président...

L'hon. M. Churchill: Que le ministre cesse de parler et prête l'oreille pour quelque temps. Il parle trop. Il parle constamment et refuse d'écouter les autres députés; et dès que nous voulons prendre la parole, il récrimine. Comme le député de Saint-Jean-Albert, j'estime que l'on devrait nous permettre d'examiner l'amendement et que les articles devraient être réservés. C'est une chose pour le moins extraordinaire qu'un ministre prenne la parole pour nous lire une modification radicale et veuille que nous l'adoptions séance tenante, sans débat ni étude. Nous assumons, tout comme lui, des responsabilités ici. On ne devrait pas, selon moi, nous demander d'adopter l'amendement après un délai de vingt minutes seulement. Les articles devraient être réservés pour une plus longue période, jusqu'à ce que nous ayons eu le temps d'étudier la question et de songer aux conséquences de l'amendement.

Nous devons examiner la mesure législative dans sa forme actuelle, voir les changements qu'entraînera l'amendement et discuter avec nos collègues des mesures à prendre. Le ministre exagère lorsqu'il nous demande de nous conformer tout simplement à son désir et d'adopter une disposition dès maintenant, sous prétexte que nous avons consacré bon nombre de jours à l'étude du bill. Et même si nous passions quatre semaines à l'étudier, nous serions en droit de le faire, vu ses répercussions sur la politique de transport du Canada. Cette idée de vouloir tout faire sur-le-champ ne tient pas debout. J'exhorte donc le ministre à faire preuve d'un peu de bon sens.

L'hon. M. Côté: Oh, oh.

L'hon. M. Churchill: Gémissez tant que vous le voudrez, monsieur le ministre des Postes. Je le répète, faites preuve d'un peu de bon sens et suspendez la séance pour l'heure du dîner. Les gens n'en seront que de meilleure humeur. Nous reprendrons ensuite l'étude du bill. Si nous la terminons au début de la semaine prochaine, le ministre et le gouvernement devraient être amplement satisfaits. Nous assumons des responsabilités vis-à-vis des Canadiens et nous voulons nous en acquitter. Pour ma part, je ne consentirai pas à adopter l'amendement après un bref délai de vingt minutes.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai proposé rien de semblable, monsieur le président. J'ai suggéré que nous consentions à suspendre la séance pour vingt minutes.

L'hon. M. Churchill: Pourquoi vingt minutes seulement? Pourquoi pas trente?

• (1.40 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Je pensais mettre tout le monde d'accord en donnant suite à la suggestion du député de Saint-Jean-Albert. (*Applaudissements*) En somme, j'ai cru comprendre que le député dirigeait l'étude du bill à la Chambre pour son parti qui semblait approuver ma proposition jusqu'à l'intervention du député. Vraiment, je pense que, dans le contexte actuel, son intervention est injustifiée, car j'avais justement consenti à la demande du représentant. Je ne m'attends pas à ce que nous adoptions cet article dès notre retour. Bien plus, si le député de Saint-Jean-Albert et ses collègues qui s'intéressent particulièrement à la question à cause des intérêts de leurs circonscriptions préfèrent réserver l'article et passer à d'autres articles je n'y vois pas d'objection. Toutefois, je reconnaissais l'impossibilité de m'en remettre au Règlement de la Chambre et j'étais d'accord pour lever la séance un petit bout de temps si tel est le désir de la majorité. J'espère encore que c'est possible.

L'hon. M. Churchill: Je dirai simplement, vu que le ministre en a parlé, qu'il y a eu malentendu ce matin et je m'excuse auprès du

député de Saint-Jean-Albert, du *whip* de notre parti et du ministre, s'il le veut, puisque je n'étais pas au courant de l'entente intervenue. A mon sens, cette entente n'est pas très heureuse et je la croyais autre. Il ne faut pas trop presser la Chambre, surtout un vendredi, pour l'unique raison que le parti libéral a fait une bourde l'autre jour. Je m'opposerai à toute pression de ce genre.

M. Bell: Je propose qu'après la pause, dont le temps s'écoule rapidement, nous réservions cet article pour en aborder d'autres, comme celui qui traite des taxes, par exemple. Le ministre est si impatient qu'il n'a pas compris la portée de ma proposition voulant que nous traitions des taxes et des techniques de l'établissement des coûts.

L'hon. M. Pickersgill: Je veux bien permettre que l'article soit réservé et y revenir quand les vis-à-vis le voudront après l'adoption d'un autre article.

M. Bell: J'ai consulté les députés d'Halifax et nous nous opposons à cet article. Il s'ensuivra une obstruction systématique qui durera tout l'après-midi. Si mes paroles comportent une menace, le ministre peut la considérer comme il le voudra.

L'hon. M. Pickersgill: Que puis-je faire de plus? J'ai accepté chaque proposition des députés, mais ils persistent à me prendre à partie. J'ai accepté de réserver l'article et de passer à d'autres articles. Lorsque les députés seront prêts à y revenir, je les obligerai. Que veut-on de plus? Si je pouvais m'humilier davantage, j'essayerais volontiers de le faire.

M. Patterson: Ne serait-il pas sage d'accepter la proposition selon laquelle l'article serait réservé, quitte à y revenir tantôt après avoir passé à l'étude d'autres articles.

M. le président: Pourrais-je conseiller au comité, conformément à l'entente convenue il y a quelques instants, de réserver les articles 58 et 59 puisque l'amendement les vise tous les deux?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur l'Orateur, je pense que la Chambre tient à suspendre la séance pour permettre aux députés d'aller prendre une bouchée et de revenir dans un meilleur état d'esprit. Je pense que nous pourrions revenir à 2 h. 15.

M. l'Orateur: Les députés y consentent-ils?

Des voix: D'accord.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Conformément à l'ordre qui vient d'être adopté, je quitte maintenant le fauteuil.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à 2 h. 15 de l'après-midi.

M. le président: Lorsque la séance a été suspendue à 1 h. 45, le ministre des Postes venait de proposer un amendement visant les articles 58 et 59. Le comité désire-t-il examiner l'amendement ou passer à l'étude de l'article 60?

L'hon. M. Pickersgill: Il était entendu, sauf erreur, que l'amendement proposé serait réservé jusqu'à ce que les honorables vis-à-vis décident d'y revenir une fois terminé l'examen d'une autre disposition. Je propose donc d'aborder l'étude de l'article 60.

• (2.20 p.m.)

(Les articles 60 à 69 sont adoptés.)

Sur l'article 70—

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je voudrais signaler que l'article 70 porte sur l'établissement des frais et, si je ne me trompe, un certain nombre de députés désirent faire des observations à ce sujet.

M. Olson: Monsieur le président, le nouveau service de comptabilité de prix de revient sera une initiative très heureuse de la part de la Commission. Le ministre a répondu à certaines questions sur le sujet lorsque nous discutions du nouvel article 337 et il a dit, je crois, que tous les renseignements recueillis

par ce nouveau service ne seraient pas nécessairement rendus publics s'ils devaient être réservés à l'usage de la Commission. Pourrait-on obtenir l'assurance que chaque fois où les provinces ou d'autres autorités publiques auront une thèse à faire valoir sur les frais, les renseignements recueillis par le nouveau service seront mis à leur disposition pour qu'elles puissent les étudier avant de se présenter devant la Commission?

L'hon. M. Pickersgill: Cette question n'est pas prévue à l'article que nous étudions; un des articles portant sur la Commission elle-même en parle. D'après cette disposition, et bien que certains renseignements demeurent d'ordinaire confidentiels—ceux dont la Commission a besoin pour sa propre gouverne —ceux-ci peuvent être rendus publics. Je puis assurer l'honorable représentant que la Commission peut rendre public tout renseignement qui lui sera fourni si elle pense que c'est dans l'intérêt public. Cependant, il pourrait arriver que la Commission, afin d'en arriver à ses propres conclusions, exige certains renseignements et ne juge pas opportun de les rendre publics. Mais, dans tout litige, il est évident qu'aucune décision ne pourrait être rendue en s'inspirant de renseignements qui ne seraient pas disponibles à l'une ou l'autre des parties intéressées.

M. Olson: Autrefois les provinces ont dû dépenser des sommes considérables pour faire face à leurs frais variables. Le ministre sait très bien que les chemins de fer ont comparu devant la Commission royale d'enquête MacPherson et ont prétendu que le transport des céréales des Prairies au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau leur avait causé un déficit de $17 millions de dollars. Afin de contester l'exactitude de ces allégations, l'Alberta et le Manitoba, pour vérifier les chiffres en question, ont engagé les services d'experts et ceux-ci ont affirmé qu'au lieu d'une perte de 17 millions de dollars, les compagnies avaient réalisé un profit net de $500,000. Je ne dis pas que la Commission MacPherson ait accepté les chiffres cités par les experts, mais je crois qu'elle a décidé que les chemins de fer avaient subi une perte de 2 et non de 17 millions de dollars, comme ils le prétendaient. Si les provinces doivent établir les coûts, devront-elles encore passer par là?

Le ministre a dit que si les chiffres étaient cités en témoignage, ils seraient évidemment rendus publics, mais je crois que la Commission devrait fournir avant l'audience les chiffres aux provinces, municipalités et autres organisations que cela touche de près. La décision de leur communiquer ces renseignements ne devrait pas être laissée à la Commission. Le projet de loi devrait prévoir que les résultats de la comptabilité des prix de revient seront fournis aux parties intéressées si elles désirent contester l'exactitude des chiffres cités par les chemins de fer.

L'hon. M. Pickersgill: Sans connaître les circonstances, il serait difficile de faire une déclaration précise, mais j'affirme que si des renseignements donnés par les chemins de fer à la Commission étaient discutables ou liés directement à une contestation dont la Commission serait saisie, toute partie intéressée aurait alors le droit de connaître ces renseignements. Mais on peut concevoir, par exemple, que la Commission désire préciser un fait qui a trait aux chemins de fer mais n'intéresse pas les tiers. La Commission pourrait alors exiger que les chemins de fer lui fournissent des renseignements utiles pour tirer ses propres conclusions et, dans ce cas, si les chemins de fer avaient de bonnes raisons pour que les renseignements demeurent confidentiels, la Commission ne les divulguerait pas. Il n'y a pas de doute quant à une question constituant un témoignage essentiel présenté à la Commission. L'article 387C permet à la Commission, me dit-on, d'utiliser les renseignements relatifs aux frais et de les divulguer s'ils sont présentés de façon à ne pouvoir nuire au chemin de fer.

• (2.30 p.m.)

Le député se souvient peut-être qu'à l'époque de la Commission MacPherson—et il a peut-être suivi cette enquête de plus près que moi—une foule de renseignements communiqués aux gouvernements provinciaux n'avaient pas été rendus publics. J'en ai eu l'expérience moi-même assez récemment à propos d'une commission que j'avais fait instituer à Winnipeg concernant l'atelier de réparations d'avions. Nous étions convenus que certains renseignements d'un caractère privé seraient communiqués au gouvernement du Manitoba qui nous avait promis de ne par les rendre publics. La province pouvait utiliser ces renseignements pour préparer sa cause. Il pourrait arriver sans doute qu'une question ne soit pas véritablement litigieuse, que les renseignements ne soient pas absolument nécessaires, mais qu'ils puissent servir à établir des analogies ou des comparaisons. Les renseignements pourraient être communiqués à quelqu'un à la condition de ne pas être publiés au détriment de tiers étrangers à la cause. Je ne prévois même pas que cela puisse se produire.

M. Olson: Ma question est peut-être théorique mais dans certains cas les chiffres sont d'une grande importance pratique. Prenons le cas des producteurs de potasse de la Saskatchewan, ou des expéditeurs de soufre, envoyé de l'Alberta à la côte ouest. S'ils comparaissent devant la Commission et soutiennent qu'un montant excessif de leur taxe alimente capital et profits en vertu d'une disposition du bill, la Commission des transports a le pouvoir de trancher la question et de trouver des remèdes.

On m'affirme que les expéditeurs de potasse d'Esterhazy, en Saskatchewan, paient environ $9 la tonne à partir de leur point de départ jusqu'au port de Vancouver ou au point d'embarquement. Les frais variables du transport des grains de points situés dans cette région allant aussi à Vancouver, sont d'environ $3 la tonne pour le même transport. Supposons que les frais variables soient à peu près les mêmes pour le transport de la potasse et du grain, parce que le poids des wagonnées est comparable. On pourrait soutenir que les frais variables du transport des grains sont légèrement supérieurs à ceux du transport de la potasse, par suite, entre autres, des différences de wagons. Si je poursuis mon hypothèse, il semble que les expéditeurs de potasse paient les coûts variables, plus 200 p. 100.

La Saskatchewan pourrait prétendre, je crois, que de tels frais sont nuisibles à l'économie de la province et que la participation au-delà des frais variables est déraisonnable. Si on ne fournit pas de chiffres, comment la province, en défendant son économie, pourra-t-elle faire valoir sa cause? Comme le Manitoba, engageront-elles des analystes du prix de revient pour faire un travail déjà accompli par la Commission des transports du Canada? Le raisonnement s'applique aussi aux expéditeurs de soufre de l'Alberta. Le soufre peut être expédié par pipe-line, mais il ne l'est pas. Si l'Alberta trouve, à propos de ce produit, qu'on verse au chemin de fer une contribution trop considérable, un montant excessif à l'égard du capital et des profits en plus des coûts variables, la province est en terrain sûr puisqu'elle veut que son industrie du soufre se développe.

Le ministre admettra comme moi que tout produit, potasse, soufre ou bois de charpente, doit paraître sur les marchés à des prix concurrentiels. C'est une condition vitale pour l'économie de la région où l'industrie est implantée. Les provinces ont donc le droit de réclamer le taux d'expédition le plus favorable.

Je reviens à l'article 387C, dont voici un passage:

> Lorsque la Commission obtient d'une compagnie de chemin de fer,...des renseignements relatifs aux frais de cette compagnie ou d'autres renseignements de nature confidentielle...

Voici la situation. Pour reprendre l'exemple du ministre, l'*Aluminum Company of Canada* peut se trouver en meilleure posture pour négocier si elle connaît les frais de la compagnie de chemin de fer mais si l'inverse n'est pas vrai. Je tente de démontrer que nous ne connaissons pas la signification de l'expression «de nature confidentielle». Je crains que certaines données sur les frais, recueillies de façon continue, j'imagine, par le service de comptabilité des prix de revient de la Commission canadienne des transports, ne soient pas mises à la disposition des parties intéressées, puisque les chemins de fer pourront déclarer que ces renseignements sont de nature confidentielle.

Je n'ai pas d'amendement à proposer, mais j'espère que le ministre dira à la Commission canadienne des transports que, selon le gouvernement, les frais de cette nature devraient être dévoilés aux parties intéressées exerçant une activité qui sert les intérêts d'une collectivité, d'une province ou d'une région.

L'hon. M. Pickersgill: Je conçois que la mesure législative puisse donner lieu à toutes sortes de situations, dont celle-ci, que le député trouvera sans doute tirée par les cheveux: un expéditeur ne pouvant recourir qu'au chemin de fer se voit imposer par le chemin de fer un taux qui ne le satisfait pas. Il demande donc à la Commission d'en fixer un. La Commission, si elle est convaincue qu'il n'existe pas d'autre moyen économique de transporter les produits, chose peu difficile à prouver, sera alors tenue de déterminer le taux maximum. Ce ne sera plus alors qu'une question de simple arithmétique pour l'expéditeur. Même s'il ne l'exerce pas, il aura le droit de se prévaloir du taux fixé, d'établir certains chiffres. Il n'aurait qu'à prendre les deux cinquièmes, si mes calculs sont exacts, du taux fixé, et déterminer ainsi la base des frais variables. Ce ne serait pas compliqué. Même si la Commission ne lui indiquait pas les frais variables, les 150 p. 100 seraient ajoutés. A supposer que le taux obtenu soit astronomique, comme l'ont prétendu certains députés, l'expéditeur connaîtrait tout de même les coûts variables établis par la Commission. En pareil cas, il ne sera pas compliqué de calculer les coûts.

• (2.40 p.m.)

L'autre cas—le seul qui présente un aspect public spécifiquement défini—est celui où quelqu'un soutient que le taux reçu le dessert, compte tenu de facteurs géographiques et ainsi de suite. Ici en tout cas, tous les taux sont publics. L'expéditeur prend un taux, le compare à un autre et se présente à la Commission pour se plaindre de subir un préjudice. La question du coût n'a, à proprement parler, rien à y voir; tout ce qu'il faut c'est que, compte tenu des conditions, le taux soit plus bas que dans un autre cas. J'ai peine à me figurer un cas litigieux où on demanderait de fixer un taux tout en gardant les renseignements confidentiels. Ceux-ci, me semble-t-il, sont indispensables pour trancher la question. Mais, bien entendu, il n'est pas toujours possible, particulièrement pour quelqu'un qui n'a jamais rendu la justice dans un tribunal, d'envisager toutes les contingences.

M. Olson: L'argument du ministre s'accorde à merveille avec ce que j'essaie de prouver. Il dit, en définitive, que si quelqu'un désire connaître le taux variable applicable au transport de ses marchandises, il lui suffira de demander un taux maximum, aux termes de l'article 336. A mon avis, il serait stupide de faire appliquer un tel taux à des expéditions en vrac, ce serait à la fois...

L'hon. M. Pickersgill: Le député ne m'a pas compris. L'expéditeur demandera bien un taux, mais il ne serait pas contraint de l'accepter. Ce sera une méthode facile pour obtenir le renseignement qu'il désire s'il ne dispose pas d'autres moyens.

M. Olson: Mais aucune mesure législative de ce genre ne devrait figurer dans le recueil de nos statuts. La seule manière, pour un expéditeur, une municipalité ou une province, de connaître les coûts variables afin de pouvoir introduire une réclamation en vertu de l'article 16, est de demander qu'on lui fixe un taux, aux termes de l'article 336. Pourquoi toutes ces démarches nécessitant de grandes pertes de temps alors que ces gens ne veulent pas en réalité ce taux? L'article 16 est rédigé de façon telle que, si un expéditeur paie un taux qui rembourse au chemin de fer les frais variables et lui rapporte en plus 200 ou 300 p. 100, il a lieu de faire valoir que, dans sa région ou dans son secteur, l'intérêt public est lésé, non pas au regard de quelque autre taux, mais simplement parce que le taux exigé en plus du coût variable est trop élevé.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Voyons quel est l'effet sur le marché mondial—je pense surtout à la potasse et au soufre—lorsque le transport entre le point d'origine et celui d'expédition, savoir au port de mer, représente en nombre de cas 50 p. 100 du prix de vente de la denrée à ce dernier point. Tous les frais déraisonnables qui s'ajoutent au coût variable nuisent en fait à l'industrie intéressée et à la région où elle se trouve.

D'après le ministre l'expéditeur peut découvrir les faits qui l'intéressent en demandant un plafonnement de taux soit établi en conformité de l'article 336. Nous devons tenir compte de l'expérience des États-Unis, où la base de tels taux n'est pas considérée comme un renseignement secret, que ce soit pour le transport du grain ou pour celui des voyageurs.

L'hon. M. Pickersgill: Le député fait erreur. Aux États-Unis, si je me souviens bien, le chiffre fourni se compose en réalité de plusieurs taux. Normalement, on n'indique jamais quelle proportion des frais variables d'un chemin de fer est affectée à une catégorie d'expéditions, à moins que la loi ne l'exige pour une raison précise.

M. Olson: Je n'en disconviens pas, mais le ministre sait très bien que ces taux composés ne varient guère et qu'on peut s'y fier dans une large mesure, bien que le genre de transport pour chaque expédition ne soit pas indiqué. Il reste que les renseignements sont disponibles. En outre, l'*Interstate Commerce Commission*, qui s'occupe de ces questions, possède ses propres comptables et peut mettre en doute les données et les arguments fournis par les chemins de fer. Ce n'est pas le cas au Canada, du moins ce n'est pas ainsi qu'on a procédé lors des audiences de la Commission des transports du Canada, et je dois supposer qu'on continuera d'agir de la même façon à l'avenir. Je ne discerne dans le projet de loi aucune disposition prévoyant la nomination d'un «avocat du diable» qui mettrait en doute ces assertions.

Auparavant, les provinces, en particulier, et les autres intéressés, ont dû, à ces audiences, jouer le rôle d'opposants. Je n'ai pas d'amendement à proposer, mais je prie le ministre, une fois encore, de s'assurer que les gens responsables, comme les représentants des régions, des provinces, des municipalités et des autres organismes qui représentent un large secteur de l'intérêt public, n'auront pas à réunir par leurs propres moyens les renseignements relatifs au coût. Ils devraient avoir accès aux renseignements que détiennent les chemins de

fer et le service des prix de revient de la nouvelle Commission. Nous parlons de l'article 387C. Le ministre reconnaîtra l'avantage de faire collaborer la Commission avec des organismes comme ceux que j'ai cités. Il est inutile de multiplier les efforts et les dépenses qu'il faudra entreprendre pour obtenir ces renseignements. Lorsqu'un tarif est contesté et qu'une enquête doit avoir lieu, on devrait sûrement mettre tous les renseignements à la disposition des intéressés.

On devrait aussi communiquer aux chemins de fer avant l'enquête les chiffres que pourrait détenir le service des prix de revient de la Commission, pour leur permettre de les examiner et d'exposer leur point de vue s'ils ne les trouvent pas exacts. J'espère que le ministre peut nous assurer que la compilation des renseignements ne sera pas faite en double.

• (2.50 p.m.)

M. Bell: Monsieur le président, pourrais-je interrompre ce tête-à-tête? Si la parole était donnée au député de Winnipeg-Sud, nous présenterions peut-être un amendement.

L'hon. M. Pickersgill: Je m'excuse, monsieur le président, mais je n'ai pas entendu l'observation du député.

M. Bell: Le député de Medicine Hat se plaint de ce qu'il n'a pas d'amendement à présenter à ce sujet. Si l'on donnait la parole au député de Winnipeg-Sud, nous fournirions un amendement.

L'hon. M. Pickersgill: Avant qu'il prenne la parole, permettez-moi de fournir une explication qui rendra peut-être inutile la présentation d'un amendement. J'en doute, mais j'aimerais essayer. A cause du changement prévu dans le bill, on trouve difficile d'accepter, par émotivé, que le ministre des Finances, quel qu'il soit, aura tout intérêt à veiller à l'exactitude des chiffres présentés en vertu de cette loi. Tout le projet de loi s'inspire du principe recommandé par la Commission MacPherson selon lequel les frais de tout service assuré dans l'intérêt national devraient être acquittés par le Trésor fédéral.

Par conséquent, à titre de ministre consciencieux, le ministre des Finances aura d'impérieux motifs d'agir ainsi, car il ne voudra certes pas percevoir et dépenser des dizaines et des centaines de millions, à moins que cela ne soit pleinement justifié. Un seul élément de coût d'une exploitation ferroviaire ne suffira pas. Tous les aspects du coût d'exploitation devront être connus. Je ne pense donc pas qu'il pourrait arriver que la Commission estime qu'elle n'a pas d'obligation à cet égard, ou qu'elle ne serait pas poussée par les représentants du pouvoir exécutif à s'acquitter d'un tel devoir dans l'intérêt du Trésor fédéral. La situation différera de celle qui a régné jusqu'ici. Cependant, cela ne signifie pas qu'un expéditeur ou qu'un gouvernement provincial sera privé de droit de contester les chiffres de la Commission ou des chemins de fer. Mais, le cas échéant, personne, je pense, préconiserait que le Trésor fédéral doive les payer pour se faire les avocats du diable. En tout cas, je me refuse à présenter une mesure qui irait dans ce sens.

Deuxièmement, nous chargeons la Commission de s'assurer que les renseignements qu'elle reçoit des chemins de fer sont examinés et vérifiés. La Commission peut exiger n'importe quel renseignement des chemins de fer. Le député a signalé une autre chose à laquelle nous devrions songer. Nous ne disons pas à un producteur de blé qu'il n'a droit qu'à un profit raisonnable. Il peut réaliser tous les profits possibles dans toutes les circonstances. J'avoue que la plupart du temps, ils sont insuffisants. Néanmoins, aucune disposition législative n'impose de restriction à cet égard. En outre, il n'y a pas de loi qui restreigne les profits de l'*International Nickel Company*, des producteurs de soufre ou des compagnies de potasse. Dans le cas de ces exportateurs, nous prétendons qu'ils doivent vendre leurs produits au plus haut prix possible, car ces ventes permettent d'équilibrer notre balance de paiements. Nous voulons qu'ils agissent ainsi.

Dans le secteur concurrentiel, nous avons l'air de dire aux chemins de fer que nous ne voulons pas leur octroyer des millions de dollars sous forme de subventions. Nous leur disons de se débrouiller tout seuls. Nous ne pouvons en même temps déclarer que ce serait déraisonnable de dépasser une certaine somme de profit au cours d'activités concurrentielles. Lorsque l'expéditeur se voit obligé de se servir des chemins de fer, la situation est toute différente et les chemins de fer sont alors considérés comme un service d'utilité publique. Nous connaissons le problème; il nous a tous préoccupés. Les honorables députés de Winnipeg-Sud, de Medicine Hat et de Springfield y ont consacré une bonne part de la matinée. Je ne les en blâme pas parce que c'est le fond même de toute l'affaire; autrement dit, comment séparer les expéditeurs qui n'ont pas de pouvoirs de négociation avec les chemins de fer et ceux qui ont ce pouvoir.

A mon avis, comme la plupart d'entre nous sont adultes ou vieux comme je le suis et ont acquis des habitudes lorsqu'ils étaient jeunes, nous ne nous rendons pas compte aujourd'hui que les chemins de fer canadiens n'ont plus un pouvoir de négocier qui ressemble à celui qu'ils avaient entre les deux guerres ou à celui qu'ils avaient avant la Première Guerre mondiale. Si la situation n'avait pas changé, il serait impossible de justifier l'attitude que la Commission MacPherson a adopté à cet égard. Aujourd'hui, la plupart des expéditeurs canadiens peuvent imposer des conditions plus dures aux chemins de fer que ceux-ci ne pourraient le faire. C'est une réalité de la vie économique que la plupart d'entre nous n'ont pas encore compris parce que ce principe était faux dans le milieu où nous avons grandi. Donc, en voulant protéger ceux qui ont besoin de protection, nous ne devons pas empêcher les chemins de fer de gagner ce qu'ils peuvent lorsqu'ils fournissent un service à ceux qui n'ont pas besoin d'être protégés, car si nous pouvons offrir des tarif-marchandises raisonnables à ceux qui sont à la merci des chemins de fer et si nous voulons insister pour obtenir des tarif-marchandises raisonnables sans imposer de dépenses exagérées au Trésor, nous devons permettre aux chemins de fer de réaliser des bénéfices dans un autre domaine, là où la protection n'est pas nécessaire.

Voilà sur quoi se fonde, semble-t-il, ce double concept très compliqué. Nous pourrions faire ce que les États-Unis font encore. Ils se proclament les plus grands tenants de l'entreprise privée dans le monde, mais ils traitent encore leurs chemins de fer comme s'ils devaient être réglementés. Le député de Medicine Hat m'a trouvé un peu injuste hier. Je suis peut-être allé un peu trop loin, mais un des problèmes qui se posent lorsqu'on demande à des spécialistes américains de venir discuter de notre façon de procéder, c'est qu'ils envisagent la question en fonction d'un réseau ferroviaire entièrement réglementé.

M. Sherman: Le ministre me permet-il une question?

L'hon. M. Pickersgill: Bien sûr.

M. Sherman: A propos des règlements, le ministre n'admet-il pas que le nouvel article 387C édicte un règlement par trop parternaliste, prévoyant que lorsque la Commission obtient des renseignements relatifs aux frais, au cours d'une enquête faite en vertu de la loi, elle doit s'assurer que ces renseignements ne sont pas publiés ni révélés d'une manière qui les rende utilisables par quelqu'un d'autre. Aux termes de la loi actuelle sur les chemins de fer, sauf erreur,—et le gouvernement du Manitoba l'a précisé, je crois, dans son mémoire au comité permanent—la Commission ou tout autre organisme de réglementation a ses coudées franches quant aux renseignements de ce genre.

[L'hon. M. Pickersgill.]

• (3.00 p.m.)

Personne n'insiste, ni ne recommande que soient publiés les chiffres des frais et je n'exige pas non plus qu'ils soient nécessairement mis à la disposition des expéditeurs. Pour qu'un expéditeur comprenne suffisamment les problèmes commerciaux qu'il a à envisager, il me semble qu'en de nombreux cas, les chiffres relatifs aux frais devraient être mis à sa disposition. Toutefois, je m'oppose à cet aspect particulier du bill qui limite les pouvoirs discrétionnaires de la Commission en matière de renseignements relatifs aux frais.

Je propose au ministre de supprimer le nouvel article 387C afin de préserver les pouvoirs discrétionnaires de la Commission quant à ce genre de renseignements et de les maintenir tels que le stipule la loi sur les chemins de fer. Celle-ci n'interdit pas à la Commission de se servir de ses pouvoirs discrétionnaires en ce qui concerne les renseignements relatifs aux frais. Il est évident que les législateurs qui ont édicté la loi sur les chemins de fer prévoyaient que la Commission, ou l'organisme investi du pouvoir de réglementation, aurait à exercer ses pouvoirs discrétionnaires et à en prendre la responsabilité à l'égard de la communication de renseignements relatifs aux frais, ce qui, dans une situation concurrentielle, pourrait être injuste. La loi sur les chemins de fer laisse toute cette question à la discrétion de l'organisme investi du pouvoir de réglementation ou la Commission, si vous préférez. La mesure législative proposée stipule que la Commission doit faire telle ou telle chose avec les renseignements dont elle dispose et s'assurer que telle autre ne se fasse pas. Autrement dit, on interdit à la Commission de prendre certaines initiatives et, en fait, on règle le degré de pouvoir discrétionnaire qu'elle peut exercer.

Le ministre a beaucoup insisté sur la différence qui existe entre le système américain et le nôtre en matière de réglementation. Je respecte ces différences et je dis: vive la différence, en ce qui concerne le Canada, car, pour ma part, je voudrais voir préserver un grand nombre de ces différences qui existent entre les deux pays. Grâce à ces différences, notre société retire de nombreux avantages. Il y a là, semble-t-il, un exemple précis de paternalisme de règlementation. On empêche la Commission d'en user à sa guise au sujet des renseignements sur les coûts.

J'ignore si j'enfreins le Règlement, mais si tel n'est pas le cas, j'en reviens à ma question initiale. Si j'enfreins le Règlement, je cède la parole au ministre.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que c'est pour me poser une question que le député s'est levé pendant que j'avais la parole. Je n'ai pas dit que c'était une question théorique, mais j'aimerais signaler que le nouvel article 387C concerne seulement les renseignements confidentiels. Tous les renseignements que la loi peut demander aux chemins de fer de fournir, ou à la Commission d'obtenir, ne sont pas confidentiels et ne relèvent donc pas de cette disposition qui s'applique seulement aux renseignements confidentiels.

Le député est sans doute au courant des dispositions prises à l'égard de la Commission royale qui a étudié la situation de la base de revision des avions de Winnipeg. Air Canada a en vertu d'un accord, communiqué certains renseignements privés au gouvernement du Manitoba pour lui aider à préparer sa cause, mais non pas les utiliser ni les révéler.

La Commission en cause peut avoir besoin de certains renseignements sur la concurrence menée par une compagnie de chemin de fer afin de les comparer avec les renseignements relatifs aux expéditeurs captifs. Par exemple, la Commission peut vouloir connaître le coût de certaines opérations assujetties à la concurrence afin de le comparer avec les frais d'une transaction non concurrentielle. Les renseignements concernant cette dernière devraient être accessibles à un expéditeur, ou à une autre partie intéressée, pour qu'ils puissent voir s'ils font l'objet d'un traitement équitable.

Il serait injuste envers les compagnies de chemin de fer, en ce qui concerne leurs relations avec leurs clients, qu'on rende publics les renseignements relatifs à d'autres situations dont la Commission pourrait avoir besoin pour se former une opinion raisonnable. Tel n'est pas le cas que nous envisageons dans cette disposition. Cette disposition n'interdit aucunement à la Commission de rendre publics des renseignements que les compagnies de chemin de fer doivent dévoiler, aux termes de la loi.

M. Sherman: J'ai pratiquement exposé la raison pour laquelle je présenterai mon amendement dans la question de pure forme que j'ai posée au ministre. J'accepte sans réserve et en toute confiance tout ce qu'à dit le ministre, quant à la Commission, sur les données relatives aux coûts. Néanmoins, il me semble, et j'assume probablement encore, en quelque sorte, le rôle de défenseur de l'attitude que le gouvernement du Manitoba a adoptée sur ce point, savoir, que le nouvel article 387C reflète, quant à la révélation des frais au public, l'attitude que les chemins de fer ont prise à compter de leur institution et à compter de la Confédération.

A chaque tournant de l'histoire, les compagnies de chemin de fer ont résisté aux demandes, d'ailleurs légitimes, faites pour obtenir des données concernant les frais. Je n'ai à le rappeler à personne à la Chambre, mais pour rectifier les choses, j'aimerais me reporter directement au mémoire du Manitoba. Je veux le souligner et le déclarer publiquement, et, à cette fin, j'évoquerai le différend qui s'est produit il y a quelques années à ce sujet.

Pendant les audiences de la Commission royale d'enquête, les chemins de fer ont résisté à toutes les tentatives faites par les provinces du Manitoba et de l'Alberta pour obtenir des données qui leur auraient permis d'effectuer une analyse critique d'une étude sur les frais d'expédition du grain présentée par eux. Dans son mémoire présenté au comité permanent, la province du Manitoba s'est exprimée en ces termes:

> La Commission a ordonné aux chemins de fer de dévoiler entièrement les frais dont il est question dans leur étude sur l'exportation du grain et a demandé qu'ils produisent des données sur les pertes afférant au service des voyageurs. Le comité se rappellera...

Cela s'adressait au comité permanent, mais on pourrait dire la même chose à la Chambre. Je continue la citation:

> ...qu'après qu'on eut pris connaissance des données sur les frais des chemins de fer, les supposés frais variables furent réduits de 98.1 millions de dollars à 70 millions. Comme le gouvernement fédéral devait assumer toutes les pertes, la disponibilité de ces renseignements lui a permis d'économiser des millions de dollars.

Inutile, je pense, d'insister sur ce point, car on l'a bien expliqué. Tous les députés le comprennent sûrement et en reconnaissent le bienfondé. Depuis de nombreuses années, les membres du comité se posent toujours des questions sur la disponibilité des données relatives aux frais des compagnies de chemin de fer, surtout lorsqu'il est question d'études, d'enquêtes ou de mesures législatives de ce genre. Permettez-moi de répéter que, à mon avis, le nouvel article 387C reflète l'attitude adoptée dans le passé par les chemins de fer lorsqu'on leur a demandé de fournir et de publier des renseignements sur leurs frais. Franchement, je ne vois pas quel mal il y aurait à mettre ces renseignements à la disposition des expéditeurs, dont les affaires dépendent de façon si critique des chemins de fer.

Compte tenu de ces faits et à l'appui de l'argument que j'ai exposé au ministre, je propose:

Que le bill nº C-231 soit modifié par la suppression de l'article 387C à l'article 70.

J'ai déjà parlé de cet amendement, mais j'aimerais répéter que à mon sens, les mesures régulatrices prévues dans cet article à propos des renseignements s'inspirent d'un paternalisme inutile. A mon avis, la suppression de cet article renforcerait le projet de loi et la position des expéditeurs canadiens et servirait les intérêts de l'économie de l'Ouest en général.

• (3.10 p.m.)

J'ai trouvé intéressante l'attitude du député de Medicine Hat à l'égard de cet article et de ce sujet en particulier. Lorsque nous étudiions l'article 336 hier, il s'est demandé, après m'avoir écouté, si j'aurais le courage de proposer une meilleure solution ou un amendement pour améliorer cet article vicieux du bill. J'ai bel et bien essayé de l'améliorer grâce à mon amendement antérieur qui a été rejeté aujourd'hui, comme le comité le sait. Dans ce contexte, j'aurais aimé que le député de Medicine Hat recommande quelque chose pour améliorer cet article du bill. Il n'a rien proposé; il a dit qu'il n'avait pas d'amendement à offrir. Cela me permet de présenter cet amendement pour remédier à cet article du bill qui, à mon sens, va à l'encontre des intérêts des expéditeurs de l'Ouest canadien.

M. le président suppléant: A l'ordre. L'honorable député de Winnipeg-Sud propose que le bill nº C-231 soit modifié par la suppression du nouvel article 387C à l'article 70.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il importe beaucoup, en pratique, que cet amendement soit accepté ou non. Aussi longtemps que nous nommerons des personnes compétentes et sérieuses à la Commission, je suppose que tout ce qu'elles apprendront confidentiellement et qu'elles considéreront comme vraiment confidentiel, restera sous le sceau du secret, que le Parlement le leur enjoigne expressément ou non.

Je crois cependant qu'il n'est pas déraisonnable, en cherchant à être juste envers un secteur de la société, d'essayer de l'être également envers un autre. Si nous disons aux chemins de fer que nous ne voulons pas les subventionner, que nous voulons qu'ils se subviennent à eux-mêmes, nous devons éviter de leur donner l'impression qu'ils seront empêchés de le faire. Les vis-à-vis soutiennent qu'un expéditeur, en négociant avec les chemins de fer, devrait connaître les frais de ces derniers de façon à pouvoir obtenir un taux moins élevé; je ne suis pas d'accord à moins que les chemins de fer soient informés de l'état financier de l'expéditeur de façon à leur permettre de déterminer le montant qu'il est en mesure de payer. Dire que l'*International Nickel Company* a besoin de protection contre les chemins de fer, c'est pour le moins cocasse. Même à Thompson, Manitoba, je ne crois pas que les gens aient besoin d'être protégés. Je crois qu'ils sont en état de se défendre. En fait, je crois que leur pouvoir de négociation est probablement plus grand que celui des chemins de fer Nationaux du Canada.

J'estime que l'article rassurerait les chemins de fer à cet égard. Ils se refuseraient moins à fournir ce genre de renseignements, dont la Commission a absolument besoin pour s'acquitter convenablement de ses fonctions, s'ils savaient qu'un statut en garantit le caractère confidentiel. Pour cette raison et parce que je n'entrevois pas de circonstances où cet article empêcherait la publication de renseignements sur une question en litige—car les renseignements ne seront pas confidentiels lorsqu'il s'agira de verser une subvention quelconque à un chemin de fer—je ne suis pas disposé à accepter l'amendement. Si l'on décidait de verser une subvention aux chemins de fer il faudrait que la Chambre sache, par exemple, quels sont les frais du service-voyageurs, avant de permettre au ministre des Finances d'accorder une subvention aux chemins de fer dans des circonstances données. Il nous faudrait connaître les frais, sans quoi nous refuserions la subvention; ça, c'est certain.

Chaque fois qu'un versement sera effectué par le Trésor ou chaque fois que le taux sera établi aux termes de l'article 16, il est évident qu'on ne pourra l'établir de façon raisonnable si on ne dispose pas des renseignements essentiels. Ainsi, si l'on prouvait qu'un taux était contraire à l'intérêt public et si la Commission concluait que l'affaire est fondée, ces renseignements ne seraient pas confidentiels parce que le chemin de fer serait obligé de présenter sa cause et de fournir publiquement ces renseignements.

Cet article ne vise qu'à fournir une sauvegarde quand il y a négociation entre le chemin de fer et un expéditeur. Nous ne croyons pas qu'il soit juste d'insister pour que ces renseignements soient disponibles dans un cas et pas

dans un autre. La chose ne me tient pas tellement à coeur mais, à tout prendre, j'estime que la suppression de cette disposition pourrait laisser croire que la question ne nous intéresse pas. Je tiens à préserver l'aspect confidentiel, ce qui explique pourquoi je ne suis pas prêt à accepter l'amendement du député.

M. Schreyer: Monsieur le président, j'appuie l'amendement mais pas pour les raisons invoquées par le député de Winnipeg-Sud qui l'a proposé. Je ne vois rien de mal à ce que le Parlement donne un mandat particulier à un organisme de réglementation, un organisme quasi judiciaire. Le nouvel article 387C donne à la Commission, l'organisme de réglementation, un mandat spécial quant à la publication de certains renseignements. Je ne vois pas pourquoi nous ne donnerions pas de telles instructions. Mais si j'appuie l'amendement c'est que, d'après moi, nous donnons à la Commission de mauvaises instructions. Je n'admets pas, pour des raisons fondamentales de morale, que nous puissons justifier une mesure croissante de secrets administratifs. Si un organisme administratif ou quasi judiciaire doit prendre des décisions et donner des ordres, qu'il le fasse; mais qu'il donne au public, dans toute la mesure du possible, les raisons de ses décisions.

Il y a bien des années, un président des États-Unis s'était déclaré partisan de pactes francs conclus en toute liberté. Même si l'analogie n'est pas parfaite, c'est sûrement un principe dont la Chambre devrait s'inspirer. Pourquoi un organisme administratif qui sollicite et obtient des renseignements, les accumule, les examine, les évalue et en arrive à une décision, refuserait-il de rendre publiques les données sur lesquelles s'appuie sa décision ou son décret?

Le ministre aime répéter que les chemins de fer ne devraient pas être tenus de donner des renseignements aux expéditeurs, pas plus que ces derniers ne devraient être tenus de faire connaître leur bilan aux chemins de fer. A mon avis, il y a une assez grande différence. D'une part les expéditeurs doivent être considérés comme entrepreneurs et d'autre part, les chemins de fer sont plutôt considérés comme des entreprises d'utilité publique. Je suppose que c'est à cause de cette divergence d'opinions entre le ministre et certains députés de ce côté-ci de la Chambre que nous sommes dans deux camps adverses à l'égard de nombreux articles du projet de loi. A mon avis, les chemins de fer assurent un service d'utilité publique, et, de ce fait, n'ont pas de droits de propriété comme en auraient les entrepreneurs dans notre régime économique.

• (3.20 p.m.)

A mon avis, le ministre pourrait offrir un compromis. Il y a une demi-heure ou plus, il a rappelé que lorsqu'il avait institué une commission spéciale pour enquêter sur les motifs du déménagement de la base d'entretien de matériel aérien à Winnipeg, il était entendu que cette Commission communiquerait au gouvernement du Manitoba certains renseignements par ailleurs confidentiels. Selon moi, il serait préférable d'insérer la disposition dans le bill—même si elle ne me plaît pas, je pense néanmoins que c'est une amélioration et je la présente comme compromis—déclarant que les renseignements qui doivent être considérés comme confidentiels, et qui ne peuvent donc être divulgués à d'autres personnes devraient être modifiés de façon à ne pas être applicables à la Couronne agissant du chef d'une province. Je ne crois pas que ce soit une bonne idée d'arriver à ces arrangements spéciaux et à un compromis avec le gouvernement d'une province donnée. Je suis convaincu que la Couronne, agissant du chef d'une province, et pour que celle-ci puisse exercer ses fonctions a le droit d'exiger les renseignements dont dispose un organisme fédéral.

L'hon. M. Pickersgill: L'inverse paraît-il juste au député?

M. Schreyer: Oui, monsieur le président. Je suppose que cela peut prolonger le débat, mais si nous voulons pratiquer le fédéralisme coopératif, nous devrions déployer plus d'efforts pour respecter les demandes légitimes des provinces lorsqu'elles demandent des renseignements qui permettraient aux gouvernement provinciaux d'agir dans l'intérêt du peuple. Il suffit d'examiner les mémoires soumis par les gouvernements du Manitoba et de l'Alberta pour constater qu'à maintes reprises, ils indiquent qu'en examinant ou en évaluant la mesure à l'étude, ils n'ont pu s'acquitter convenablement de leur tâche parce qu'ils étaient privés de certains renseignements fondamentaux. Le mémoire du gouvernement manitobain—qui compte plus de 200 pages, je crois—est farci d'indications de ce genre.

Je suppose qu'à l'étape actuelle il est improbable que le ministre accepte des propositions de compromis, mais entre le maintien intégral

de l'article et sa suppression complète ce serait peut-être un compromis raisonnable que de le conserver, tout en y adjoignant une disposition spéciale qui reconnaisse à la Couronne agissant pour la province le droit de recevoir certains renseignemens. De toute façon, je voterai pour l'amendement à cause de principes fondamentaux, notamment de celui qu'il est bon d'avoir le moins de secrets administratifs possible.

M. Olson: Monsieur le président, d'après le ministre des Transports, le ministre des Finances souhaite vivement que les frais soient calculés avec exactitude, car toute inexactitude peut causer des pertes à la Trésorerie. Je l'admets. Je suis sûr que les gouvernements fédéral et provinciaux voudront tous protéger les intérêts des contribuables. Toutefois, les dépenses variables dont je parle peuvent se rapporter au transport non subventionné de marchandises, alors que les tarifs exigés nuisent à l'intérêt public d'une province, d'une collectivité ou d'une région.

Ensuite, l'article 387C traite de renseignements de toutes sortes et non seulement de renseignements sur les coûts. Le ministre n'a peut-être pas entièrement tort de dire que certains des renseignements fournis par les chemins de fer à la Commission ne se rapportent pas nécessairement aux coûts et qu'ils ne devraient pas être publiés. Ce qui me préoccupe, c'est que les coûts variables se soient révélés confidentiels. Le comité permanent de la Chambre des communes lui-même n'a pu en recueillir auprès des chemins de fer. A mon avis, l'actuelle Commission des transports ne possède pas les instruments nécessaires pour obtenir elle-même ces données et les évaluer sans l'appui des services ferroviaires de comptabilité des coûts. Les chemins de fer refusent de les fournir. C'est là la question. Nous espérons que la Commission n'aura pas à se fier entièrement aux renseignements que lui fournira le service de comptabilité des chemins de fer lorsqu'elle aura un problème particulier à résoudre, mais qu'elle disposera d'un personnel suffisant pour effectuer cette tâche elle-même. Voilà une des raisons qui militent en faveur de cet amendement, car jusqu'à présent le ministre s'est borné à dire, pour défendre les chemins de fer, que ceux-ci considéraient les coûts variables comme étant de nature confidentielle.

Un autre facteur m'inquiète. Si cet article prend force de loi, il pourrait placer la Commission dans une situation très difficile.

[M. Schreyer.]

En effet, l'article est partiellement ainsi conçu:

...ces renseignements ne doivent pas être publiés ni révélés d'une manière qui les rende utilisables par quelqu'un d'autre.

Si la Commission publiait des renseignements fournis par les chemins de fer, même en indiquant qu'ils ne peuvent servir à l'avantage de qui que ce soit, les chemins de fer pourraient dire ensuite qu'ils ont tout lieu de croire et qu'ils pourraient même prouver que tel ou tel client, voire un concurrent, a utilisé ces renseignements à son profit personnel. Dans un cas semblable, la Commission aurait agi à l'encontre de cette mesure.

C'est pourquoi je me demande s'il ne vaudrait pas mieux s'en rapporter au bon jugement de la Commission, et ne pas obliger cette dernière à prendre des précautions spéciales pour la publication ou la communication de renseignements. Voilà peut-être une excellente raison à l'appui de l'amendement. Je crois qu'il voudrait mieux nous fier au talent du ministre pour nommer au sein de cette Commission des gens compétents auxquels nous ferons alors confiance pour décider ce qu'il y a lieu ou non de révéler.

M. Cantelon: Je tiens à dire immédiatement que j'appuie l'amendement et que les arguments de certains députés sont des plus judicieux. J'approuve notamment le principe dont s'inspire le député de Springfield. Comme le chemin de fer détient un monopole dans certaines régions, surtout dans les provinces Maritimes, la Commission royale d'enquête MacPherson a commis une erreur, selon moi, en lui permettant d'établir ses propres tarifs. Nous devrions pouvoir apprendre, dans une certaine mesure, sur quoi se fonde le chemin de fer pour établir ses taux; j'appuie donc la théorie fondamentale avancée tout à l'heure par le député de Springfield.

• (3.30 p.m.)

Un autre élément d'importance entre en jeu sous ce rapport; en effet, si le chemin de fer est autorisé à imposer les tarifs qu'il veut, en tenant compte de la concurrence, il pourrait en résulter des injustices d'ordre régional. J'espère que la chose ne se produira pas. Il me semble en tout cas que le National-Canadien, qui est une entreprise d'État responsable, n'agirait pas de cette façon. Mais le risque d'injustice à l'endroit d'une région donnée, par suite d'un manque de jugement, par exemple, reste toujours possible. Et il le sera davantage si les renseignements sur l'établissement des

frais du chemin de fer ne sont pas mis à la disposition des intéressés. C'est une autre des raisons pour lesquelles le nouvel article 387C est mauvais. Les chiffres des chemins de fer ne pourront faire l'objet d'un examen, si l'article proposé est adopté.

L'hon. M. Pickersgill: Que le député me permette de l'interrompre pour dire qu'il aurait tort de le supposer. Si quelqu'un prétend, aux termes de l'article 16, qu'on fait une distinction injuste envers une région, qu'il prouve le bien-fondé de son allégation, les renseignements exigés du chemin de fer pour prouver le contraire ne seront pas confidentiels. Il s'agirait de renseignements à l'appui de leur plaidoyer, de renseignements à donner au tribunal.

M. Cantelon: Je suis heureux d'avoir l'explication du ministre, mais au fond elle ajoute du poids à ce que je disais. Si c'est bien vrai, alors quel besoin avons-nous de l'action 387C? S'il y a injustice, nous pouvons étudier le cas en vertu de l'article 16 et n'avons alors aucun besoin du nouvel article 387C.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois pouvoir répondre à cette objection en une phrase. La Commission elle-même peut vouloir des renseignements confidentiels sur l'activité concurrentielle des chemins de fer, activité que personne ne conteste. Le chemin de fer, de qui l'on exigerait ces renseignements, aurait sûrement le droit, tout comme les contribuables qui paient l'impôt, d'exiger que les renseignements fournis sur leur exploitation soient confidentiels. Voilà l'unique raison de cette disposition, absolument la seule raison.

M. Cantelon: Je sais gré au ministre de cette explication. D'après moi, ce n'est pas du tout contraire au principe fondamental sur lequel je me fonde pour prétendre que le chemin de fer étant, en fait, un monopole, nous serions peu avisés de tenir ces renseignements secrets. A ce propos, j'aimerais citer un passage d'un des mémoires présentés au comité. A bien des égards, ce mémoire n'était pas particulièrement bon. Je veux parler de celui de la Saskatchewan. On n'y trouve guère à redire au bill. J'aimerais relever des passages de la page 2241 du rapport du comité au sujet des méthodes de calcul des frais, articles 387 à 387C du bill:

> Le bill nº C-120 admettait qu'une autorité directrice devrait donner suite à la recommandation de la Commission royale d'enquête sur les transports de façon à modifier les méthodes de calcul des frais. Le gouvernement de la Saskatchewan, dans son énoncé de principe de 1965, a réaffirmé qu'il n'était pas satisfait de l'étude sur l'établissement du coût des céréales faite par la Commission royale d'enquête sur les transports...

Je signale ici que des déclarations pareilles reviennent constamment. Les personnes intéressées aux études sur le calcul des frais n'en sont pas satisfaites. Je continue:

> ...pas plus que de l'étude effectuée par les chemins de fer.

Je pense qu'elles l'étaient sans doute encore moins de ces études.

> La Saskatchewan a appuyé énergiquement l'établissement de nouvelles méthodes améliorées et uniformes pour le calcul des frais. Ces méthodes devaient s'appliquer, de l'avis de la Saskatchewan, non seulement au transport de produits comme le blé d'exportation mais, comme les embranchements des Prairies transportent surtout du blé d'exportation, elles permettraient directement d'établir si un embranchement ferroviaire fonctionne à perte. La Saskatchewan soutenait qu'afin d'établir les principes de base ou des méthodes de calcul des frais, la Commission des transports devrait tenir des audiences publiques où tous les intéressés pourraient se faire entendre.

J'en conclus que c'est la disposition dont voulait parler le ministre lorsqu'à propos de l'article 16, il a annoncé des audiences publiques.

> Le bill nº C-231 prévoit que la nouvelle Commission déterminera la méthode d'établissement des prix de revient après quoi elle pourra recevoir des mémoires et tenir des auditions sur ces méthodes.

Voici le nœud de toute cette recommandation.

> La Saskatchewan, cependant, croit qu'au moment de l'examen des méthodes d'établissement de prix de revient, tous les groupes intéressés doivent être entendus au sujet de cet aspect essentiel de la loi.

L'hon. M. Pickersgill: Ma foi, le bill l'exige, comme l'honorable député le sait.

M. Cantelon: Oui, c'est exact. Il l'exige. Mais le point essentiel est celui-ci: si ces renseignements doivent demeurer strictement confidentiels, je ne vois pas comment on peut les donner.

L'hon. M. Pickersgill: Il n'y a absolument rien de confidentiel dans les méthodes d'établissement des prix de revient. Ce dont il s'agit ici, c'est d'un prix de revient particulier dans une situation donnée. Cet article ne porte pas sur d'autre chose. Il ne porte sûrement pas sur les méthodes d'établissement des prix de revient qui doivent faire le sujet d'une audience publique et d'un contre-interrogatoire. Voyez-vous, la Commission doit déterminer la méthode de calculer le prix de revient et c'est de cette façon que nous

obtiendrons une décision finale sur ce qui constitue les frais variables et les frais fixes.

C'est une des premières tâches que la Commission devra accomplir quand elle sera constituée. Cela fera le sujet d'une audience publique distincte. De plus, si le chemin de fer soutient que certains taux fixes ne sont pas compensatoires, ils doivent fournir les données pour le prouver et cela n'est pas confidentiel. Les renseignements qui seraient confidentiels sont ceux qui touchent les transactions entre le chemin de fer et ses clients, individuellement. Si vous abolissez la nature confidentielle de ces renseignements, vous ne détruisez pas seulement la nature confidentielle des renseignements du chemin de fer, mais aussi celle des renseignements du client.

M. Cantelon: J'ai écouté cette explication avec un vif intérêt. Puis-je parler de ce qui me semble, à moi, une attitude différente. J'aimerais me reporter à la page 2250 du rapport du comité où la Compagnie de chemin de fer du Littoral nord du Québec et du Labrador a présenté un jeu assez complexe de chiffres à l'appui de sa thèse. Ces chiffres révèlent l'effet qu'une catégorie particulière de marchandise pourrait avoir sur le prix de revient. A cet égard, la société s'intéressait particulièrement au chargement de 30,000 livres et à la façon dont cette mesure toucherait l'exploitation des chemins de fer. Ils ont cité des chiffres pour montrer ce qui arriverait dans le cas d'un chargement de 190,000 livres. Ce cas est semblable à celui que le ministre a mentionné il y a un instant. Il s'agit ici d'un genre particulier de trafic. De fait, c'est un secteur particulier de ce trafic qui est visé, et l'on nous a cité des chiffres pour nous permettre de déterminer les conséquences qu'entraînerait un tel chargement. Si la société n'a pas cru nécessaire de garder à ces chiffres leur caractère confidentiel, j'aimerais bien savoir pourquoi tous les autres chiffres fournis par les chemins de fer...

• (3.40 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Je ne me souviens pas de l'événement en question. La Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador a-t-elle comparu devant le comité? Si oui, je devais être absent à ce moment-là. Je me souviens que des représentants de la *Wabush Mines* se sont présentés devant le comité et ont fait des instances au sujet de la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador, mais je ne me souviens pas de la comparution de la société ferroviaire elle-même.

M. Cantelon: Il s'agissait de la *Wabush Mines* et ses représentants ont cité des chiffres obtenus de la Compagnie de chemin de fer du littoral nord du Québec et du Labrador.

[L'hon. M. Pickersgill.]

L'hon. M. Pickersgill: Ce devait être des chiffres rendus publics ou des chiffres que la société n'avait aucune objection à fournir. De fait, cette dernière n'a que deux clients, la compagnie de minerai de fer, qui appartient aux mêmes personnes que le chemin de fer en question, et la *Wabush Mining Company*. Par conséquent, ces données n'ont probablement pas été trop difficiles à obtenir.

M. Cantelon: Le fait est que, même si la *Wabush Mines* est un expéditeur captif de ce chemin de fer, elle a pu obtenir ces chiffres et nous les communiquer. Si elle a pu le faire sans nuire au chemin de fer, alors, pour ce qui est du nouvel article 387C, il existe une analogie et je ne vois vraiment pas pourquoi, dans l'intérêt national, ces chiffres ne pourraient pas être rendus publics pour permettre aux clients de déterminer si oui ou non ils se font écorcher. Pour cette raison, j'estime que le nouvel article 387C devrait être retranché.

M. Nowlan: Je voudrais simplement poser une question au ministre. Pourrait-il expliquer pourquoi d'autres organismes gouvernementaux comme l'Office d'expansion économique de la région atlantique, l'Administration du port d'Halifax ou le Conseil des ports nationaux ne pourraient pas obtenir les renseignements en question? Dans leur travail, il y aura un lien étroit entre ces organismes, qui ont aussi été institués par le gouvernement fédéral, la nouvelle Commission des transports. Je me demande pourquoi le nouvel article est si restrictif. Seule la Commission des transports disposera de ces renseignements; pourtant elle aura souvent à travailler, j'en suis sûr, avec ces autres organismes. Il devrait y avoir un lien entre elle, l'Office d'expansion économique de la région atlantique et le Conseil des ports nationaux. Pourquoi ces derniers ne pourraient-ils pas obtenir ces données?

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que la raison est très simple, c'est parce qu'on n'aime pas que ses affaires soient connues de Pierre, Jean et Jacques. Lorsqu'un gouvernement oblige les citoyens—et même les sociétés de chemin de fer sont des citoyens—à déclarer leurs transactions particulières, à des fins d'impôt par exemple, la coutume veut, au Parlement et dans le pays en général, que ces renseignements soient considérés comme étant confidentiels.

Le député remarquera que ce nouvel article traite de renseignements de nature confidentiellle; c'est la Commission qui décidera s'il s'agit réellement de renseignements de nature confidentielle. Par exemple, si une compagnie de chemin de fer doit faire connaître ses coûts à l'égard d'un traffic concurrentiel, il serait

très utile que la compagnie de camions concurrente connaisse exactement ces coûts afin de savoir jusqu'à quel point elle peut abaisser ses prix afin d'obtenir le marché. Dans ce cas, il s'agirait de renseignements confidentiels, et nous avons toujours eu l'habitude de tenir ces renseignements pour confidentiels lorsqu'un organisme public les demandait dans ce but. Tout renseignement relatif à une fonction des chemins de fer qui touche un tiers ne serait pas considéré comme confidentiel.

M. Bell: Monsieur le président, comme c'est la première fois que je prends la parole depuis l'interruption du dîner, je voudrais profiter de l'occasion pour remercier le ministre de nous avoir permis de prendre quelques minutes pour casser la croûte. Si le ministre doutait un peu de l'utlité de l'interruption, je voudrais signaler qu'il en est revenu si rajeuni qu'il n'a guère cesser de parler pendant toute l'heure qui a suivi. Il a donc été utile de nous interrompre.

L'hon. M. Pickersgill: Une valeur négative.

M. Bell: Je dois féliciter le gouvernement du nombre de ses représentants qui sont présents, un vendredi après-midi. Les 68 députés qui ont voté sur les deux derniers amendements sont méritants par le sacrifice que leur présence leur impose. Voilà la preuve que nous les avons finalement convaincus de l'importance du projet de loi. Quand je vois des gros bonnets comme le ministre du Commerce et le secrétaire d'État aux Affaires extérieures à la Chambre un vendredi après-midi, je suis porté à me demander si ce sont les membres du cabinet ou les députés de l'arrière-ban qui se sont fait le plus engueuler il y a deux jours.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, nous voyons tous parfaitement à quel point les propos du député se rattachent à l'amendement.

M. Bell: Le ministre sait que je me hasarde difficilement à discuter de questions intéressant l'Ouest lorsque je commente le projet de loi. Je m'intéresse spécialement aux affaires des provinces Maritimes et je ne veux pas faire de longues remarques sur un amendement qui intéresse surtout l'Ouest même s'il a une certaine application générale.

Le caractère confidentiel des documents et des renseignements est tout un sujet. On l'examine très souvent au Parlement à l'appel des motions portant production de documents. Il y a quelques années, je m'intéressais beaucoup à ce sujet et je m'étais fait alors une opinion bien arrêtée. Mais lorsqu'on étudie la question dont nous sommes saisis, il faut, je crois, mettre nos idées à la page. On pensait naguère que si un document était confidentiel, sa communication pouvait faire du tort à la position concurrentielle d'une compagnie privée et qu'il ne fallait donc pas le rendre public.

Tant au sein du gouvernement qu'au sein de l'opposition, je me suis toujours abstenu de voter pour une motion pouvant entraîner la production de renseignements confidentiels. Lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, je me souviens qu'à deux ou trois occasions le député d'York-Sud a insisté pour faire adopter des motions qui auraient obligé le Pacifique-Canadien à dévoiler, lors de l'examen d'un bill intéressant les chemins de fer, des éléments d'information qui auraient nui à cette société et que nous n'avions pas le droit de rendre publics, puisqu'il s'agissait d'une société privée, indépendante. Je me rappelle aussi qu'un ancien ministre des Transports, qui siégeait alors du côté de l'opposition, avait appuyé le gouvernement. Mais indépendamment de mon attitude antérieure, j'estime qu'il y a lieu de s'interroger davantage sur la valeur du sempiternel prétexte qu'on invoque, c'est-à-dire le caractère confidentiel de certains documents.

• (3.50 p.m.)

Au sujet des coûts, les paroles du professeur Borts, qui figurent dans le fascicule n° 40 du compte rendu des délibérations de notre comité permanent, m'apparaissent significatives. Voici ce qu'il déciderait alors au sujet de l'article que nous demandons de supprimer:

> L'article 387C a pour objet de protéger le caractère confidentiel des renseignements relatifs aux frais fournis par une compagnie de chemin de fer. La bonne marche des délibérations serait compromise si les intéressés ne pouvaient pas obtenir des compagnies de chemin de fer des renseignements se rattachant aux frais ferroviaires. Comment peut-on tenir une audience qui soit juste et impartiale lorsque la principale partie intéressée, à savoir les chemins de fer, peut refuser de fournir à des intéressés qui ne font pas partie de la Commission des renseignements relatifs aux frais. La question du caractère confidentiel prend un importance immédiate lorsqu'une partie intéressée saisit la Commission d'une plainte concernant les frais. Les frais entrent en ligne de compte dans l'abandon d'embranchements improductifs, l'établissement des déficits relatifs au transport des céréales, les déficits des services-voyageurs aux niveaux des taux compensatoires, et le reste. Dans chaque cas, les intéressés devraient pouvoir interroger les employés de la Commission et examiner les déclarations et témoignages présentés par d'autres parties intéressées.

Cet extrait se passe de commentaires.

L'hon. M. Pickersgill: Je le crois aussi. Je dirais que les renseignements ne seraient confidentiels dans aucun de ces cas, quoi qu'en dise le professeur Borts.

M. Bell: J'aimerais qu'on me fournisse des explications sur un chose dont nous avons déjà discuté. Le professeur Borts parle ensuite de la situation aux États-Unis. D'autres députés l'ont fait aussi. Si, aux États-Unis, où la

concurrence entre les chemins de fer est plus vive qu'au Canada, certains éléments du prix de revient sont fournis, pourquoi pas ici?

Voici le dernier point qu'a fait valoir le professeur Borts. Cet article entravera la Commission dans ses efforts pour s'occuper de cette question. Comme je l'ai dit au sujet d'autres amendements, le ministre et le gouvernement donnent à la Commission l'autorité de faire beaucoup de choses. Elle aura un pouvoir bureaucratique mais fondamentalement elle ne jouira pas de notre confiance. En douce, la Commission est privée de pouvoirs importants qui donneraient plus confiance en elle. Le ministre pourrait peut-être traiter de ce point si le sandwich qu'il a mangé il y a quelques minutes l'a remis d'aplomb. Je renvoie le ministre à l'article 314D, à la page 32 du bill, qui se lit ainsi:

...la Commission peut...publier n'importe lesquels des chiffres relatifs au trafic...que ces chiffres concernent ou non des embranchements pour lesquels des demandes d'abandon d'exploitation ont été déposées à la Commission mais en empêchant, autant que les circonstances le permettent, que... des renseignements de nature confidentielle...

Ne semble-t-on pas inviter quelqu'un à révéler ces chiffres impunément? Pourtant, dans l'article à l'étude, on trouve un refus catégorique de le faire. On ne peut obtenir de chiffres de la Commission.

L'hon. M. Pickersgill: Dans un cas, il s'agit de chiffres concernant le trafic; dans l'autre, de chiffres concernant le coût. Combien de fois devrai-je répéter que les seuls éléments du prix de revient qui sont considérés ici comme étant de nature confidentielle sont les chiffres d'un caractère si précis qu'ils favoriseraient ou pourraient favoriser les clients ou les concurrents d'un chemin de fer. Les renseignements nécessaires pour régler des questions d'intérêt public, par exemple décider si une subtention devrait être versée à un chemin de fer, ou si un taux est équitable, ne seraient pas confidentiels et seraient publiés.

M. Bell: Nous avons demandé aux chemins de fer et à bon nombre de spécialistes s'il y aurait un moyen quelconque de mettre les chiffres sur les prix de revient à la disposition des intéressés. On devrait nous donner certaines garanties quant aux moyens employés. Il me semble que l'amendement serait utile. Il assurerait peut-être une sorte de compromis.

L'hon. M. Pickersgill: Peut-être. Le député parle de renseignements qui ne seraient pas confidentiels. S'il s'agissait d'un ensemble de données établies par la Commission, elle-même, leur divulgation n'en trahirait pas le caractère confidentiel. Il faudrait, en tout cas, être bien habile pour pouvoir en tirer des conclusions. Il s'agit dans tout cela de garder secrets des renseignements précis, que toutes les entreprises commerciales, quelles qu'elles soient, considèrent comme confidentiels.

M. Bell: S'il y a un principe en jeu, pourquoi le ministre dit-il, d'une part, que la Commission pourra faire telle chose «dans la mesure où ce sera réalisable», et d'autre part ne le permet-il pas?

L'hon. M. Pickersgill: Parce que les chiffres sur le trafic, dans l'ensemble, ne sont pas confidentiels. Ils ne portent sur rien de vraiment confidentiel, sauf dans le cas d'un seul expéditeur sur un embranchement ferroviaire. Là, les chiffres peuvent revêtir une certaine importance. D'ordinaire, les chiffres sur le trafic sont différents des chiffres sur les frais.

M. Bell: Le ministre s'efforce au moins de répondre à la question. Les mots auxquels je faisais allusion prêtent ouvertement à une révélation des chiffres, ne fût-ce que sur le trafic.

L'hon. M. Pickersgill: Bien sûr.

M. Bell: Je termine. Le ministre l'a admis, il se pourrait que l'on revienne plus tard sur le sujet, qui nécessite un nouvel examen. L'amendement ne signifie pas nécessairement que tous les chiffres seront divulgués, mais il supprime l'article et permet à la Commission d'agir comme bon lui semble. J'estime que nous devrions faire preuve de plus de confiance envers la Commission.

M. Southam: Je ne veux pas m'étendre sur la question. Comme ancien membre du comité des transports et des communications, j'ai entendu un grand nombre de témoins nous expliquer maintes fois l'importance de cette question névralgique de la comptabilité des prix de revient pour ce qui est de la mesure dont la Chambre est saisie et les usagers du système de transport du Canada. Le député de Saint-Jean-Albert m'a volé mon argument de force en citant le professeur Borts, car je voulais citer les mêmes paroles.

Comme je l'ai déjà dit aujourd'hui, sauf erreur, les professeurs Borts et Williams sont deux des témoins les plus compétents qui se soient présentés devant le comité. Ils ont fait des études universitaires de plusieurs années pour se préparer au rôle qu'ils jouent dans les transports de notre continent. Le Manitoba a eu la chance de pouvoir obtenir leur témoignage.

A l'appui de l'amendement du député de Winnipeg-Sud à l'article 387C, je ferai suivre

d'une autre citation celle du député de Saint-Jean-Albert, pour faire bien voir la nécessité de s'éloigner du caractère confidentiel des renseignements. Il y a neuf ans, lorsque la Commission royale d'enquête MacPherson a étudié les problèmes des transports et préparé ses recommandations, les techniques réelles d'estimation des frais ont suscité un argument. Le professeur Borts ajoute—après les propos qu'a lus le député de Saint-Jean-Albert:

On s'est employé dans le passé à protéger le caractère confidentiel des données relatives aux frais d'exploitation des chemins de fer. Ces derniers ont soutenu que la publication de ces renseignements les placerait dans une situation concurrentielle défavorable par rapport à d'autres modes de transport, tel le transport par camion. La position concurrentielle des chemins de fer face au camionnage serait protégée par l'ignorance, de façon générale, des frais variables des chemins de fer. Ceux-ci estiment que ces renseignements révéleraient à l'industrie du camionnage ses secteurs vulnérables à la concurrence des taux. Suivant cet argument, l'industrie du camionnage s'empresserait de réduire ses taux pour ce transport et aurait tôt fait d'éliminer le service ferroviaire.

Je constate que c'est une description ridicule et tendancieuse de la concurrence sur le marché. Les chemins de fer ont cédé avec le temps aux camions un trafic à tarif élevé à cause de la pression qu'exerce constamment la concurrence qui incite les expéditeurs et les camionneurs à trouver ces marchandises et ces services aux endroits où les camions peuvent évincer le chemin de fer. Ces parties n'étaient pas tenus de connaître les frais des chemins de fer. Tout ce qui importe est un taux et un service de camionnage meilleurs que le tarif et le service ferroviaire. Il est hypothétique et sans fondement empirique de prétendre qu'une connaissance plus approfondie des frais des chemins de fer entraînerait une perte supplémentaire de trafic en faveur du camionnage.

• (4.00 p.m.)

Il ne sera possible d'effectuer les opérations requises pour l'établissement des frais aux termes de la loi, si les frais des chemins de fer demeurent confidentiels. Car ces opérations nécessiteront l'établissement d'échelles de la moyenne des frais des chemins de fer et du coût variable à long terme de divers postes concernant le trafic et les embranchements. Comment la Commission peut-elle divulguer ces renseignements sans révéler les données concernant les frais des chemins de fer? Comment peut-elle remplir son mandat sans divulguer ces données?

Voilà la déclaration concrète d'un homme particulièrement compétent pour faire des observations sur une mesure de ce genre. Il dit qu'on ne saurait établir les frais requis aux termes de cette loi, si les frais des chemins de fer demeurent confidentiels. «La Commission agira-t-elle à la dérobée?» Demande-t-il. C'est une question tout à fait pertinente.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que le député répète une erreur dont j'ai parlé tantôt. Je crois que le professeur Borts n'a nullement compris le but de cet article. Des données d'un caractère général nécessaires aux fins générales de la Commission ne sont pas des données de nature confidentielle; il s'agit de renseignements exigés dans l'intérêt public et il ne peut simplement pas en être question dans cet article.

M. Southam: Je suis certain que le ministre est bien sérieux lorsqu'il exprime ce point de vue, mais à maintes reprises, lorsque des témoins ont comparu au comité, surtout les représentants du Pacifique-Canadien, nous avons remarqué qu'ils ont insisté dans leurs déclarations pour dire qu'ils ne voulaient pas divulguer certains renseignements. Le professeur Borts a vigoureusement exprimé cet avis, même si le ministre ne le partage pas. En ce qui concerne cet article, en particulier, le professeur déclare,—et je crois utile de consigner son témoignage au compte rendu pour la gouverne du ministre et des hauts fonctionnaires chargés de la préparation de la mesure législative...

1. La Commission devrait être chargée d'appliquer les méthodes de fixation des prix nécessaires pour répondre aux exigences des articles 314, 329, 334 et 336. De plus, la Commission devrait être chargée de déterminer la rentabilité de toute entreprise en comparant les revenus de cette entreprise avec les frais variables à long terme.

2. Ces renseignements relatifs aux frais doivent être librement mis à la disposition de toutes les parties qui s'intéressent aux questions se rattachant aux audiences de la Commission, en vertu des articles 314, 329, 334 et 336.

3. Les parties intéressées auront le droit d'examiner les documents préparés par le personnel de la Commission et deux qu'auront présentés d'autres parties intéressées.

D'après sa quatrième recommandation, clairement exprimée, l'article 387C devrait être entièrement supprimé.

L'hon. M. Pickersgill: Je signale au député que le professeur Borts est un économiste et un expert en questions ferroviaires. Mais il n'est ni législateur ni homme de loi, et ce que le député vient de lire à l'adresse du comité travestit entièrement l'article. Dans tous les débats concernant l'abandon des embranchements et les déclarations éventuelles du Trésor, et dans toute contestation des faits d'une situation particulière dont la Commission pourrait être saisie, les renseignements ne seraient nullement confidentiels. La commission peut, cependant, exiger des explications supplémentaires concernant une situation analogue ou différente qui n'était pas «en jeu» et qu'il n'y avait aucune raison de rendre publique. C'est tout ce qu'on a envisagé.

J'aurais presque souhaité qu'on n'eût jamais introduit cet article. Si nous le supprimions maintenant, les lecteurs de ce débat pourraient prétendre que rien n'était confidentiel, d'où mon embarras; le seul que j'éprouve à l'égard de cet amendement.

L'honorable député de Winnipeg-Sud est absent, mais il aurait pu laisser une procuration, et s'il voulait retirer son amendement visant la suppression complète de cet article, nous pourrions peut-être insérer dans celui-ci un membre de phrase satisfaisant, qui préciserait que la nature confidentielle des renseignements n'entrerait en jeu que si le litige se posait entre deux parties et était sans conséquence pour l'intérêt public, enfin quelque chose de ce genre. Je ne crois pas que les divergences soient très marquées entre les membres du comité, et nous semblons consacrer beaucoup de temps à un point réellement secondaire.

M. Southam: Je ne suis pas insensible aux sentiments du ministre et je comprends qu'il ait hâte d'avancer. D'autre part, après soixante ans, nous voici à étudier une des mesures législatives les plus compliquées, les plus lourdes de conséquences et les plus importantes que ce gouvernement ou tout autre ait jamais présentées, et lorsque le ministre dit qu'il souhaiterait presque avoir omis cet article, il illustre les pensées et les doutes d'un grand nombre de gens.

Le ministre a parlé de l'abandon d'embranchements ferroviaires. Dans l'Ouest du Canada, il y a une épidémie de demandes d'abandon, et le problème auquel j'ai fait allusion se posera inévitablement à cet égard. Comment les chemins de fer en arrivent-ils à certains chiffres, en ce qui concerne leurs bénéfices et leurs pertes? Soit dit en passant, j'aimerais que le ministre nous dise de quelle formule le gouvernement s'est inspiré pour dresser la carte des embranchements ferroviaires qui doivent demeurer en service jusqu'en 1975. S'est-il fondé sur la quantité de céréales qu'ils servent à transporter? A-t-il déterminé ces embranchements en prenant le chiffre de 50,000 boisseaux le mille comme base? Je voudrais aussi demander au ministre de qui il a obtenu ces renseignements. Ces derniers étaient-ils confidentiels? A-t-il accepté les chiffres fournis par les compagnies de chemin de fer? Dans quelle mesure la formule est-elle sensée? Deviendra-t-elle une méthode empirique, comme quelqu'un l'a laissé entendre, ou le gouvernement et les chemins de fer auraient-ils conclu une entente secrète?

[L'hon. M. Pickersgill.]

L'hon. M. Pickersgill: Le point en question n'a même pas été discuté avec les chemins de fer. Il y est pourvu dans un article déjà étudié et, l'autre jour, j'ai répondu longuement au député de Qu'Appelle à ce sujet. Je sais que le député de Moose-Mountain voudra bien consulter le hansard sur ce point et, s'il n'est pas entièrement satisfait de ma déclaration, je pourrai, lors de l'étude de l'article 1 qui n'est pas encore faite, répondre avec plaisir sur tout sujet qui n'aura pas été couvert.

Cependant, je répète que cela n'a même pas été discuté avec les chemins de fer. Il en a été question avec les autorités des syndicats du blé et avec les représentants de certaines associations de cultivateurs, de même qu'indirectement avec les représentants des gouvernements provinciaux et avec des personnes qui voulaient sauvegarder les embranchements. Nous n'en avons pas parlé du tout aux chemins de fer. Nous n'avons pas cru que cela les touchait réellement, puisque dans le cas de toutes ces lignes qui ne seront pas rentables, nous demandons de toute façon au Parlement de compenser les pertes. Ce qui nous préoccupait, c'état les facteurs sociaux et économiques en cause.

• (4.10 p.m.)

Sans nous écarter du sujet principal, je crois qu'il s'agit en l'occurrence d'un article très restreint. Si nous pouvions y ajouter que l'intérêt public ne pourra en aucun cas en souffrir, je serais disposé à le faire, pourvu que quelqu'un propose un libellé convenable. Cela serait-il possible?

M. Southam: Je remercie le ministre de m'avoir informé qu'il avait, en répondant à la question du député de Qu'Appelle, répondu partiellement aux miennes. Évidemment, le député de Qu'Appelle représentant une circonscription voisine de la mienne, exprimait probablement les mêmes craintes que celles de mes commettants. Je ne voudrais donc pas répéter ce qu'il a dit. Mais je pourrais citer des douzaines de témoignages à ce sujet. En me levant, mon intention était d'appuyer l'amendement du député de Winnipeg-Sud. Je suis disposé à l'appuyer lorsqu'il sera mis aux voix.

M. Lewis: Monsieur le président, si nous sommes appelés à nous prononcer sur l'amendement dont le comité est saisi, je l'appuierai avec enthousiasme. Toutefois, je ne partage pas l'avis de nombre de députés sur la question du caractère confidentiel. J'estime que si

les Canadiens étaient davantage mis au courant des usages et des faits se rapportant aux transactions effectuées au Canada, un grand nombre de difficultés auxquelles se heurtent notre Parlement et d'autres assemblées législatives seraient évitées. Le député de Saint-Jean-Albert avait raison de dire qu'en 1952-1953 j'avais présenté, à l'une des séances d'un comité de la Chambre, une motion portant que le Pacifique-Canadien dépose un contrat. Je me souviens que le ministre d'État, le député de Saint-Laurent-Saint-Georges, appuyait alors l'attitude du Pacifique-Canadien selon laquelle le contrat ne devait pas être déposé au comité, bien que la question précisément à l'étude—l'aménagement d'une autre ligne—en dépendait.

Nous nous éternisons sur cette disposition, alors qu'elle soulève peut-être beaucoup moins de désaccord qu'il y paraît. J'en ai parlé à un ou deux députés. Après la mise aux voix de l'amendement, je me propose de demander au ministre s'il consentirait, à titre de compromis, à ce qu'on ajoute certains mots au nouvel article 387C. D'habitude, toutefois, je ne prise guère les compromis.

L'hon. M. Pickersgill: Je pensais que l'honorable député était un médiateur de profession.

M. Lewis: De profession, je ne sais, mais de fait, oui. Parfois, la médiation est utile; cependant, je doute qu'elle le soit, lorsqu'il s'agit de principes. Dans sa forme actuelle, l'article porte les mots «renseignements de nature confidentielle», et je m'inquiète notamment de la signification de ces mots. Le ministre ne cesse d'affirmer qu'une donnée non confidentielle ne saurait avoir de valeur pratique. Qu'est-ce qui peut être de nature confidentielle, sinon ce que quelqu'un croit confidentiel? Or, en l'occurence ce quelqu'un sera nécessairement la Commission, n'est-ce pas? Les membres du comité jugeraient-ils acceptable la proposition suivante: «A moins que de l'avis de la Commission une telle publication ne soit nécessaire dans l'intérêt public»?

Dans ce cas, on interdirait la publication de tels renseignements s'ils risquent de tomber entre les mains de tiers. Et même alors, la Commission serait autorisée à les publier si elle estime qu'il y va de l'intérêt public. Supposons que mon amendement plaise à d'autres autant qu'à moi, nous pourrions peut-être tomber d'accord et clore la discussion.

L'hon. M. Pickersgill: Coïncidence, la proposition du député a été formulée en même temps qu'un conseil que j'ai reçu d'en haut: nous pourrions ajouter les mots «à moins que la publication, de l'avis de la Commission, ne soit nécessaire dans l'intérêt public». Les esprits juridiques semblent se rencontrer. Je regrette de ne pas avoir été assez brillant pour être le parrain de cette proposition. Il est déplorable que le député de Winnipeg-Sud ne soit pas ici. Je me demande si l'on consentirait à rejeter l'amendement sur division pour nous éviter d'avoir à compter les votes. Je serai fort heureux d'accepter l'amendement du député de York-Sud.

M. Lewis: Lorsque le ministre a dit qu'il avait reçu ce conseil d'en haut parlait-il en termes physiques ou métaphysiques?

L'hon. M. Pickersgill: En termes purement physiques. C'était peut-être une remarque un peu légère, mais elle ne s'élevait pas vers des sphères inaccessibles.

M. Nasserden: Monsieur le président, je ne contesterai pas la proposition du ministre, mais à mon avis elle susciterait de nombreuses controverses autour de la Commission. La notion de l'intérêt public peut être différente d'une personne à une autre ou d'un groupe de député à un autre. Les divergences seraient nombreuses sur cette question. Les responsables de la décision doivent être très sages pour éviter de se trouver dans une position controversée.

L'hon. M. Pickersgill: C'est juste. La sagesse est la vertu des juges.

M. Bell: Je conviens avec le député de Rosthern que des influences diverses s'exerceront sur la Commission quand il s'agira pour elle de se décider. Elle devra définir l'intérêt public et choisir entre la définition contenue dans le bill, une définition qui s'inspire de la *common law* ou une définition juridique, depuis longtemps officialisée. Nous devrions rendre hommage au député de York-Sud pour sa proposition. Une telle discussion au Parlement, bien qu'elle risque de ne pas intéresser la Commission, pourrait lui servir d'avertissement solennel et l'empêcher de publier quoi que ce soit. Cela pourrait quand même avoir son bon côté.

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer?

(L'amendement de M. Sherman est rejeté sur division.)

M. Lewis: Monsieur le président, il me répugne de ne pouvoir déférer la question aux conseillers du ministre qui n'ont pas le droit de parole. Je propose l'amendement suivant:

Que l'articlee 70 du bill nº C-231 soit modifié par la suppression du point à la fin de l'article 387C à la ligne 19 page 60 du projet de loi et par la substitution d'une virgule et l'addition des mots suivants:

«à moins que de l'avis de la Commission une telle publication ne soit nécessaire dans l'intérêt public.»

Monsieur le président, je l'ai écrit à la main sur un bout de papier, de sorte que je n'en ai malheureusement pas de copie.

• (4.20 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Avant la mise aux voix, permettez-moi de signaler que le député n'a peut-être pas le bon exemplaire du bill. En me reportant au nouvel article 387C, je constate que son amendement aurait trait à la ligne 39, page 65.

M. Lewis: J'ai peut-être pris le bill initial par mégarde et je m'en excuse.

L'hon. M. Pickersgill: On pourrait peut-être modifier l'amendement de façon à ce que le texte se lise: ligne 39, page 65.

M. le président: Le député d'York-Sud permettrait-il à la présidence d'effectuer les changements nécessaires?

M. Lewis: Bien entendu, et je m'excuse de m'être servi de l'exemplaire initial.

M. Bell: Monsieur le président, si le député d'York-Sud a un exemplaire du bill initial, je lui conseille de le conserver précieusement, car ils prennent de la valeur ces temps-ci.

M. Lewis: Si j'en ai un, monsieur le président, c'est un document de nature confidentielle.

L'hon. M. Pickersgill: Je serai heureux de l'autographier.

M. le président: Ayant été corrigé, l'amendement renferme désormais, les mots suivants: «à la ligne 39 de la page 65 du bill».

Plaît-il au comité d'adopter ledit amendement?

[M. Bell.]

Des voix: D'accord.

L'amendement de M. Lewis est adopté

(L'article 70, modifié, est adopté.)

Les articles 71, 72 et 73 sont adoptés.

L'hon. M. Pickersgill: Le comité consentirait-il à réserver l'article 74 pour le moment? J'ai un amendement à y proposer. Il n'est pas tout à fait prêt, mais j'espère que j'en aurai le texte sous peu.

M. le président: La Chambre consent-elle à ce que l'article 74 soit réservé?

Des voix: Entendu.

(Les articles 75 à 82 inclusivement sont adoptés.)

Sur l'article 83—*Statut de l'ancien président de la Commission des transports aériens.*

M. Forrestall: Monsieur le président, un grand nombre de députés sont fort intéressés par cet aspect primordial des transports au Canada. Comme c'est le seul article qui permettrait de poser des questions sur les transports aériens, le ministre accepterait-il de le réserver? Je suis certain que cela ne soulèverait pas beaucoup de discussions.

L'hon. M. Pickersgill: Je voudrais faire une autre proposition à l'honorable représentant. Nous avons réservé l'article 1 qui définit les dispositions générales de la politique des transports. Je suis persuadé que toute question qui pourrait être posée au cours de la discussion des articles 82 ou 83 serait encore plus appropriée au moment de la discussion de l'article 1. Je n'aurais rien à redire à un débat raisonnable sur cet article.

M. Forrestall: A cette condition, j'accepte que l'article soit adopté. Je remercie le ministre de sa bienveillance.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 84—*Membres de la Commission maritime canadienne.*

M. Bell: Pour nous donner le temps de souffler, monsieur le président, laissez-moi signaler que cet article vise la Commission maritime canadienne. Les compagnies de chemin de fer, les pipe-lines et les autres moyens de transport ont été mentionnés, mais nous n'avons pas beaucoup parlé de la navigation maritime. Nous discuterons peut-être des taux d'exportation dans les Maritimes avant de lever la séance cet après-midi, mais j'aimerais demander au ministre de nous indiquer quelles sont les fonctions de la Commission mari-

time canadienne, car celles-ci ont été revisées récemment. Le ministre, qui est un vieux Terre-Neuvien capable d'évoquer la mer avec nostalgie, voudrait-il nous dire comment il envisage l'avenir du Canada dans la perspective des questions qui intéressent la marine marchande et la Commission maritime. En supposant que la Chambre soit pleine de marins d'eau douce, il pourrait peut-être nous éclairer là-dessus pendant quelques instants.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, le député me stupéfie. D'abord, il affirme que je me suis abandonné aux délices de la table parce que j'ai parlé pendant une heure. Maintenant que je ne souffle mot, il me demande de faire un exposé contraire au Règlement.

M. Bell: Il faut choisir le bon moment.

L'hon. M. Pickersgill: Sans aucun doute et —j'allais dire quelque chose que j'aurais regretté ensuite.

M. Byrne: C'est justement ce qu'il voulait.

L'hon. M. Pickersgill: Le député n'ignore pas que la Commission maritime était autrefois responsable des subventions pour la construction de navires. Lorsqu'on a revisé les subsides, on a cru bon d'en charger le ministère de l'Industrie et il en est toujours responsable. Il s'ensuit qu'une partie du personnel de la Commission maritime sera mutée au ministère de l'Industrie.

La Commission maritime continuera d'exercer toutes ses fonctions se rattachant aux transports. Elle conseille le gouvernement sur les subventions pour les transbordeurs et d'autres services. Je suis sûr que le député de Saint-Jean-Albert sera très heureux d'apprendre qu'elle s'occupe activement d'un projet à l'heure actuelle. En effet, le président de la Commission discute présentement avec le Pacifique-Canadien d'un certain service de transbordeur qui revêt une grande importance pour le député et pour le représentant de Digby-Annapolis-Kings. J'espère que nous pourrons présenter des propositions concrètes au Parlement avant trop longtemps à ce sujet.

• (4.30 p.m.)

M. Bell: Monsieur le président, je remercie le ministre des nouvelles encourageantes au sujet de transbordeur dans la baie de Fundy. Si le Canada allait de l'avant en ce qui concerne la marine marchande, si nous comprenions que nous avons un bel avenir dans ce domaine, et s'il était possible de faire des projets en vue d'une marine marchande ou quelque chose en ce sens, la nouvelle Commission, avec les fonctions de la Commission maritime qu'elle usurpera et l'autre autorité qu'elle pourra recevoir, aurait-elle le pouvoir de négocier des taux de transport maritime et de s'occuper d'autres questions semblables? Je ne parle pas des questions relevant de la loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes, de l'égalité des ports, et le reste; mais j'ai toujours pensé que nous étions toujours défavorisés parce que le Canada n'avait pas les navires qu'il faut pour appuyer sa cause aux tables de conférence lorsqu'il négocie les taux de transport maritime, et ainsi de suite.

Le ministre pense-t-il que la nouvelle Commission va susciter plus d'intérêt aux taux de transport maritime et autres choses semblables, négociés au nom du Canada? J'espère que cet organisme bureaucratique nouveau et colossal sera actif dans ce domaine. Nous éprouvons des craintes quant aux résultats éventuels et même peut-être aux suites à prévoir précisément au sein de la nouvelle Commission, mais les membres du comité reconnaîtront de façon générale qu'il fallait prendre une décision au sujet de notre réseau de transport. L'établissement de la Commission, du moins, remporte l'adhésion, mais je m'empresse d'ajouter cette réserve. J'y ai pensé parce que j'ai remarqué au *Feuilleton* l'autre jour que l'on s'efforce à nouveau de démembrer le ministère des Transports. Le ministre sans portefeuille vient d'entrer. Il s'intéresse au transport. Il est ministre suppléant de tous les ministères, tout en étant le ministre subalterne des Transports. J'espère qu'il comprendra ma remarque, qui n'est pas destinée à manquer d'égards envers lui—il devrait y avoir, surtout à cause de cette mesure, un seul ministre des Transports.

L'hon. M. Pickersgill: Bravo.

M. Bell: Les deux ministres seront peut-être contents d'entendre cette remarque, mais je ne voulais pas avoir l'air d'en vouloir à l'un ou à l'autre. Je suis toujours d'avis qu'il devrait y avoir un seul ministère. Cette nouvelle Commission, dotée d'immenses pouvoirs concernant tous les modes de transport, doit relever d'un seul ministre. Ce principe sera conforme à l'esprit compétitif qui régnera parmi les membres de la Commission. Ils se chargeront de leurs nouvelles fonctions, grassement rémunérées j'espère. Ils seront tous des spécialistes mais, dans presque tous les cas, ils seront portés à favoriser un mode de transport. Je crains qu'une rivalité ne s'ensuive entre divers membres de la Commission qui s'efforceront d'obtenir des concessions pour leur domaine préféré. Je parle de l'attitude traditionnelle du fonctionnaire dépeinte par Parkinson: ils recherchent tous à édifier leurs propre domaine d'intérêt et d'activité. C'est

pourquoi j'espère qu'il y aura encore qu'un seul ministre des Transports.

L'étude de la mesure touche à sa fin. Je remarque le sourire qui illumine le visage du ministre. J'espère qu'il ne nous quittera pas sitôt la mesure adoptée.

M. Nesbitt: Il va mettre du temps à mourir.

M. Bell: Je ne sais pas au juste si le député d'Oxford a dit: «il» ou «elle» va mettre du temps à mourir. Voulait-il dire le ministre ou la mesure?

M. Nesbitt: Comme Charles II. Mais pas le ministre.

M. Bell: Nous semblons de bien meilleure humeur vers la fin de l'après-midi qu'avant d'avoir avalé un sandwich. Ayant dit ce que je voulais dire de la composition de la Commission et de la crainte d'une concurrence parmi les différents modes de transport, je tiens à répéter mes propos du début: notre pays a un littoral tellement long—le deuxième au monde—qu'on devrait s'intéresser davantage à notre industrie maritime. Le ministre a pris certaines mesures, et à bon droit, en instituant le service canadien des gardes-côtes. C'est parfait. Il est vrai que le gouvernement a un droit de regard sur la plupart de nos navires et il est regrettable que l'entreprise privée ne contribue pas davantage à ce développement. Durant toutes nos délibérations sur la présente mesure législative, le ministre s'est montré, des plus soucieux à l'égard de l'entreprise privée. Je n'étais peut-être pas toujours de son avis sur certains détails, mais son attitude en ce sens me plaît; il me semble que c'est ce qu'il faut dans un pays comme le nôtre. Mais donnons à tous les modes de transport l'occasion de se développer. En terminant, monsieur le président, j'exprime l'espoir que la nouvelle Commission des transports, composée de 17 membres, se montrera forte et énergique et qu'elle mettra bien en évidence ce secteur de notre réseau de transports qui, pour une raison ou pour une autre, a été lamentablement négligé au Canada.

M. le président: L'article 84 est-il adopté.

(L'article est adopté.)

Les articles 85 à 88 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 89—*Procédures en instance.*

M. Schreyer: Monsieur le président, l'article 89 me semble quelque peu inquiétant. Ce sentiment est partagé, je pense, par les députés qui ont reçu des lettres d'organismes de l'Ouest canadien, inquiets de la méthode qui sera adoptée au sujet de l'abandon des embranchements hors du secteur protégé. Je sais qu'on a souvent prié le ministre d'éclaircir ce point une fois pour toute. Je veux parler de la méthode qui sera mise en vigueur, une fois le bill adopté. Les demandes relatives à l'abandon de lignes, dont la Commission est saisie actuellement, seront-elles examinées en cours d'audiences et étudiées en vertu du présent projet de loi ou aux termes de la loi actuellement en vigueur? L'article 89 me semble indiquer qu'indépendamment des nouvelles méthodes qui seront suivies dans le cas des abandons d'embranchements, les demandes déjà enregistrées feront l'objet d'audiences sous le régime des anciens modes de procédure.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'ai déjà répondu à cette question, mais je suis heureux que le député la pose à nouveau, car je peux réitérer, au sujet de cet article, l'assurance que j'ai déjà donnée. Il serait peu raisonnable, je crois, vu que ces demandes ont été présentées il y a de nombreuses années, de demander aux chemins de fer d'en présenter d'autres et d'exiger de la Commission qu'elle recommence, provoquant ainsi des retards dans la compilation des données. J'ai pris un engagement que je répète; dès que la chose sera possible et avant la tenue d'audiences, lorsque le projet de loi aura reçu la sanction royale, je demanderai à mes collègues—j'ai déjà reçu leur approbation—d'accepter mon avis en vue de faire rendre un décret du conseil ordonnant l'application des procédures prévues aux termes de la nouvelle loi au sujet de l'audience et de l'examen de ces demandes. Cela signifie que les demandes actuelles n'auront pas à être faites de nouveau et que les formalités d'ordre technique qui ont été remplies jusqu'ici n'auront pas à se répéter en pure perte, mais que toutes les audiences auront lieu suivant les nouvelles méthodes énoncées dans cette loi.

• (4.40 p.m.)

M. Schreyer: Monsieur le président, le compromis du ministre ne satisfera et n'indisposera personne. Somme toute, il pourrait bien plaire un peu aux intéressés.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 90—*Les ordonnances, etc., continuent de s'appliquer.*

M. Bell: Monsieur le président, j'avais sur mon bureau une note que je ne puis retrouver, tant de propagande circulant à l'égard de

cette mesure législative. Pendant les audiences, le ministre, en réponse à une question sur les techniques d'établissement des frais—le point est peut-être étranger à l'article que nous étudions actuellement, mais la mention en sera brève et le ministre aimera sans doute à l'éclaircir—a parlé de garantir la tenue d'audiences publiques sur les techniques du prix de revient. Le ministre profitera peut-être de cette occasion pour indiquer, en général, à l'intention de ceux qui suivent ces choses en détail, à quoi il songe. Il se peut que le projet de loi donne des directives à ce sujet. Sans vouloir ouvrir le débat, j'aimerais bien entendre le ministre répéter à la Chambre ce qu'il a dit au comité.

L'hon. M. Pickersgill: Le comité a concentré tant d'attention sur l'article 387C (article 70) qu'il n'a pas accordé beaucoup d'attention aux articles 387A et 387B, ce que je n'invite personne à faire maintenant. Les prescriptions pour l'établissement des frais, données à l'article 70 et ce que contiendra la loi elle-même, si elle est adoptée—ce qu'il m'est maintenant permis d'espérer—sont beaucoup plus utiles que toute assurance de ma part. Je puis cependant assurer au comité qu'il y aura des audiences publiques pour établir les méthodes de calcul des frais auxquelles tous les intéressés seront représentés. Le projet de loi le prévoit.

(L'article 90 est adopté.)

Les articles 91 à 93 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 94—*Entrée en vigueur.*

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais proposer un amendement à l'article 94. Il y aurait lieu d'apporter des amendements très techniques à l'article 94 par suite des amendements aux articles 20 et 21. Je vais donner lecture de l'amendement et si certaines précisions sont nécessaires, je m'empresserai de les fournir. L'amendement est ainsi conçu:

Que le bill nº C-231, loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, soit modifié

a) par l'insertion de ce qui suit, immédiatement après l'article 93, à la page 76 du bill réimprimé:

Modifications et abrogations «94. Les lois et parties de lois énoncées dans l'annexe sont abrogées ou modifiées de la manière et dans la mesure indiquées dans l'annexe»

b) par le renumérotage de l'article 94 comme article 95; et

c) par la suppression de la ligne 20, à la page 76 du bill réimprimé, et la substitution de ce qui suit:

«Les articles 80 à 90 et l'article 94 entreront en vigueur le...»

A moins que les députés ne veuillent une explication de l'amendement, je peux les assurer qu'il s'agit uniquement d'un changement d'ordre technique au texte.

L'hon. Mlle LaMarsh: Monsieur le président, j'en fais la proposition.

M. le président: Le comité consent-il à adopter la motion?

(L'amendement est adopté.)

L'article 94 modifié est adopté.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, avant d'aller plus loin, je me demande si le comité consentirait à revenir aux articles 58 et 59. Le député de Saint-Jean-Albert nous a promis un festin pour le cœur et pour l'esprit. Pourrions-nous prendre la Partie II du bill, que nous avions sautée et qui ne devrait guère prêter à discussion, et en disposer?

M. Bell: Monsieur le président, nous avons fait d'excellent progrès et nous voilà de meilleure humeur, mais les experts en pipe-line de notre parti ne prévoyaient pas que la question reviendrait à ce moment-ci. Je prierais donc le ministre de réserver cette partie du bill.

L'hon. M. Pickersgill: C'est parfait. Il y a un article au début du bill que nous avons réservé parce que nous ne voulions pas l'adopter avant l'article 336. C'est l'article 16.

M. Bell: Je crois que l'article 16 mérite d'être réservé jusqu'à lundi. Si le ministre veut que nous donnions notre opinion au sujet des articles 58 et 59, nous sommes prêts; nous ne sommes pas du tout satisfaits de la question de la parité des ports. Je crois que le ministre aurait intérêt à entendre les propos du député d'Halifax sur cette question.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'y vois pas d'objection. Je croyais que les honorables représentants préféraient ne pas poursuivre la discussion cet après-midi, mais si je fais erreur, je veux bien revenir aux articles 58 et 59.

Sur l'article 58.

M. Forrestall: Monsieur le président, comme l'amendement proposé par le ministre nous a été exposé un peu plus tôt, je n'entrerai pas dans les détails; je veux simplement

souligner les lacunes que nous voyons dans le libellé actuel de l'amendement, afin qu'on puisse y réfléchir en fin de semaine. Nous estimons que le ministre, dans son amendement, protège très peu certains droits traditionnels en temps ordinaire. Bref, le bill renferme quatre imperfections évidentes. J'espère que le ministre et les hauts fonctionnaires de son ministère réfléchiront à ce que je vais dire. Il y a d'abord la question du trafic des exportations; nous connaissons tous les arguments de chacune des parties bien que nous souhaitions que les exportations soient comprises.

La deuxième imperfection que nous voyons dans l'amendement est la suivante: il accepte les dispositions de l'article 334 qui, pour tout dire, ne fait rien de plus que nullifier les dispositions que nous essayons de conserver.

• (4.50 p.m.)

La troisième faiblesse de l'amendement est qu'il ne parle pas du tout de la parité des ports avec ceux de la côte Atlantique, dans le Nord-Est des États-Unis, comme Portland, Boston et Baltimore.

Le quatrième point qui ressort d'une étude rapide est que l'on restreint la protection accordée aux ports englobés dans la définition des territoires choisis. A notre avis, il est temps que les Maritimes prennent leurs responsabilités et demandent non seulement ce à quoi elles ont droit mais aussi ce qui assurera l'avenir économique de nos installations portuaires: que la définition de territoire choisi soit incluse dans l'article 329A, qui définit les ports de l'Est. Je me contente de faire ses suggestions au ministre dans l'espoir qu'il les étudiera. En d'autres termes, pour que le ministre sache à quels sommets élevés nous aspirons, nous voudrions que tous les ports de l'Est soient traités de la même façon.

Lundi, lorsque nous commencerons l'étude détaillée de cette disposition, le ministre connaîtra les sommets auxquels certains de nous, dans notre ignorance, aspirent. Il saura que c'est sans malice. Comme il est presque cinq heures, nous devrions peut-être laisser les choses là, afin que le ministre puisse y réfléchir en fin de semaine. Je voudrais lui signaler un autre point. Nous songeons à rédiger au moins deux amendements et peut-être trois d'ici lundi, et l'un d'eux pourrait remédier à ces lacunes du projet de loi. Comme il est impossible de ne rédiger qu'un seul amendement, nous en rédigerons une série pour que la disposition réponde aux besoins de l'Est du Canada.

[M. Forrestall.]

Il n'y a même pas moyen d'effleurer le principe sur lequel nous fonderons notre appel au ministre et aux autres viv-à-vis, notamment à ceux des Maritimes. Nous ne voyons qu'un petit nombre de ces députés à la Chambre depuis deux ou trois jours. J'espère que lorsque nous entreprendrons une étude détaillée lundi, nous entendrons d'autres députés des Maritimes, notamment ceux de Terre-Neuve, pour qui la question est vitale même s'ils jouissent d'une protection spéciale. J'espère que le ministre ne verra pas autre chose que de la générosité dans mes observations, mais nous l'avertissons de ne pas compter entendre des extraits de textes sacrés mais bien de dures réalités qu'il devrait accepter, à notre avis.

M. Bell: Je partage l'avis de l'honorable député de Halifax sur cette question. Halifax et Saint-Jean ont les mêmes intérêts dans ce cas-ci, même s'ils rivalisent sur le plan portuaire. Le ministre a présenté un amendement, et j'avoue que j'ai dû le lire rapidement. Cet après-midi, nous avons étudié certains des autres articles importants du projet de loi. Vous admettrez tous que nous avons abattu beaucoup de travail et que nous nous sommes tous bien acquittés de nos responsabilités. On pourrait croire que le ministre n'a proposé cet amendement que pour susciter une discussion, et qu'il n'était pas sérieux. C'est ce que l'honorable député d'Halifax et moi-même avons décidé de conclure pour l'instant.

Après un bref coup d'œil sur cet amendement, nous estimons qu'il est loin de répondre à notre attente. Comme il est tard, je n'ai pas l'intention de faire l'historique des problèmes que nos ports ont connus. Personne n'ignore qu'Halifax et Saint-Jean, ainsi que Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick, sont entrés dans la Confédération sur la foi des promesses qui leur avaient été faites dans des discours en faveur de la Confédération pour leur assurer que ces ports seraient conservés. Ces promesses ont été renouvelées concrètement plus d'une fois dans des textes de loi.

Quant à l'amendement, le ministre a déclaré que si des lois existantes protègent d'une façon ou d'une autre la parité portuaire d'Halifax et de Saint-Jean, il espérait que la mesure législative à l'étude n'y contreviendra pas. Si le ministre était sincère dans cette déclaration, il aurait fait réviser complètement toutes les lois du pays, toutes les décisions rendues par la Commission des transports et toute question connexe, pour savoir exactement quelles dispositions législatives

actuelles prévoyaient la protection de nos ports. Ceci fait, après s'être aperçu, comme il n'aurait pas manqué de le faire, j'en suis sûr, qu'une certaine protection était garantie par la loi, il aurait pu aller de l'avant.

La voie maritime du Saint-Laurent a empiré nos difficultés concurrentielles. Le commerce pénètre de plus en plus à l'intérieur du pays. Le commerce nous passe sous le nez, et la situation est déplorable. Les ports de Saint-Jean et d'Halifax ont connu un hiver très mauvais et une année désastreuse, la pire de toutes. Certains des tonnages enregistrés ne sont pas mauvais, mais il s'agit de cargaisons en vrac. Aucun transbordement n'est lucratif pour nos débardeurs ni pour l'économie de la région.

Pendant que le ministre se reposera, au cours de la fin de semaine, en se rappelant les succès remportés en faisant adopter divers articles du bill, il devrait songer à présenter une meilleure disposition visant la parité des ports; sinon, lundi prochain sera un autre jour sombre, semblable à avant-hier, alors que le parti libéral s'est vu humilié lorsqu'il a tenté d'éliminer les taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si, dans le même esprit de conciliation dont vient tout juste de parler l'honorable représentant, le comité serait disposé à ne pas voir l'heure afin de lui permettre de poursuivre son propos dans la même veine séduisante? Je suis persuadé que nous aimerions tous l'entendre.

M. Bell: Non, nous avons fait une bonne journée et j'estime que les droits des simples députés doivent être sauvegardés. Si le ministre estime que nous sommes un peu sévères envers lui, j'ai d'assez bonnes nouvelles à lui annoncer. Je puis lui dire que le député d'Acadia ne rentrera peut-être pas avant lundi, tard dans la soirée. La morale de l'histoire, c'est que le ministre a besoin d'être gentil pendant la première partie de la séance, lundi; sinon, nous en toucherons un mot au représentant d'Acadia.

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si le comité m'accordera encore une minute pour faire une suggestion, sur laquelle je demanderais aux députés des provinces atlantiques, notamment aux députés d'Halifax et de Saint-Jean-Albert, de réfléchir? On se souvient que nous avons apporté certains amendements à l'article 16 (3). Je devrais peut-être en donner lecture afin qu'ils soient inscrits au compte rendu du hansard:

a) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent

(i) un désavantage injuste...

• (5.00 p.m.)

Il n'est peut-être pas nécessaire que je lise le sous-alinéa (i), mais le sous-alinéa (ii) se lit comme il suit:

(ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant; ou...

Et voici maintenant la nouvelle partie.

...ou du transport des denrées dans les ports canadiens; ou...»

Il s'ensuit que s'il y avait ou si l'on prétendait qu'il y ait un obstacle excessif au transport des marchandises par les ports canadiens, par suite des taxes ou conditions spécifiées pour le transport, la Commission pourrait en être saisie et elle tiendrait une audience, à la suite de laquelle elle aurait le pouvoir d'émettre une ordonnance en vue de remédier à la situation.

A mon avis, le député d'Halifax, qui vient de parler, pourrait penser que si je ne l'avais pas fait, j'aurais probablement dû le faire, mais puisque j'ai accompli tout ce que les légistes ont proposé pour préserver tous les droits stipulés par la loi, il me semble que les principes de l'article 16 qui permettent à la Commission de s'occuper des taux de concurrence ou de ceux établis par les transporteurs, et de fixer des taxes ou d'autres conditions, donneraient à ces expéditeurs et à ces collectivités et provinces des garanties plus stables que la loi actuelle, tout en offrant d'autres avantages intéressants.

Je suis disposé à inviter un de mes collègues à présenter une motion de ce genre lundi si, après avoir réfléchi au cours de la fin de semaine, certains députés pensent qu'il s'agit d'une addition utile au projet de loi. Quant à moi, je serais plutôt de cet avis.

M. le président: Le comité m'accorderait-il un instant pour revenir au travail accompli en comité lundi dernier? Lors du débat sur l'article 20, on a proposé un amendement visant à insérer un nouvel article 20 et à renuméroter l'ancien article 20 pour en faire l'article 21. Comme en fait foi le compte rendu, à la page 11861, il semble qu'on ait présenté le nouvel article 20 mais qu'on ait oublié de donner suite aux alinéas *b* et *c* de l'amendement visant à renuméroter les articles.

Que le comité m'excuse de cet oubli. Pour rectifier les choses, je demanderais donc au comité d'adopter ces deux alinéas.

Sur l'article 20—

M. le président: Plaît-il au comité que l'article 20, à la page 14 du bill réimprimé, soit renuméroté pour en faire l'article 21?

Des voix: D'accord.

M. le président: Plaît-il également au comité que l'article 21 et son titre, à la page 14 du bill réimprimé, soient supprimés?

Des voix: D'accord.

Sur l'article 42—

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si l'on ferait preuve de la même indulgence à mon égard un instant afin de me permettre un changement technique semblable. On se souviendra qu'un vis-à-vis a proposé un amendement—j'oublie qui c'était en ce moment—à l'article 42. Il disait notamment:

...le gouverneur en conseil peut prendre les mesures législatives ou autres...

J'ai accepté cet amendement sans consulter mes conseillers, mais j'ai fait une réserve en disant que la présidence pourrait peut-être le remanier. Cependant, on me dit que la présidence ne peut rien changer d'autre que la ponctuation. Accepterait-on de substituer «peut faire prendre les mesures législatives ou autres» à «peut prendre les mesures législatives ou autres»? Nous épargnerions un peu de temps lundi en nous entendant là-dessus dès maintenant.

M. le président: Le comité consent-il au changement proposé par le ministre?

Des voix: Entendu.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

M. l'Orateur suppléant: Comme il est cinq heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des mesures d'initiative parlementaire inscrites à l'ordre du jour, soit les bills publics et les bills privés.

LA LOI SUR LES JEUNES DÉLINQUANTS

MODIFICATION RELATIVE AUX LIEUX DE DÉTENTION

M. Frank Howard (Skeena) propose la 2e lecture du bill C-13, loi modifiant la loi sur les jeunes délinquants.

—Monsieur l'Orateur, bien entendu, le présent projet de loi ne vise qu'un des multiples problèmes de nos jeunes gens dans leurs relations avec la loi. L'an dernier, on a rendu public le rapport d'un comité interministériel sur bien d'autres aspects de la situation. Le présent bill a été préparé il y a déjà quelque temps. En consultant la couverture du bill, vous constaterez que nous ne sommes qu'à quatre jours de l'anniversaire de sa première lecture, et on l'a préparé bien longtemps avant cela.

Le comité Fauteux chargé d'étudier certains aspects de la criminologie il y a plus de dix ans, a fait certaines observations qu'on a reproduits aux notes explicatives du bill. Il me serait sûrement impossible d'exprimer ces choses plus succinctement que ne l'a fait le juge Fauteux dans son rapport. Je cite l'observation suivante tirée de la page 28 de son rapport telle que la donnent les notes explicatives:

Jeunes délinquants

Il est surprennant de constater que, sous le régime des lois qui existent actuellement au Canada, une personne âgée de moins de 16 ans peut subir son procès pour une contravention à la loi pénale devant un tribunal destiné aux adultes et être condamné à une longue période d'emprisonnement dans un pénitencier. Cela peut se produire dans n'importe laquelle des nombreuses régions où la Loi sur les jeunes délinquants n'est pas en vigueur. A notre avis, la loi doit sans délai être modifiée de façon à interdire que des moins de seize soient placés dans des institutions où sont incarcérés des adultes; nous recommandons que la loi soit modifiée dans ce sens.

La force de la recommandation se trouve dans le mot «immédiatement». Le comité n'a pas trouvé de raisons qui empêcheraient de prendre des mesures immédiates.

• (5.10 p.m.)

En 1956, la Commission a présenté son rapport au ministre de la Justice. Bien que beaucoup de recommandations de la Commission Fauteux soient tombées dans l'oubli et que divers ministres de la Justice n'en aient parfois pas tenu compte, il n'est pas à l'honneur du gouvernement, du Parlement, des sociologues et de tous ceux qui s'intéressent au rôle des jeunes dans notre société que le rapport et les recommandations du juge Fauteux aient été négligés si longtemps alors que, d'après le juge lui-même, des modifications devaient être apportées immédiatement à certaines lois. Ces modifications s'imposaient en 1956 et avant cela.

Le présent bill a pour objet de concrétiser dans une loi les recommandations du juge Fauteux, afin qu'un enfant ne puisse plus être détenu dans un pénitencier où se trouvent des prisonniers adultes. Personne ne prétendra que les jeunes gens gagnent à être incarcérés avec des criminels endurcis qui ont commis

des crimes de tous genres. De l'avis général dans tout le pays et dans tout le monde occidental, il n'est pas souhaitable de placer des jeunes gens en contact avec des personnes qui ont passé une grande partie de leur vie à pratiquer le crime et à vivre dans les pénitenciers. Si les pénitenciers n'ont pas d'autre utilité, ils sont d'excellentes écoles du crime. Je répète qu'il est triste que cette situation existe depuis longtemps sans qu'aucune mesure législative n'ait été prise à cet égard.

Nous avons en main depuis quelque temps le rapport du comité de la délinquance juvénile. J'avais différé l'étude du projet de loi actuel depuis que le comité avait fait son rapport avec l'espoir que l'étude, promise à mon avis par le solliciteur général, prendrait fin. J'espérais que nous en verrions les heureux effets sous forme d'une mesure législative et de consultations avec les différentes provinces. Il semble que l'étude ne soit pas encore terminée car nous n'avons rien entendu à ce sujet. Il ne semble pas qu'elle ait des résultats, ni complets ni partiels, cette année. Le programme législatif dont le Parlement a été saisi ne mentionne nulle mesure résultant du rapport du comité de la délinquance juvénile.

Ce rapport constitue l'un des problèmes les plus pressants qui sollicitent le pays. La loi sur les banques, que nous devons étudier pendant la session en cours, est sans importance si nous la comparons avec la valeur de notre jeunesse pour la société, avec notre façon de traiter les jeunes et avec la façon dont nous négligeons leurs intérêts légitimes au Canada. Si important qu'il soit, le projet de loi à l'étude concernant les transports ne saurait se comparer aux besoins des jeunes et à la nécessité pour le Parlement de faire quelque chose de valable à l'égard des jeunes qui enfreignent la loi.

Il existe une période décisive dans la vie d'une personne, pendant les années de sa formation, où la société peut venir à son secours. C'est alors que la société peut aider un jeune à surmonter les difficultés. C'est à ce moment-là que les jeunes ont besoin de secours, car leurs voies mèneront soit au crime et à des années de réclusion dans les pénitenciers, soit au chemin droit et étroit, comme nous appelons le courant principal de l'action sociale. Si nous manquons ce moment critique, toutes les tentatives ultérieures de réadaptation accusent successivement des échecs. La statistique du récidivisme dans nos pénitenciers, nos efforts presque vains de réadaptation et nos tentatives de réforme pénologique, que ce soit dans la construction d'institutions ou dans le règlement interne de ces dernières, font voir que les effets bénéfiques ne peuvent être que relativement faibles chez une personne dont l'attitude envers la société et la loi est déjà invétérée.

C'est pourquoi je dis que, quelle que soit l'importance que revêtent pour certains le projet de loi sur les transports et la loi sur les banques, ce ne sont que trivialités à côté de l'avenir de notre génération montante qui, à ce moment crucial de son existence, a besoin qu'on l'aide pour lui permettre de vaincre les obstacles ou les difficultés psychologiques sur son chemin.

Voilà pourquoi nous attendons impatiemment d'apprendre la manière dont le gouvernement se propose d'utiliser d'une façon positive le long rapport du comité sur la délinquance juvénile. Je ne m'attends pas à ce que ce projet de loi subisse un sort différent de celui réservé aux autres projets de loi dont nous avons été saisis pendant cette heure. Il serait même souhaitable, d'ailleurs, de ne pas lui faire subir la deuxième lecture, car le problème est beaucoup plus complexe que le seul aspect de la délinquance juvénile. J'espère toutefois que nous pourrons évoquer plus longuement la question de nos jeunes gens face aux conditions de vie actuelles, de leurs rapports avec la loi et de la manière d'appliquer celle-ci, ainsi que des méthodes pénologiques. J'espère que le solliciteur général pourra dire quelques mots de l'étude que son ministère entreprend, en se fondant sur l'important rapport de ce comité.

M. David MacDonald (Prince): Monsieur l'Orateur, il y a plusieurs semaines que j'attends l'occasion de prendre la parole, pendant l'heure réservée aux députés, à propos de cette mesure législative. Nous devrions être reconnaissants au député de Skeena de l'avoir inscrite au *Feuilleton* et d'avoir attiré notre attention sur cet aspect particulier de la pénologie.

J'appuie sincèrement son projet de loi, mais comme le préopinant l'a signalé, il ne s'agit que d'un aspect d'un énorme problème. Nous nous efforçons de remédier à une situation qui, de plus en plus, tend à devenir une anomalie sociale. S'il existe au Canada un domaine qui est resté dans les ténèbres de l'obscurantisme, dont les progrès ont été très lents sur le plan de la compréhension humaine, c'est bien celui de la manière de traiter nos délinquants sociaux ou criminels.

• (5.20 p.m.)

Je crois sincèrement, comme le député de Skeena (M. Howard) qu'en général, nous n'avons pas tenu compte de toutes les nouvelles théories à notre portée au cours des cinquante dernières années; en fait, nous n'avons pas mis en pratique nos nouvelles connaissances pour sévir contre ceux qui violent nos lois. Je me rends compte, certes, qu'il est question ce soir de jeunes de moins de 16 ans qui—ce que la plupart des Canadiens auront peine à croire—sont actuellement emprisonnés avec les criminels les plus endurcis du pays. Et on agit ainsi au nom de la justice en espérant naïvement qu'on réussira à ramener dans la société ces jeunes gens qui se seraient en quelque sorte assagis et amendés par suite de cette expérience. Si certains Canadiens se demandent actuellement où les criminels se forment, se développent et sont motivés, ils constateront que l'endroit par excellence n'est pas le coin des rues, les salles de billards ou les bars louches—mais les prisons et les pénitenciers.

J'en parle savamment, car, lorsque j'étais étudiant en théologie, je devais, à titre d'aumônier, voir les prisonniers, leur parler et je constatais l'évolution de certains d'entre eux vers une carrière de véritables criminels. A mon avis, une foule d'absurdités ont été écrites et projetées sur le petit écran pour illustrer comment on en arrive là. De temps à autre, on nous raconte des histoires sinistres sur les fils de familles qui, par caprice ou poussés par un désir inexplicable, commettent un crime. Cela peut être intéressant, ce n'est pas réaliste.

Au moins 90 criminels sur 100 viennent de foyers branlants, menacés qui ne leur ont guère offert d'appui. Au début, très souvent, le délit est une simple étourderie qui entraîne, mettons, 30 jours d'emprisonnement. C'est en purgeant cette première peine que les intéressés songent sérieusement à faire du crime leur profession.

Je suis sûr que dans la grande majorité des prisons de comté et des prisons provinciales, il se trouve présentement des jeunes hommes pour ainsi dire imberbes en contact avec des hommes de 45 à 50 ans qui ont roulé leur bosse, qui s'y connaissent en matière d'infraction et dont la vie de délinquance habituelle est ponctuée de périodes d'emprisonnement. Il en est ainsi non seulement dans les prisons provinciales, mais aussi dans les pénitenciers fédéraux. Nous ne persistons pas seulement à permettre à des délinquants relativement peu coupables de vivre aux côtés de criminels endurcis, mais nous les plaçons dans un milieu où il leur est quasi impossible de ne pas apprendre à quels autres délits ils peuvent se livrer à leur sortie de prison. On parle mièvrement d'incarcérer les coupables sous prétexte de protéger la société, mais il est révoltant de songer que trois prisonniers sur quatre commettent quelque nouveau délit après leur libération, pour se retrouver une fois de plus derrière les barreaux.

Je demande: au nom du ciel, à quoi sert dans notre société un système qui n'offre aucun moyen de protection aux citoyens libres ou à ceux qui sont maintenant emprisonnés, mais qui à un moment donné seront libérés? Nous accomplissons tout cela au nom de la justice. Nous croyons avec une naïveté inouie qu'au moyen d'un arrangement de ce genre les hommes seront meilleurs, même si, bien souvent, on nous a démontré qu'à l'époque où nous vivons, l'hostilité engendre l'hostilité, les sanctions, les réactions et la violence. Que gagnons-nous à enseigner aux adolescents que s'ils commettent un acte antisocial en exprimant leur hostilité envers la société, la société se chargera à son tour de les exposer à l'hostilité exercée par les pressions sociales?

C'est pourquoi, en étudiant le bill parrainé par le député de Skeena (M. Howard), ce serait de la folie de notre part de ne pas tenir compte du problème plus vaste qui existe—les pressions croissantes exercées sur notre socitété parce que la plupart de nos prisons—les chiffres nous le révèlent—sont devenues tellement encombrées qu'elles débordent, comme nos pénitenciers.

Et pourtant, nous n'avons pas encore touché au nœud du problème. Le problème est aussi ancien que notre civilisation. Nous sommes censés admettre qu'une personne coupable d'un acte criminel dans notre pays doit, avant tout, être punie. On a exprimé au cours de la session actuelle, le sentiment dominant des Canadiens à l'égard des criminels, lors de notre discussion sur l'abolition de la peine capitale. On n'a pas profité de cette occasion. On s'est saturé de discours pour prouver que nous devons toujours nous assurer de la punition des criminels dans notre société. Pour quelle raison? Pour leur donner une leçon? Si trois personnes sur quatre récidivent en sortant de prison, on ne leur a pas appris grand-chose, à mon avis. Est-ce alors pour leur faire

subir une petite vengeance, comme on pourrait le faire dans les relations privées? Si telle est notre attitude, très bien. Mais reconnaissons que ces personnes sont emprisonnées, non pas par altruisme, ou pour les rééduquer, mais parce que le public crie vengeance. Si notre intelligence du problème ne va pas plus loin, tout ce que je puis dire, c'est que je plains notre société.

Il est intéressant de rattacher cet état d'esprit à l'attitude qu'adoptait la société, il y a cent ans, envers les malades mentaux. Les députés ont sans doute lu dans des livres ou des revues qu'un aliéné, il y a un siècle, était censé être possédé par un esprit mauvais, et que la meilleure chose à faire, croyait-on, était de le battre ou encore de le tourmenter pour qu'il reprenne ses sens. Ils se rappelleront les traitements horribles qu'au nom de la médecine ou de la santé, on a fait subir aux malades mentaux incurables.

Est-ce à ce palier de compréhension que nous en sommes aujourd'hui lorsque nous nous occupons des malades mentaux? Eh bien, non. Quand une personne souffre de dépression nerveuse ou perd le sens des réalités, la punissons-nous? Pas du tout. Nous nous efforçons d'obtenir les meilleurs soins médicaux dès le début, en vue, s'il est possible, du retour du malade à la santé. Compte tenu du savoir et de la compétence dont nous disposons maintenant, nous comprendrons bientôt, je l'espère, dans nos relations avec ceux qui enfreignent les conventions sociales, qu'il ne suffit plus de les punir ou de les enfermer à l'écart, dans l'obscurité.

• (5.30 p.m.)

Nous devons enfin saisir que les criminels sont des malades. Ils ne sont pas malades dans le sens qu'une personne est malade lorsqu'un thermomètre inséré dans sa bouche indique une forte fièvre. Ils ne sont pas malades dans le sens qui si on leur présente un questionnaire et qu'ils répondent d'une façon étrange à trop de questions, on sait que leur esprit fonctionne mal. Ils sont malades, cependant, car ils sont incapables de vivre normalement en société. C'est une nouvelle forme de maladie que nous devons essayer de comprendre. C'est un genre de maladie qui peut se manifester chez un garçonnet de six ans lorsqu'il décide de prendre un objet qui lui fait envie sur un rayon de magasin. Ou c'est peut-être la maladie d'un homme de 55 ans qui décide de falsifier les registres pour s'approprier des milliers de dollars. C'est quand même une maladie.

Quand nous commencerons à raisonner d'une façon aussi éclairée, nous abolirons ces maisons humides, sombres et infectes que nous appelons écoles de justice et de réforme. Nous pourrons faire disparaître ces bâtisses d'un gris sale qui, croyons-nous, protègent d'une certaine façon la société et permettent à l'individu de s'amender. J'espère que la mesure à l'étude nous fournira l'occasion de nous attaquer à ce problème social très profond. J'espère aussi que nous ne le contournerons pas, nous contentant d'expédients, que nous recourrons intelligemment aux meilleures méthodes disponibles pour aider ces malades sociaux, jeunes ou vieux. Nous ne verrons peut-être plus alors de ces jeunes Canadiens de 19 ans, qui sont d'abord emprisonnés pendant deux ans pour avoir entré par effraction dans un poste d'essence, et qui, à peine sortis de prison depuis six mois, décident de voler une ou deux voitures; à 26 ans, après avoir passé cinq autres années en prison, ils sont de nouveau élargis; ayant volé une autre automobile, ils sont de nouveau incarcérés pendant 9 ans. On a maintes fois décrit cette situation. A l'heure actuelle, ces gens sont réduits à vivre comme des animaux entre quatre murs dont les fenêtres sont munies de barreaux.

Ce n'est pas la sorte de vie qui était destinée à un être humain. Ce n'est pas la vie qui vous est destinée, à vous ni à moi. J'espère que le gouvernement étudiera sérieusement le bill dont nous sommes saisis et les réflections que j'ai exprimées. En terminant, j'espère que le comité sur les pénitenciers constitué pendant la session actuelle, deviendra plus actif qu'il ne l'a été jusqu'à présent. Il a tenu très peu de séances depuis le début de la session qui dure maintenant depuis 190 jours. Rien n'indique qu'on ait pris ce problème au sérieux.

Pour ma part, j'espère qu'on accordera beaucoup d'attention et d'intérêt à ce problème, l'un des plus graves problèmes sociaux du pays de nos jours.

M. Leonard Hopkins (Renfrew-Nord): Le problème social dont traite le bill C-13 et la recommandation au sujet de l'abrogation du paragraphe 2 de l'article 26 de la loi sur les jeunes délinquants sont des sujets qui, je suis certain, intéressent vivement tous les députés. Nous éprouvons tous un intérêt humanitaire à cet égard. Ce qui me scandalise grandement dans cette affaire est que dans de nombreux

domaines, nous imposons des lois régissant les jeunes d'un certain âge, mais dans d'autres domaines, avons-nous les lois voulues pour protéger nos jeunes contre divers aspects de la société? A l'échelon provincial, nos lois imposent parfois un couvre-feu de sorte que les adolescents ne peuvent être dans la rue après l'heure fixée. Des lois stipulent qu'ils doivent fréquenter l'école jusqu'à seize ans, sauf certaines exceptions. Nous avons des lois qui stipulent que les jeunes ne peuvent avoir de boissons alcooliques en leur possession. Ils ne peuvent en acheter avant d'avoir atteint l'âge de 18 ou 21 ans. Ils doivent avoir atteint un âge quelconque avant de pouvoir détenir un permis de conduire, se présenter pour occuper un poste électif et avoir le droit de manier les armes à feu.

Cependant nous n'avons pas fixé la limite de l'âge auquel ils pouvaient être mis en prison ou dans une autre institution avec des adultes qui, comme l'a dit l'honorable député de Prince (M. MacDonald), sont des criminels endurcis. Je félicite l'honorable député de Prince d'avoir signalé plusieurs des problèmes sociaux dont il faut tenir compte dans ce secteur de notre société moderne. Je crois qu'il faut considérer cinq milieux principaux lorsqu'on a affaire à la délinquance juvénile. L'un d'eux est le foyer. J'incline à partager l'avis de l'honorable député de Prince à ce sujet. Dans ces programmes de télévision les jeunes gens qui finissent par être impliqués dans des crimes sont d'abord présentés comme des gens qui ont connu une bonne atmosphère familiale. Je crois que les pires ennemis de notre jeunesse d'aujourd'hui sont peut-être la pauvreté et les quartiers de taudis qui existent dans toutes les villes du Canada. Quand les enfants sont élevés par des parents conscients de leurs responsabilités, et quand il y a un échange évident entre les parents et les enfants en général ces enfants ne s'écartent pas beaucoup de la bonne voie.

Je me rappelle un fait qui s'est produit lorsque j'étais enseignant. Un jeune garçon s'était évadé de chez-lui. Les parents ne semblaient pas être pressés de le retrouver car ils pensaient que l'enfant pourrait s'amender en passant une nuit à la belle étoile en proie à la faim, ce qui le forcerait peut-être à rentrer à la maison. Il n'y avait dans ce cas là aucune compréhension de part et d'autre.

Il faut aussi songer à l'Église comme institution sociale. C'est un facteur très important dans la lutte contre la délinquance juvénile, car chaque membre de notre société doit avoir une foi pour le soutenir dans ses mauvais moments. Les enfants élevés dans les bonnes familles sont ceux qui d'habitude vont régulièrement à l'église et ils y reçoivent des préceptes excellents. J'en profite pour dire que je ne prise guère certaines émissions de télévision et je n'ai aucun respect pour ceux qui y sont invités. Il y a des agnostiques qui, reflétant la mentalité contemporaine croient bon de combattre sans cesse la religion. Si nous nous en prenons à la religion et à nos traditions, nous sapons la base même de notre société.

[M. Hopkins.]

• (5.40 p.m.)

L'école est le troisième aspect de la question. L'éducation est un facteur très important. Il faut enseigner à nos jeunes leur rôle futur au sein de la société. Les enseignants peuvent jouer un rôle très important et résoudre les problèmes des élèves grâce à une collaboration étroite avec leur foyer. Très importants, aussi pour le jeune sont ses amis et compagnons, et non pas seulement ses codétenus, comme l'a dit le préopinant, mais ceux qu'il a toujours connus. Le jeune peut aider ses amis et ses camarades qui à leur tour, peuvent l'aider. La société dans laquelle le jeune vit est un autre aspect. Le progrès de la science et de la technologie ces dernières années ont eu des grandes répercussions sur notre mode de vie. Ces progrès ont aussi eu une influence considérable sur nos efforts humanitaires. Un député a mentionné que certaines lois qui existaient il y a un siècle en Angleterre et ici étaient des lois de persécution. Personne en cette Chambre n'a un complexe de persécution, j'en suis sûr, mais les lois changent plus lentement que l'esprit scientifique et la compréhension technologique. Ce que je veux dire, c'est que lorsque nous adoptions des mesures comme celles dont nous sommes saisis, nous devrions nous assurer qu'il existe des installations et des institutions qui peuvent y donner suite d'une façon efficace.

A l'instar du député de Prince, je tiens à féliciter le parrain de ce bill. Nous tirons toujours quelque avantage à examiner sérieusement certaines situations et à les signaler à l'attention des intéressés. Je félicite le solliciteur général qui s'est intéressé vivement à la question en dépit de ce que peuvent penser certaines personnes, mais le rapport n'a été déposé en cette Chambre que cinq ans après l'étude de la délinquance juvénile par le comité parlementaire. Pas étonnant que le gouvernement n'ait pas encore pris une décision finale.

Il y a plusieurs conflits d'intérêts dans cette question relative à la délinquance juvénile. Plusieurs de ces aspects échappent à l'autorité constitutionnelle du gouvernement fédéral. Ces dernières années, nous avons constaté que

le gouvernement d'une fédération comporte de nombreuses difficultés. Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent s'occuper conjointement d'un grand nombre de choses. Avant que les recommandations du rapport de ce comité puissent être mises en œuvre, bien des consultations sont nécessaires, et je dois dire qu'il y en a déjà eu beaucoup. Il faudra régler bien des problèmes financiers, dont ceux qui se rattachent à l'aide financière aux provinces.

Le rapport se divise fondamentalement en trois parties. La première traite de la loi fédérale sur les jeunes délinquants; pourtant l'administration des cours juvéniles relève des provinces. La deuxième traite des relations fédérales-provinciales. La troisième traite d'un ministère de la recherche pouvant être administré par le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux. Cela présente un autre problème qu'il faut résoudre. Il faudra prendre des dispositions pour que les programmes, traitant de la délinquance juvénile et de la réforme des institutions de correction qui s'y rattache, puissent fonctionner efficacement dans la pratique aussi bien qu'en théorie.

Permettez-moi de citer le dernier rapport du comité du service des pardons publié en 1956. Le bill dont nous sommes saisis se reporte à cette partie que je vais citer. A la page 27, le rapport déclare en partie:

> Il est surprenant de constater que, sous le régime des lois qui existent actuellement au Canada, une personne âgée de moins de 16 ans peut subir son procès pour une contravention à la loi pénale devant un tribunal destiné aux adultes et être condamnée à une longue période d'emprisonnement dans un pénitencier. Cela peut se produire dans n'importe laquelle des nombreuses régions où la loi sur les jeunes délinquants n'est pas en vigueur. Certains organismes provinciaux ont été autorisés en vertu de la loi sur les prisons et les maisons de correction à prendre certaines mesures déterminées à l'égard de cette catégorie de délinquants, mais la situation est, cependant, loin d'être satisfaisante, si l'on considère l'ensemble du Canada.

Le paragraphe suivant indique qu'au cours de l'année 1955, 14 personnes âgées de moins de 16 ans ont été admises dans les pénitenciers du Canada. Ces 14 personnes sont importantes pour notre société, surtout pour les autres personnes dans le même groupe d'âge.

Une partie très importante de ce rapport figure à la page 64; le paragraphe se lit ainsi qu'il suit:

> Une personne condamnée à la détention dans un pénitencier ne commence à gagner la remise de peine statutaire que lorsqu'elle entre à l'institution. Il arrive souvent que ces personnes sont retenues pendant un certain temps dans une prison de comté afin d'être disponibles pour rendre témoignage ou pour quelque autre raison, et elles ne peuvent gagner de remise de peine pendant qu'elles sont ainsi détenues.

A la page 92 du rapport, on peut lire certaines recommandations concernant cette très importante question. Je voudrais citer plusieurs de ces recommandations ou buts à atteindre; je commencerai d'abord par l'alinéa *c* qui fait état d'une:

> ...concentration des efforts sur le traitement sous forme de formation au lieu de la simple imposition de peines; il en est particulièrement ainsi de catégories spéciales de délinquants, surtout de jeunes délinquants et de récidivistes;

La recommandation *d* présente comme but à atteindre:

> ...spécialisation des institutions et spécialisation des méthodes de traitement, et concentration du personnel professionnel dans les régions où elles s'impose le plus;

C'est là le véritable nœud de la question. Nous devons embaucher un nombre suffisant de spécialistes pour travailler avec ces personnes afin qu'elles ne reviennent pas sans cesse à nos prisons.

La partie *f* demande un:

> ...programme bien conçu de recrutement et de formation du personnel professionnel;

Cette recommandation constitue un élément essentiel à la réussite de la recommandation formulée à la partie *d*. Le dernier objectif mentionné est le suivant:

> ...empressement à faire des expériences de grande envergure sur tous les aspects du régime correctionnel.

Qu'on me permette de donner lecture de plusieurs des recommandations qui figurent à la page 93 du rapport. Au n° 13, nous lisons:

> Dans tous les cas où une personne déclarée coupable a de 16 à 21 ans ou bien dans tous les cas où l'on peut imposer une peine maximum de deux ans ou plus d'emprisonnement, aucun délinquant ne devrait être condamné à une période d'emprisonnement sans que le tribunal prenne connaissance d'un rapport présentence.

• (5.50 p.m.)

Voyons ensuite le 16e vœu que l'on formule:

> On devrait sur-le-champ apporter à la législation des modifications appropriées afin de prévoir que nulle personne ayant moins de 16 ans ne doit être envoyée dans des institutions pénales où sont détenus des adultes.

Je voudrais ici revenir à ce que je disais tantôt à savoir que nous édictons des lois pour interdire à nos jeunes l'accès aux salles de billard, aux débits de boisson et aux autres endroits publics; nous devons aussi édicter une loi pour mettre nos personnes âgées de moins de 16 ans à l'abri de la compagnie de criminels endurcis, à l'intérieur des prisons. Voici la recommandation n° 20:

> Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux devraient songer sérieusement, dans le cadre de leur programme d'agrandissement des institutions pénales, à l'établissement, au fur et à mesure des besoins, d'institutions supplémentaires à sûreté moyenne.

Je vous donne lecture de la recommandation nº 38:

Il faudrait trouver les moyens d'assurer des soins postérieurs spéciaux à certains types de libérés sur condition, comme les pervers sexuels, les toxicomanes, les alcooliques et les psychopathes.

En terminant, monsieur l'Orateur, je voudrais encore une fois rendre hommage au député qui nous a soumis ce bill d'intérêt privé et au solliciteur général, un humanitaire dans le plein sens du mot, qui s'intéresse vivement à cette question et qui y consacre une grande partie de son énergie. Je sais qu'avant longtemps, ce problème social sera réglé. On ne peut bâtir des écoles pour former la jeunesse et en même temps avoir des prisons remplies de criminels endurcis qui donnent à notre jeunesse une orientation différente de celle que notre société veut lui donner.

M. S. Perry Ryan (Spadina): Monsieur l'Orateur, pour commencer, j'aimerais féliciter le parrain du bill nº C-13. Son objectif d'ordre moral et social me semble excellent. Mais si, de façon fort succincte, il ne s'en prend qu'au paragraphe 2 de l'article 26 de la loi sur les jeunes délinquants, son objectif peut laisser à désirer, du moins à mon humble avis.

Pendant la troisième session de la dernière législature, l'honorable député de Skeena (M. Howard), en proposant le bill nº C-89, avait lancé une attaque assez semblable contre la loi sur les jeunes délinquants. Sauf erreur, il s'en était pris à huit articles de cette loi.

M. Peters: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. L'objet du présent bill n'est pas d'attaquer la loi sur les jeunes délinquants. Le bill à l'étude énonce simplement que la loi sur les jeunes délinquants renferme un article permettant qu'une personne accusée en vertu du Code criminel soit soustraite à la protection de cette même loi. La présente mesure prévoit seulement que la personne en cause devra être agée de 16 ans, et non plus de 14 ans, et ceci en vue de lui assurer encore la protection de la loi sur les jeunes délinquants.

Je suis certain que les députés préféreraient accorder la protection de la loi sur les jeunes délinquants à un adolescent de 16 ans plutôt que de le laisser à la merci du Code criminel. C'est sur quoi nous devrions voter au cours des quelques minutes qui vont suivre et la politique du gouvernement, selon moi, ne devrait pas s'opposer à cette proposition de loi.

M. l'Orateur suppléant (M. Richard): Je signalerais à l'auteur du rappel au Règlement que la discussion a été très générale jusqu'à maintenant. Si certains députés insistent sur une discussion plus directe, on devrait peut-être s'incliner, mais il ne convient pas, à mon sens, de soulever ce point maintenant, puisque le débat s'est amorcé avec la genèse du crime chez les jeunes, dans le discours du député de Prince (M. MacDonald). Toutefois, je suis sûr que le député de Spadina (M. Ryan) voudra s'en tenir à la question.

M. Peters: Monsieur l'Orateur, je n'ai pas invoqué le Règlement par suite d'un débat trop général. J'ai signalé que d'après le député cet amendement visait la loi sur les jeunes délinquants, et j'estime que c'est inexact.

M. Ryan: Monsieur l'Orateur, je ne comprends pas pourquoi le bill nº C-13 n'a pas trait à l'article 13(3) de la loi sur les jeunes délinquants, qui a une portée fort semblable. Récemment, la Cour suprême du Canada a été saisie d'une affaire qui venait de l'Alberta, sauf erreur; la validité constitutionnelle de la loi sur les jeunes délinquants y était mise en cause. Il me semble que le jugement a été réservé. Quoi qu'il en soit, il est probable que notre ministère de la Justice, notre solliciteur général et le ministre de la Justice ne savent pas trop comment s'y prendre pour modifier la loi sur les jeunes délinquants.

Sauf erreur, en l'occurrence il s'agissait d'un délit mineur, d'un quasi-délit—commis, je crois, en contravention de la loi sur la circulation routière—et l'on avait porté une accusation en vertu de la loi sur les jeunes délinquants, qui est une loi fédérale, au lieu de procéder par déclaration sommaire de culpabilité. C'est ce qui a déclenché toute l'affaire et mis en doute la constitutionnalité de la loi sur les jeunes délinquants. Le ministère se trouve aux prises à l'heure actuelle avec un problème capital à ce sujet. Le rapport du ministère de la Justice dont on a tant parlé a été publié en 1965 mais il n'a été déposé qu'en février 1966. Je constate que le tampon de la bibliothèque porte la date du 22 février 1966. Sauf erreur, la préparation de ce rapport a exigé environ cinq ans de travail. Les députés comprendront donc qu'il s'agit d'une question d'envergure.

Le bill nº C-13 a pour objet d'assurer qu'aucun enfant qui a commis un délit, ne soit, sur preuve de culpabilité, incarcéré dans une prison pour adultes. Bien entendu, tout le monde l'admet. L'article 26 de la loi sur les jeunes délinquants renferme déjà une disposition dans ce sens. Au paragraphe 2 on y lit:

Le présent article ne s'applique pas à un enfant qui a été poursuivi en vertu des dispositions de l'article 9.

Le bill nº C-13 abrogerait le paragraphe 2 de l'article 26 de la loi sur les jeunes délinquants. L'article 9 de cette loi stipule que lorsque l'enfant est accusé d'un acte criminel et qu'il est, en apparence ou en réalité, âgé de plus de 14 ans, la cour peut ordonner que l'enfant soit jugé par voie de mise en accusation devant les tribunaux ordinaires lorsqu'elle estime que...

M. l'Orateur suppléant (M. Richard): A l'ordre.

M. Peters: Vous avez réussi le faire échouer en prolongeant la discussion.

M. l'Orateur suppléant (M. Richard): L'heure réservée aux mesures d'initiative parlementaire est terminée.

• (6.00 p.m.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. MacLean: Le leader suppléant de la Chambre nous ferait-il part de l'ordre des travaux de la Chambre pour la semaine prochaine?

L'hon. M. Turner: Monsieur l'Orateur, la semaine prochaine, un fois l'étude du bill nº C-231 terminée, nous aborderons les sujets suivants: L'article nº 117, loi modifiant la loi sur les juges; l'article nº 79, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada; l'article nº 104, le projet de résolution suivant: Que le comité permanent des privilèges et élections soit autorisé à étudier la loi électorale du Canada et à soumettre à la Chambre les propositions qu'il estime opportunes; l'article nº 105, le projet de résolution suivant: Que le rapport du comité des dépenses d'élections, déposé le 11 octobre dernier, soit renvoyé au comité permanent des privilèges et élections; enfin l'article nº 83, deuxième lecture du bill nº C-220, loi prévoyant des appels devant une Commission d'appel de l'immigration au sujet de certaines questions relatives à l'immigration. Ces articles ne seront pas nécessairement étudiés dans l'ordre précité, sauf naturellement le bill nº C-231, dont nous poursuivrons l'étude.

(A 6 h. 05, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 23 janvier 1967.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

QUESTIONS

(Les questions auxquelles un député requiert une réponse orale sont marquées d'un astérisque.)

LE PRÉSIDENT DU SCRUTIN DANS LA CIRCONSCRIPTION DE SHERBROOKE

Question nº 2021—**M. Allard:**

1. Relativement à la réponse à la question nº 1935, quel est le nom de la personne ou des personnes, de l'organisme ou des organismes de Sherbrooke ou d'ailleurs qui ont sollicité la nomination de M. Denis Proteau comme officier-rapporteur pour la circonscription électorale de Sherbrooke?

2. Quelles sont les qualités requises qui ont été considérées pour nommer M. Denis Proteau?

M. Albert Béchard (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État): 1. On ne tient pas de dossiers de recommandations.

2. Les qualités qu'exige la loi.

LES ENTENTES AVEC LES PAYS DE L'OTAN EN MATIÈRE D'ÉCHANGES CULTURELS ET DE RENSEIGNEMENTS

Question nº 2253—**M. Irvine:**

1. Quels sont les pays membres de l'OTAN avec lesquels le Canada a conclu des accords bilatéraux d'échanges culturels et de renseignements, et à quels domaines s'appliquent ces accords?

2. Quelle est la ligne de conduite du Canada dans les domaines suivants à l'égard des pays avec lesquels il n'a conclu aucun accord ou avec lesquels il a conclu des accords limités seulement: *a*) aux échanges de programmes culturels (troupes de théâtre, films, émissions de télévision, expositions), *b*) aux échanges d'étudiants (nombre des étudiants qui y participeront, manière de procéder), *c*) aux échanges de professeurs et de chercheurs scientifiques (nombre de ceux qui y participeront, manière de procéder—bourses d'études), *d*) aux équivalences des diplômés (système utilisé actuellement et système que l'on se propose d'utiliser à l'avenir), *e*) aux échanges de jeunes travailleurs (nombre et manière de procéder), *f*) à l'échange de participants à différents loisirs (camps de vacances, voyages)?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): En ce qui concerne le ministère des Affaires Extérieures:

1. La France est le seul pays avec lequel le Canada a signé un accord culturel général. Cet accord, signé le 17 novembre 1965, a trait aux échanges académiques, scientifiques, techniques et culturels. Le Canada et la France ont également signé un accord sur la coproduction de films en 1963.

Depuis la signature de l'accord culturel général franco-canadien, le gouvernement a pour politique de développer les programmes culturels et de chercher à conclure de tels accords avec un certain nombre d'autres pays, dont plusieurs sont membres de l'OTAN, et en particulier avec ceux d'où sont originaires des groupes importants de la population du Canada. Cependant, compte tenu de l'héritage culturel que le Canada de langue anglaise partage avec la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique, nos relations culturelles avec ces deux pays vont de soi et il n'y a pas eu lieu jusqu'à ce jour de les officialiser par des accords.

2. En l'absence d'accord, l'initiative est laissée entièrement aux organisations publiques et privées de caractère culturel ou académique, tel que Radio-Canada, l'Office national du film, le Conseil des Arts, l'Association des universités et collèges du Canada, etc.

LE RÔLE CULTUREL DU CANADA AU SEIN DE L'OTAN

Question nº 2254—**M. Irvine:**

Quel rôle joue le Canada dans le domaine de la culture auprès de pays membres de l'OTAN, et quel rôle jouent les associations culturelles privées *a*) de nature générale et *b*) d'une nature plus particulièrement atlantique?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Un grand nombre de Canadiens d'origine européenne, dont beaucoup sont venus de pays membres de l'OTAN, cherchent à maintenir des liens culturels avec leur ancienne patrie d'Europe. Il existe en conséquence au Canada un nombre considérable d'associations culturelles privées dont le principal but est d'encourager les relations et les échanges culturels avec les pays de l'Europe, y compris les pays de l'OTAN. Il y a en outre des associations canadiennes dont les activités se rattachent aux domaines les plus variés qui entretiennent des relations sur le plan international. En raison des similitudes que présentent les traditions du Canada avec celles de l'Europe occidentale et des États-Unis, la plupart des rapports internationaux de ces associations sont entretenus avec les pays de la région atlantique.

Ces nombreuses associations sont responsables de leurs propres activités. Vu qu'elles ne sont soumises à aucun contrôle de l'État, elles ne font pas de rapport au gouvernement sur ces activités.

LES RECOMMANDATIONS DE L'OTAN RELATIVES À SON RÔLE CULTUREL

Question nº 2255—**M. Irvine:**

Est-ce que l'on a transmis au Canada les recommandations au sujet du rôle culturel de l'OTAN publiées en 1964, et, dans le cas de l'affirmative, quelle réponse ont donné les autorités canadiennes à ces recommandations?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): En ce qui concerne le ministère des Affaires extérieures:

Si on se réfère ici aux recommandations sur le rôle culturel de l'OTAN adoptées par la Conférence des parlementaires de l'OTAN à la réunion de 1964, elles ont été transmises au gouvernement canadien. De telles recommandations n'appellent pas de réponse officielle. Cependant il y a lieu de constater que les mesures préconisées par la Conférence correspondent dans l'ensemble à la politique du gouvernement en ce domaine.

LES ENTENTES CULTURELLES AVEC LES PAYS NON ENGAGÉS

Question nº 2256—**M. Irvine:**

1. Avec quels pays non engagés le Canada a-t-il conclu des accords culturels bilatéraux ou multilatéraux?

2. Quels sont les aspects généraux de ces accords concernant *a*) l'aide technique à l'éducation, *b*) le nombre d'experts «prêtés», *c*) les institutions construites ou administrées, *d*) les dépenses, *e*) le domaine d'application (primaire, universitaire, technique, *f*) les échanges culturels (troupes de théâtre, expositions), *g*) la répartition des étudiants des pays non engagés reçus au Canada selon le nombre et le genre d'études poursuivies, *h*) les professeurs et les chercheurs scientifiques des pays non engagés reçus au Canada, *i*) les jeunes travailleurs invités au Canada comme apprentis, et *j*) les jeunes gens accueillis au Canada pour prendre part à des activités de loisirs comme les camps de vacances et les rencontres sportives?

3. Quelles sont les activités poursuivies en ce domaine par les associations privées *a*) de nature générale et *b*) de nature plus particulièrement atlantique?

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): En ce qui concerne le ministère des Affaires extérieures:

Les renseignements concernant cette question sont contenus dans la réponse aux questions nº 2253 et nº 2254.

LES INSTITUTIONS FINANCIÈRES DU CANADA INSTALLÉES AUX ÉTATS-UNIS

Question nº 2269—**M. Reid:**

1. Quelles institutions financières canadiennes, à la connaissance du gouvernement, font affaires aux États-Unis, et depuis combien de temps durent leurs opérations aux États-Unis?

2. Quelles sortes d'opérations lesdites institutions financières canadiennes maintiennent-elles aux États-Unis et comment ces opérations diffèrent-elles de celles qu'elles maintiennent au Canada?

3. Quels règlements des autorités fédérales ou du gouvernement des États régissent, aux États-Unis. les opérations des institutions financières étrangères qui font affaires aux États-Unis?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): 1. Les banques et les compagnies d'assurance canadiennes qui, à la connaissance de l'inspecteur général, des banques et du surintendant des assurances, font affaires aux États-Unis sont mentionnées au tableau I ci-annexé.

2. Voir le tableau II ci-annexé.

3. Les banques étrangères qui font affaires aux États-Unis doivent le faire sous l'empire des lois et règlements bancaires de chacun des États dans lesquels elles effectuent des opérations.

L'activité des compagnies d'assurance étrangères aux États-Unis est régie par les lois sur les compagnies d'assurance de chacun des États dans lesquels elles effectuent des opérations. La réglementation est essentiellement analogue à celle que l'on trouve au Canada. Les compagnies sont requises de déposer des états financiers annuels et de garder des biens aux États-Unis pour couvrir leurs exigibilités dans ce pays, et elles font l'objet d'inspections par les surveillants de l'État.

Tableau I

Cinq banques canadiennes ont des bureaux et(ou) des représentants établis aux États-Unis. Ce sont:

Banque	Année approximative du début des opérations aux États-Unis
La Banque de Montréal	Ces banques, ou d'autres banques qui existaient antérieurement et se sont fusionnées à celles-ci à un moment donné, effectuent des opérations d'affaires aux États-Unis depuis plusieurs années, dans certains cas depuis plus de 100 ans.
La Banque de la Nouvelle-Écosse	
La Banque Toronto-Dominion	
La Banque Impériale du Commerce	
La Banque Royale du Canada	

Les compagnies d'assurance canadiennes enregistrées dont les noms suivent ont fait des transactions d'assurance-feu et d'assurance-accident aux États-Unis au cours de l'année 1965:

Compagnie	Année approximative du début des opérations aux États-Unis
British America Assurance Co.	1874
British Northwestern Insurance Co.	1954

[L'hon. M. Martin.]

Canada Health and Accident Assurance Corporation	1961
L'Indemnité, Compagnie canadienne	1930
Compagnie Canadienne de Réassurance	1959
Consolidated Fire and Casualty Insurance Company	1960
Co-operative Fire and Casualty Co.	1960
La Compagnie d'assurance Elite	1955
Federal Fire Insurance Company of Canada	1960
La Compagnie d'assurance Fidélité du Canada	1957
The Globe Indemnity Company of Canada	1928
Gore Mutual Insurance Company	1937
The Great Eastern Insurance Company	1953
La Garantie, Compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	1881
The Hudson Bay Insurance Company	1937
The London and Lancashire Guaranty and Accident Company of Canada	1963
Mérite, Compagnie d'assurance	1964
The Pacific Coast Fire Insurance Co.	1926
Compagnie d'Assurance du Québec	1965
Security National Insurance Co.	1960
Victoria Insurance Company of Canada	1965
Wellington Fire Insurance Company	1960
The Western Assurance Company	1874

Les compagnies d'assurance canadiennes enregistrées qui ont fait des transactions d'assurance-vie et d'assurance contre les accidents et la maladie aux États-Unis au cours de l'année 1965 sont les suivantes:

Compagnie	Année approximative du début des opérations aux États-Unis
Alliance Compagnie Mutuelle d'Assurance-vie	1919
The Canada Life Assurance Company	1926
Compagnie Canadienne de Réassurance (accident et maladie seulement)	1961
La Confédération, Compagnie d'assurance-vie	1926
La Dominion, Compagnie d'Assurance sur la vie	1930
The Excelsior Life Insurance Company (accident et maladie seulement)	1964
La Great-West, Compagnie d'Assurance-vie	1906
L'Impériale, Compagnie d'Assurance-vie	1926
La Compagnie d'Assurance-vie Manufacturers	1903
La Northern du Canada, Compagnie d'Assurance-vie	1924
North American Life Assurance Company	1900
La Northern du Canada, Compagnie d'Assurance-vie	1936
Sun Life du Canada, compagnie d'Assurance-vie	1895
The Western Life Assurance Company	1959
La Compagnie d'Assurance-vie Crown Life	1924

Tableau II

Les opérations des banques canadiennes faisant affaires aux États-Unis sont effectuées par l'entremise des intermédiaires suivants:

1. «Les filiales» qui sont constituées en compagnies en vertu des lois bancaires de chaque État, peuvent recevoir des dépôts et faire des opérations fiduciaires. D'une façon générale, elles doivent se conformer aux mêmes exigences que les autres banques du même État.

2. «Les succursales» qui obtiennent un permis en vertu des lois bancaires de chaque État, peuvent recevoir des dépôts et doivent garder un excédent d'actif sur leur passif.

3. «Les agences» qui s'occupent principalement d'opérations financières résultant du commerce entre le Canada et les États-Unis, et effectuent au nom de leur siège social des prêts et des investissements sur le marché financier des États-Unis. Elles s'occupent également d'opérations de change. En général, elles n'ont pas la permission de recevoir des dépôts ni d'exercer des pouvoirs de fiduciaires. Elles ne sont pas tenues de garder des réserves en espèces.

4. «Les représentants» sont des personnes qui demeurent aux États-Unis et qui ne sont pas autorisées à faire effectivement des affaires bancaires, mais qui facilitent ces affaires par l'intermédiaire de correspondants et qui activent et protègent les intérêts de la maison qu'ils représentent.

Au Canada les banques ne s'occupent pas d'opérations fiduciaires mais elles effectuent des affaires bancaires sur une échelle beaucoup plus vaste que dans le cas de leurs opérations aux États-Unis.

Les compagnies d'assurance qui figurent au tableau I s'occupent d'affaires relatives à l'assurance, bien qu'un certain nombre de compagnies acceptent seulement la réassurance sur les affaires faites aux États-Unis et

elles n'ont pas de bureaux dans ce dernier pays. Il n'y a aucune différence fondamentale dans la nature de ces opérations et celles qu'elles effectuent au Canada.

LA COMPOSITION DU BGR

Question nº 2280—**M. Reid:**

1. Combien d'employés comptait le Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion à compter du 6 décembre 1966?

2. Comment se fait la nomination des employés?

3. Sur quelle base est établie leur échelle de traitement?

4. Combien d'employés du BGR s'occupent de recherches, *a*) dans le domaine de la radio, *b*) dans celui des programmes de télévision, *c*) dans celui de la technique de la télévision, *d*) dans celui de la télévision éducative (ETV) et *e*) dans celui des installations de télévision à antenne collective (CATV)?

5. Combien d'employés du BGR s'occupent de la réglementation des stations radio et des stations de télévision privées ou publiques?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion m'informe comme il suit:

1. Y compris les trois membres permanents du Bureau, l'effectif autorisé comprenait 44 employés le 6 décembre 1966.

2. Par la Commission du service civil.

3. La classe de chaque poste est régie par le Bureau de revision de la classification de la Commission du service civil. L'échelle de traitements de chaque classe est déterminée par le Conseil du Trésor.

4. Dans les cadres actuels du Bureau, chaque employé doit s'occuper de temps à autre de toutes les questions relevant des fonctions du Bureau.

5. 44.

L'UTILISATION D'INSTALLATIONS DU GOUVERNEMENT PAR LA BGR

Question nº 2285—**M. Reid:**

1. Le Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion utilise-t-il les fonctions ou les installations du gouvernement fédéral ou de quelque gouvernement provincial à quelque fin que ce soit, et, dans le cas de l'affirmative, quelles sont ces fins, de quelles fonctions s'agit-il et quelles installations a procurées le gouvernement fédéral ou l'un quelconque des gouvernements provinciaux?

2. Le Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion utilise-t-il les fonctions ou les installations de l'une quelconque des université ou fondations à quelque fin que ce soit, et, dans le cas de l'affirmative, quelles sont ces fins, de quelles fonctions s'agit-il et quelles installations ont procurées lesdites institutions?

3. Le Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion confie-t-il l'étude de ses tâches telles que le Parlement les a établies à des particuliers ou à des organismes privés, et, dans le cas de l'affirmative, combien de ces études ont été ainsi confiées depuis la création du Bureau, et sur quels sujets lesdites études ont-elles porté?

[L'hon. M. Sharp.]

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion m'informe comme il suit:

1. Le ministère des Transports est chargé de l'exploitation technique et des normes techniques des postes de radiodiffusion. Le conseiller technique du Bureau se tient constamment en rapport avec le ministère des Transports en matière de questions techniques. Le Bureau utilise les services de la Commission du service civil et du Conseil du Trésor et il a également eu recours au Service d'analyse eds données du ministère du Revenu national.

2. Non.

3. Oui. Sept études sont en voie d'exécution.

Elles se rattachent à la télévision éducative; aux services de bibliothèque et de documentation; aux régions où existe un seul service de télévision et à la mise de fonds requis pour y aménager et maintenir deux services eu égard aux disponibilités de revenu provenant de la réclame; à l'utilisation éventuelle d'ordinateurs à titre de service de renseignements sur la gestion pour le Bureau; à l'examen et à l'analyse des résultats financiers obtenus par les postes de télévision canadienne privés et le réseau CTV; à ce qui a trait à la propriété multiple; aux méthodes d'écoute de contrôle.

LES RETENUES SUR LES ARRÉRAGES DE SALAIRES PAR LES SOCIÉTÉS FERROVIAIRES

Question nº 2293—**M. Allard:**

Les compagnies de chemin de fer retiennent-elles 15 p. 100 des arrérages de la récente augmentation de 18 p. 100, en plus des retenues pour les fonds de pension des gouvernements et des compagnies, et dans le cas de l'affirmative, cette retenue de 15 p. 100 est-elle justifiée en vertu des dispositions de la Loi de l'impôt s'appliquant aux particuliers?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Les compagnies de chemin de fer retiennent 15 p. 100 du montant en dollars de la récente augmentation rétroactive de 18 p. 100 en plus des retenues pour les fonds de pension des gouvernements et des compagnies. Cette retenue est justifiée et conforme à la loi de l'impôt sur le revenu et à ses règlements d'exécution.

L'ÉCART DES PRIX DES VOITURES AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS

Question nº 2314—**L'hon. M. Dinsdale:**

1. Le gouvernement s'occupe-t-il ou s'occupera-t-il de faire disparaître l'écart, qu'on dit aller jusqu'à $3,000 lorsqu'il s'agit des modèles les plus coûteux, entre le prix d'une voiture vendue au Canada et celui de la même voiture vendue aux États-Unis, et, dans le cas de l'affirmative, quelles mesures a-t-il prises dans ce sens?

2. Les voitures de fabrication canadienne sont-elles vendues moins cher aux États-Unis qu'au

Canada, et, dans le cas de l'affirmative, *a*) pour quelle raison, et *b*) qui bénéficie du prix de revient supplémentaire lorsque la voiture est vendue au Canada?

3. Les voitures de fabrication américaine sont-elles vendues moins cher aux États-Unis qu'au Canada, et, dans le cas de l'affirmative, *a*) pour quelle raison, et *b*) qui bénéficie du prix de revient supplémentaire lorsque la voiture est vendue au Canada?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): 1. Il y a toujours eu un écart considérable entre le prix des voitures, même de modèle identique, aux États-Unis et au Canada. Cette situation est due au fait que le marché des véhicules automobiles est bien plus vaste aux États-Unis qu'au Canada. Ainsi, les fabricants américains de voitures ont profité des bénéfices de la production et de la spécialisation à grande échelle. D'autre part, les proportions réduites du marché canadien n'ont pas permis la spécialisation au Canada et les prix qu'on y pratique ont subi les désavantages de nos programmes de production plus réduits.

Le gouvernement a pris des mesures positives pour réduire appréciablement l'écart entre les prix des voitures au Canada et aux États-Unis. L'un des points les plus importants de l'accord canado-américain sur l'automobile a été la suppression des barrières douanières qui empêchaient les sociétés canadiennes d'avoir accès à des marchés plus étendus. En conséquence, les sociétés canadiennes sont actuellement à même de rationaliser leur production et d'accomplir de sensibles progrès sur le plan de l'expansion et de la rentabilité. Bien que l'écart des prix subsiste, les progrès que nous avons accomplis grâce au programme de l'automobile, nous a déjà permis de le réduire sensiblement.

En 1965, le prix des modèles de série fabriqués au Canada a baissé et le niveau moyen de l'écart a été réduit de 8 p. 100 à moins de 5 p. 100. En 1966, nous avons encore réussi à réduire cet écart et, comme le pays se rend mieux compte des avantages de la production massive, il est à prévoir que la force de la concurrence entraînera une nouvelle diminution de l'écart restant.

2. Si les fabricants canadiens de voitures veulent exporter leurs produits aux États-Unis, ils sont obligés de vendre à un prix compétitif; sinon, ils devront renoncer aux exportations massives qu'ils ont pu s'assurer grâce au programme de l'automobile. La perte de ces ventes, en revanche, contrecarrerait le processus de rationalisation qui s'est accompli au Canada et provoquerait une augmentation des frais et des prix. Mais il est évident que les prix et les conditions de vente des véhicules canadiens à l'étranger sont des transactions commerciales de caractère privé entre vendeur et acheteur. Les prix de vente pratiqués sur ces marchés, infiniment variables selon les conditions locales, sont déterminés par la concurrence qu'on rencontre dans le secteur en cause.

Bien que les frais et les prix pratiqués au Canada aient déjà été sensiblement réduits, il ne nous a pas encore été possible de profiter au maximum des avantages d'un accroissement de la production et de la rationalisation de cette industrie en termes de prix de revient. Il est douteux que quelqu'un puisse bénéficier du maintien de coûts de production plus élevés au Canada.

3. Pour être significative et valable, toute comparaison entre les prix internationaux doit se fonder sur une étude des ventes réelles, dans des conditions identiques ou très semblables. Lorsqu'il s'agit de ventes de voitures au Canada et aux États-Unis, il est extrêmement difficile de mettre le doigt sur une transaction de vente réelle qui puisse se comparer d'assez près à une autre. De nombreux facteurs influencent et déterminent les niveaux des prix et ont des effets sur la différence constatée entre les prix dans les deux pays. L'un des plus évidents est le taux du change des devises. Parmi d'autres facteurs, nous avons les différences des prix du transport, qui varient depuis l'usine jusqu'au détaillant, les taux de la taxe de vente, qui changent d'un État à l'autre et d'une province à l'autre, les profits du détaillant qui diffèrent d'une représentation à l'autre, et même la gamme des options qui varie normalement d'une voiture à l'autre. Le prix que demande un détaillant particulier pour une voiture de même modèle peut différer d'après les circonstances de la vente. Le prix de détail chez un même concessionnaire pour un modèle identique peut également varier en raison des circonstances d'une vente donnée. Néanmoins, on peut dire que pratiquement tous les prix des véhicules automobiles vendus au Canada, qu'ils y soient fabriqués ou qu'ils aient été importés, se rapprochent actuellement de beaucoup du niveau des prix pratiqués aux États-Unis.

L'EXPO '67—LES VISITES DE PERSONNES À FAIBLE REVENU ET DES INVALIDES

Question nº 2379—**M. Basford:**

1. Des dispositions ont-elles été prises pour permettre aux gens qui touchent un faible revenu ou ont une famille nombreuse de visiter l'Expo '67?
2. Quels sont les projets de l'Expo destinés à permettre aux handicapés de visiter l'exposition?

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): 1. Expo-Express est un train électrique qui transportera gratuitement plus de 30,000 personnes par heure. Les visiteurs peuvent utiliser ce train aussi souvent et aussi longtemps qu'ils le désirent.

L'entrée des pavillons, y compris les étalages à thèmes, est gratuite. Cela comprend aussi les pavillons nationaux et les pavillons des exposants privés. Les visiteurs ne paient pas pour voir les différents étalages. La Compagnie canadienne de l'exposition universelle de 1967 organise des spectacles non payants dans les kiosques et places situés dans des endroits stratégiques des différents secteurs. Il y a six endroits où la nourriture et la boisson peuvent s'acheter à des prix raisonnables et contrôlés. Trois grands parcs avec tables et sièges ont aussi été aménagés à l'intention des visiteurs qui veulent pique-niquer.

2. Des dispositions ont été prises en vue d'établir un réseau de transport spécial à l'intention des personnes en fauteuils roulants qui ne pourront utiliser Expo-Express. La plupart des pavillons et des restaurants sont munis de rampes; ils sont donc accessibles aux visiteurs en fauteuils roulants. Lors de la construction, on a tenu compte, dans la mesure du possible, du Code national du bâtiment pour les handicapés, qui préconise des rampes extérieures, des rampes intérieures ou des ascenseurs, des salles de repos, etc. Une liste des endroits accessibles sera publiée dans le guide officiel. Des fauteuils roulants peuvent être loués à plusieurs endroits. On cherche présentement à obtenir une carte de l'emplacement en braille afin de familiariser les aveugles avec les lieux, avant et au cours de leur visite.

L'IMPÔT SUR LE REVENU DES PARTICULIERS EN 1965

Question nº 2386—**M. Mather:**

Quel a été, en 1965, le montant global en dollars de l'impôt sur le revenu des particuliers?

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Les données relatives à la perception des impôts représentent les recettes de l'année financière. Pour l'année financière comprise entre le 1er avril 1965 et le 31 mars 1966, inclusivement, le total des recettes de l'impôt sur le revenu des particuliers, diminué des remboursements, a été de $3,166,638,662. Ce montant comprend l'impôt fédéral sur le revenu de $2,142,510,735, l'impôt de sécurité de la vieillesse de $494,900,000 et l'impôt provincial sur le revenu de $529,227,927.

LES DÉPENSES DE LA DÉFENSE EN 1965

Question nº 2387—**M. Mather:**

Quel a été, en 1965, le montant global en dollars des dépenses pour la défense?

L'hon. Léo Cadieux (ministre associé de la Défense nationale): Les dépenses faites pour la défense pendant l'année financière 1965-1966 se sont élevées à $1,548,446,784.

[M. Cantin.]

LES TRAITEMENTS DU PERSONNEL DE GESTION ET TECHNOLOGIE DU NATIONAL-CANADIEN

Question nº 2391—**M. Godin:**

Pour l'année 1965, quel était le salaire au Canadien-National, *a*) des 4,764 membres du personnel de gestion et de surveillance, *b*) des 3,003 adjoints professionnels et techniques?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La direction des chemins de fer Nationaux du Canada communique les renseignements suivants:

Les totaux extraits des chiffres donnés dans la Partie VI (statistiques sur l'emploi) du transport ferroviaire, publiés chaque année par le Bureau fédéral de la statistique, sont les suivants: *a*) $37,973,939; *b*) $21,177,518.

LE REMBOURSEMENT DES DÉPENSES D'EMPLOYÉS DU NATIONAL-CANADIEN

Question nº 2392—**M. Godin:**

1. Les Chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils cessé d'inscrire les dépenses dont le remboursement est réclamé par ses employés?

2. Dans le cas de l'affirmative, *a*) en quelle année, *b*) la compagnie a-t-elle l'intention de réorganiser un service de statistique à cet effet.

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La direction des chemins de fer Nationaux du Canada communique les renseignements suivants:

1 et 2. Non. Voir également la réponse à la question nº 1887 à la page 8334 des *Débats* du 5 octobre 1966.

LE CONTRAT DE CONSTRUCTION DE L'INSTITUTION PÉNALE DE SPRINGHILL (N.-É.)

Question nº 2394—**M. Coates:**

1. Quel était le montant primitif du contrat accordé à la *Foundation Company* pour la construction de l'institution pénitentiaire destinée aux jeunes délinquants, à Springhill (N.-É.)?

2. Le contrat de la *Foundation Company* contenait-il une clause sur la date de la fin des travaux, et, dans le cas de l'affirmative, quelle était cette date limite?

3. Quelle somme d'argent la *Foundation Company* a-t-elle reçue jusqu'à maintenant et, si cette somme excède le montant primitif, à quelle fin a-t-on payé les sommes supplémentaires?

4. A-t-on réglé le problème d'approvisionnement en eau de cette institution et, dans le cas de l'affirmative, quelle entente est intervenue, et avec qui, pour approvisionner l'institution en eau?

5. Qui a construit la clôture entourant l'institution, quel était le coût de construction primitif de cette clôture, à combien évalue-t-on les dommages causés à la clôture par la récente tempête, qui doit s'occuper de réparer les dommages, et quel est le coût de la réparation?

L'hon. G. J. McIlraith (ministre des Travaux publics): 1. $8,890,800.

2. Oui, le 9 mai 1966.

3. $8,825,438.67.

4. Non.

5. La *Foundation Maritime Limited,* au coût de $99,000. Une enquête est actuellement en cours afin de déterminer l'importance des dommages, qui est responsable de ces dommages et le coût des réparations.

LES PROJETS DE CONSTRUCTION ROUTIÈRE À FRAIS PARTAGÉS

Question nº 2395—**M. Jamieson:**

1. Combien de projets de grand-routes à coûts partagés étaient en voie de réalisation en Nouvelle-Écosse en 1966 en vertu *a*) de l'entente sur la route transcanadienne, *b*) de l'entente nº 1 conclue avec l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique et *c*) de l'entente nº 2 conclue avec l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique?

2. Quel est le coût total de ces projets?

3. A combien estime-t-on le coût des travaux exécutés en 1966 en vertu *a*) de l'entente sur la route transcanadienne, *b*) de l'entente nº 1 conclue avec l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique et *c*) de l'entente nº 2 conclue avec l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique?

4. Combien a dépensé le gouvernement du Canada pour les travaux exécutés en 1966 en vertu de chacune de ces ententes?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports m'informent comme il suit:

1. *a*) 64, *b*) 11, *c*) 14.

2. Route transcanadienne, $33,823,103. L'entente nº 1 de l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique $5,842,650. L'entente nº 2 de l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique $9,513,088.

3. *a*) $18,812,500, *b*) $2,365,037, *c*) $4,506,039.

4. Route transcanadienne, $16,931,250. L'entente nº 1 de l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique $1,182,518. L'entente nº 2 de l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique $2,253,045.

[*Français*]

QUESTION RELATIVE À LA POPULATION DE YELLOWKNIFE

Question nº 2404—**M. Laprise:**

Quelle est la population actuelle de Yellowknife?

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): Le comptage préliminaire du recensement du Canada de 1966 donne un chiffre de 3,674 habitants pour la ville de Yellowknife.

[*Traduction*]

L'AÉROPORT DE GANDER—LE CONTRAT DE DE LA SOCIÉTÉ «COMMERCIAL CATERERS»

Question nº 2408—**M. MacEwan:**

1. La *Commercial Caterers Ltd.* paie-t-elle au gouvernement ou à un organisme du gouvernement une part quelconque du loyer que doivent verser ses employés pour les logements qu'ils occupent à l'aéroport de Gander et, dans le cas de l'affirmative, quelle part du loyer mensuel paie-t-elle?

2. Quelle est la durée du contrat présentement en cours entre la *Commercial Caterers Ltd.* et le ministère des Transports à l'aéroport de Gander?

3. S'agit-il d'un contrat en régie intéressée?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): 1. Oui. Les employés de la *Commercial Caterers* versent à la SCHL un loyer qui représente la proportion suivante de leur salaire: 20 p. 100 des premiers $3,000 de leur salaire annuel, et 30 p. 100 de leur salaire annuel qui excède $3,000. Si le loyer ainsi calculé ne suffit pas a combler le loyer rentable du logement occupé, la *Commercial Caterers* verse la différence, qui s'établit en moyenne, par mois, pour chaque employé à $33.44.

2. Cinq ans, du 12 mai 1964 au 11 mai 1969.

3. Non. La *Commercial Caterers* reçoit une rémunération de gestion. Elle acquitte toutes les dépenses et remet chaque mois au ministère l'excédent des recettes sur les dépenses.

[*Français*]

RELATIONS ENTRE LES CENTRES FÉDÉRAUX DE LA MAIN-D'ŒUVRE ET LES BUREAUX DE PLACEMENT DU QUÉBEC

Question nº 2409—**M. Godin:**

Les bureaux du centre de la main-d'œuvre du Canada entretiendront-ils des relations officielles avec les bureaux de placement provinciaux de Québec?

M. John C. Munro (secrétaire parlementaire du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Le ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration et les centres de main-d'œuvre du Canada entretiennent des relations de travail avec divers ministères et organismes des gouvernements provinciaux. Au Québec, ces relations de travail sont entretenues avec les ministères de l'Éducation, du Travail, de la Famille et du Bien-être social, avec le Bureau d'aménagement de l'est du Québec et d'autres organismes.

On entretient aussi ce genre de relations avec les bureaux de placement de la province de Québec, lorsque le besoin s'en fait sentir.

[*Traduction*]

LA DISTRIBUTION DE BEURRE DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE

Question nº 2411—**M. Godin:**

Par quelles compagnies canadiennes sera distribué le beurre que nous importons actuellement de la Nouvelle-Zélande, et à quel prix ce produit a-t-il été acheté?

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): Le beurre sera distribué par la Commission canadienne du lait aux maisons qui auront besoin d'approvisionnements, au même prix que commandera le beurre canadien. Il n'est pas dans l'intérêt des opérations commerciales de la Commission canadienne du lait de divulguer le prix d'achat de ce beurre.

L'ACHAT ET LA DISTRIBUTION DE BEURRE DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE

Question n° 2416—**M. Howe (Wellington-Huron):**

1. Est-ce que la Commission des produits laitiers nouvellement formée a effectué l'achat de 2,240,000 livres de beurre de la Nouvelle-Zélande directement ou par l'intermédiaire d'un agent, et, si l'achat s'est effectué par l'intermédiaire d'un agent, qui était cet agent, et a-t-il effectué cette transaction en son propre nom ou pour une compagnie canadienne?

2. Ce beurre pourra-t-il entrer au Canada en franchise, et, dans le cas de la négative, quel tarif douanier sera appliqué?

3. Ce beurre devra-t-il être étiqueté de façon à indiquer qu'il est importé de la Nouvelle-Zélande?

4. Ce beurre sera-t-il vendu au consommateur au même prix que le beurre canadien?

5. A-t-on dû importer ce beurre à cause d'une baisse dans la production du beurre au pays?

6. Le gouvernement consultera-t-il les producteurs de crème avant de rendre publique sa politique laitière pour 1967, de façon que cette section de l'industrie laitière reçoive des recettes égales à celles que reçoivent tous les autres producteurs laitiers?

L'hon. J. J. Greene (ministre de l'Agriculture): 1. La Commission canadienne du lait négocie l'achat du beurre directement du *New Zealand Dairy Board.*

2. Les droits s'élèvent à 5c. la livre.

3. Les contenants dans lesquels le beurre sera importé porteront une marque de la Nouvelle-Zélande. Il n'est pas exigé que la marque soit en caractères imprimés.

4. Il sera vendu aux grossistes canadiens au même prix que demande l'Office de stabilisation des prix agricoles pour le beurre canadien.

5. La mesure a été prise pour compléter les stocks limités offerts en vente par l'Office de stabilisation des prix agricoles, afin d'assurer que l'offre soit suffisante, et pour parer à la montée en flèche des prix du beurre vers la fin de l'hiver.

6. Les observations relatives au programme laitier sont acceptées volontiers quand elles viennent de tous les secteurs de l'industrie laitière. Les producteurs de crème reçoivent maintenant par livre de matière grasse absolument le même montant à titre de subvention fédérale que celui qui est payé aux expéditeurs de lait industriel.

LES INSTANCES RELATIVES AU CONSEIL DES COMMISSAIRES D'OROMOCTO (N.-B.)

Question n° 2429—**M. MacRae:**

1. Est-ce qu'un membre du gouvernement du Nouveau-Brunswick a exposé des griefs au gouvernement fédéral, au cours des mois de mai ou de septembre, ou à tout autre moment au cours de 1966, concernant la représentation par voie de vote au Conseil des Commissaires de la ville d'Oromocto?

[L'hon. M. Greene.]

2. Dans le cas de l'affirmative, qui a exposé ces griefs?

3. Si ces griefs ont bien été soumis, quelle a été la réaction du gouvernement?

L'hon. Léo Cadieux (ministre associé de la Défense nationale): 1. Oui.

2. L'honorable William Duffie.

3. La question est à l'étude.

[*Français*]

PROGRAMME VISANT À ENCOURAGER LES LES CANADIENS À VISITER LEURS PAYS

Question n° 2459—**M. Laniel:**

Est-ce que l'Office de tourisme du gouvernement canadien encourage les Canadiens à passer leurs vacances dans leur propre pays, et, dans le cas de l'affirmative, de quelle façon?

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): Nos services travaillent de plus en plus activement à la promotion des voyages interprovinciaux pour encourager les Canadiens à visiter davantage leur propre pays. L'Office de tourisme du gouvernement canadien, les gouvernements des provinces et les compagnies de transport prennent une part active à l'exécution de cette campagne, qui est intitulée «Découvrons le Canada». En particulier, les subventions fédérales équivalent aux dépenses de publicité touristique des provinces, au total de $250,000, qui ont été prises en charge par l'Office de tourisme pour l'exercice 1966-1967, ont eu pour effet certain d'encourager les Canadiens à voyager au Canada. En 1967, il est à prévoir que ces voyages interprovinciaux seront exceptionnellement nombreux.

[*Traduction*]

QUESTION TRANSFORMÉE EN ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

LES NORMES À LA PRISON DES FEMMES DE KINGSTON

Question n° 2118—**M. Orlikow:**

1. Comment se fait la réception des détenues à la prison des femmes de Kingston?

2. Où vont les détenues une fois terminées les formalités de la réception, et comment détermine-t-on le lieu de leur destination?

3. *a*) Sur quoi se fonde-t-on pour décider de diriger des détenues vers le nouvel édifice, *b*) sépare-t-on les nouvelles détenues, surtout les délinquantes primaires, des détenues qui ont un dossier chargé?

4. Comment règle-t-on les problèmes de comportement?

5. *a*) Quand a-t-on recours à l'isolement cellulaire, *b*) au cours des trois dernières années, combien de détenues a-t-on mises en cellule disciplinaire et, de ce nombre, combien ont été ainsi isolées une fois, deux fois, trois fois, plus de trois fois?

6. Pendant combien de temps peut-on garder des détenues en cellule disciplinaire?

7. Y a-t-il un nombre maximum de jours par mois ou par année pendant lesquels on peut garder des détenues en cellules disciplinaire?

8. En quoi consiste l'aménagement matériel des cellules disciplinaires?

9. Dans quelles circonstances enlève-t-on le matelas?

10. Dans combien de cas a-t-on enlevé les matelas des cellules disciplinaires, et sur quoi les détenues couchent-elles en pareils cas?

11. De quoi se composent les repas des détenues en cellule disciplinaire?

12. Dans quelles circonstances modifie-t-on la composition des repas des détenues en cellule disciplinaire?

13. Comment assure-t-on la surveillance des détenues en cellule disciplinaire?

14. Les fonctionnaires supérieurs du Ministère et le personnel des prisons connaissent-ils bien les études qui ont été effectuées sur les effets psychologiques de l'isolement cellulaire?

15. Prend-on des mesures pour aider la détenue en cellule disciplinaire à surmonter l'effet psychologique accablant de l'isolement total, comme on le fait dans les institutions provinciales pour femmes en Ontario, où l'on s'efforce de maintenir des rapports étroits avec les détenues au cours de leur bref séjour dans une cellule disciplinaire, et, dans le cas de l'affirmative, quelles sont ces mesures?

16. De quels moyens dispose-t-on pour soigner les détenues qui sont malades *a*) physiquement; *b*) mentalement?

17. *a*) Dans quelles circonstances met-on les menottes aux détenues, *b*) au cours de chacune des trois dernières années, combien de fois a-t-on mis les menottes aux détenues, et dans combien de cas a-t-on mis les menottes plus d'une fois à la même détenue?

18. Quelle sorte de vêtements les détenues portent-elles lorsqu'elles sortent de l'institution pendant la durée de leur peine, par exemple, lorsqu'elles se rendent au tribunal ou vont voir un enfant?

[Le document est déposé.]

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LA RÉPONSE À LA PROTESTATION AMÉRICAINE AU SUJET DE LA «MERCANTILE BANK» —LA VENTE DE MÉDICAMENTS AU VIETNAM DU NORD

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, le premier ministre nous dirait-il si le gouvernement du Canada a répondu à celui de Washington au sujet de la *Mercantile Bank*? Nous dirait-il, en outre, si, dans cette communication ou dans une autre, nous avons protesté contre les règlements plus stricts qui s'appliqueront désormais à l'achat des médicaments, les filiales canadiennes de produits pharmaceutiques ayant reçu l'ordre de ne pas vendre aucun médicament dont la destination ultime est le Vietnam du Nord?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, en ce qui concerne la première question, comme le cabinet doit s'occuper demain de la réponse à donner, je compte qu'elle sera communiquée au gouvernement des États-Unis au cours de la journée de demain ou mercredi matin.

Pour ce qui est de la deuxième question, le ministre du Commerce a fait une déclaration sur ce sujet vendredi matin et, à la lumière des faits qu'il a rendus publics pour bien montrer que les entreprises canadiennes, filiales ou autres, ne se soumettent qu'aux lois canadiennes et comme Washington n'est guère disposé à contester cette déclaration, je ne crois pas qu'une protestation de la part du gouvernement soit nécessaire.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, le premier ministre nous dirait-il si les deux notes des États-Unis au sujet de la *Mercantile Bank* contenaient la menace implicite que les mesures envisagées par le gouvernement ou le Parlement canadien pour limiter les opérations de la *Mercantile Bank* inciteraient peut-être le gouvernement des États-Unis, par représailles, à saisir le Congrès américain d'un projet de loi restrictif?

Le très hon. M. Pearson: Je ne puis évidemment pas révéler à la Chambre le contenu de la note des États-Unis, d'autant plus qu'on n'y a pas encore répondu. J'espère toutefois qu'on y répondra demain. Naturellement, pour que la note et la réponse soient publiées, il faudrait que les deux gouvernements y consentent. Je ne puis pas non plus, cela va de soi, prendre un engagement au sujet de ce que le Congrès des États-Unis fera ou ne fera pas à propos d'une mesure législative présentée à cette assemblée, mais je puis donner à la Chambre l'assurance que rien dans l'attitude que nous avons adoptée ne pourrait motiver une mesure comme celle que mon très honorable ami juge possible, et le gouvernement des États-Unis connaît très bien notre attitude à ce sujet.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, une dernière question. A-t-on signalé au premier ministre un très long article d'Arch MacKenzie, dans la *Gazette* d'aujourd'hui, selon lequel il y a danger que le Congrès adopte cette mesure à titre de représailles?

Le très hon. M. Pearson: J'ai vu cet article et je n'ai pas l'intention de le commenter, car, selon nous, la situation ne motive pas de telles mesures de la part du Congrès ou du gouvernement des États-Unis. Nous ne pouvons qu'espérer et prévoir qu'ils n'en feront rien.

LE VIETNAM—DEMANDE D'AIDE POUR LES VICTIMES DE LA GUERRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): En l'absence du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, j'adresserai ma question au premier ministre. Auparavant, je ne puis m'empêcher de faire remarquer au premier ministre et aux membres de son cabinet que M. Robert Mackenzie a déclaré que notre période des questions valait beaucoup mieux que celle de la Chambre des communes britannique.

Quant à ma question, la voici: J'ai demandé, le 9 janvier, au secrétaire d'État aux Affaires extérieures si le gouvernement canadien avait reçu une demande des quakers canadiens tendant à obtenir notre assistance pour l'expédition de fournitures médicales au Vietnam du Nord et au Vietnam du Sud. Est-ce exact et quelle réponse a-t-on donné à cette demande?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Première question: le professeur Mackenzie, vivant à Londres, n'a pas l'avantage d'assister à nos débats. J'ignore si cela le ferait changer d'avis.

Deuxième question: Il est possible que le secrétaire d'État aux Affaires extérieures ait reçu une lettre à ce sujet. Je vais aller aux renseignements sans tarder.

DEMANDE D'AIDE ACCRUE AUX PAYS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, en l'absence du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, puis-je poser une question au premier ministre? Ces jours-ci, on rend des hommages bien mérités à la mémoire de Nick Cavell et je me demande si le gouvernement juge que l'occasion serait bien choisie pour augmenter sensiblement les contributions du Canada aux pays en voie de développement?

M. l'Orateur: A l'ordre. Le moment n'est pas opportun pour poser une telle question. Vous devez la faire inscrire au *Feuilleton*.

M. Knowles: Puis-je la formuler autrement, monsieur l'Orateur? Le premier ministre peut-il nous dire si la Chambre sera informée au cours de la présente session d'un projet du gouvernement visant à augmenter son aide aux pays en voie de développement?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, permettez-moi de répondre que je crois être ici le mieux renseigné pour apprécier les services distingués que Nik Cavell a rendus à son pays et aux pays en voie de développement grâce aux services d'aide à l'étranger. Je me joins aux autres députés pour déplorer sa perte.

Quant à la deuxième partie de la question, le gouvernement a beaucoup augmenté son aide à l'étranger cette année. Nous avons l'intention d'y consacrer au total 1 p. 100 du revenu national d'ici peu de temps.

[*Plus tard*]

M. Knowles: Monsieur l'Orateur puis-je poser au premier ministre une question supplémentaire à celle que je lui ai posée plus tôt cet après-midi? Pourrait-il prendre des dispositions pour déposer sur le bureau de la Chambre ou pour demander au secrétaire d'État aux Affaires extérieures de déposer le document relatif aux contributions qui seront versées cette année ou sous peu à l'aide extérieure et qui représentent 1 p. 100 de notre revenu national selon le premier ministre?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, je crois que la Chambre connaît déjà en détail le montant des contributions versées à l'aide extérieure au cours de cette année. Si, toutefois, il y a autre chose à ajouter à ce qui a déjà été dit à la Chambre, je le ferai volontiers.

PROJET DE CRÉATION D'UNE ASSOCIATION DE PARLEMENTAIRES FRANCOPHONES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David MacDonald (Prince): Ma question s'adresse également au premier ministre et a trait à la visite proposée de son secrétaire parlementaire, le député de Mont-Royal, en Afrique. Pourrait-il me dire quand il prévoit l'établissement d'une association de parlementaires des pays francophones et quels pays en feront partie?

M. l'Orateur: A l'ordre. Je doute que la question soit urgente et je prétends que le député ne peut la poser maintenant.

[*Plus tard*]

M. MacDonald: Monsieur l'Orateur, j'aimerais formuler autrement ma question; j'espère qu'elle sera alors recevable. Je demande simplement au premier ministre s'il est vrai que son adjoint parlementaire est en Afrique, où il essaie de former une association des parlementaires des pays francophones.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, mon adjoint parlementaire visite présentement certaines capitales de l'Afrique francophone, y compris Dakar

et Tunis, où le Canada a nommé des ambassadeurs en résidence en 1966. Cette visite marquera l'intérêt que le Canada attache à l'expansion des relations bilatérales avec l'Afrique francophone et permettra, je l'espère, des discussions officieuses avec les dirigeants africains en ce qui concerne les diverses demandes de contrats accrus parmi les pays francophones, qui ont été formulées ces derniers mois. Bien entendu, mon adjoint parlementaire examinera sur les lieux les progrès réalisés dans la mise en œuvre du programme d'aide du Canada dans ces pays.

M. MacDonald: Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Le premier ministre nous dirait-il si l'on prévoit que les provinces auront un rôle à jouer, comme dans l'Association des parlementaires du Commonwealth?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plait. Cette question me paraît irrecevable.

LES FINANCES

LA CONFÉRENCE DES MINISTRES DES FINANCES EN GRANDE-BRETAGNE ET LES TAUX D'INTÉRÊT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une double question au ministre des Finances. A présent que la conférence monétaire des cinq puissances s'est terminée en Grande-Bretagne par la recommandation de réduire les taux d'intérêt sur les emprunts internationaux, le ministre pourrait-il dire quelle est sa propre politique au regard de cette décision?

Deuxièmement, vu que le groupe des dix et les dirigeants de la conférence mondiale sur la monnaie commencent leurs sessions demain, le ministre peut-il dire à la Chambre quelle politique le Canada préconisera à cette réunion?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Pour répondre à la première question posée par le député, monsieur l'Orateur, le Canada, comme je l'ai précisé, a bien accueilli le relâchement récent du crédit à travers le monde. D'après moi, une réduction des taux d'intérêt profiterait à tous les pays du monde, y compris au Canada. Voilà un des objectifs de la politique du Canada.

Quant à la deuxième question, si je comprends bien, nos délégués au groupe des dix députés, qui comprend mon adjoint et celui du gouverneur de la Banque du Canada, traiteront surtout des questions des disponibilités financières internationales. J'ai déjà précisé publiquement en cette enceinte et ailleurs quelle est notre attitude à cet égard.

RADIO-CANADA

LA TÉLÉDIFFUSION DES ÉPREUVES DE CHAMPIONNAT DANS LES CENTRES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au secrétaire d'État du Canada. Il s'agit d'un télégramme urgent du maire de Trail (C.-B.), endossé par les maires de toutes les villes de l'intérieur de la Colombie-Britannique. Comme les membres de l'équipe nationale de ski, y compris M[lle] Nancy Greene, participeront aux épreuves DuMaurier qui se dérouleront au mont Garibaldi les 28, 29 et 30 janvier et que tous les habitants du littoral de la Colombie-Britannique, mais non ceux de l'intérieur, pourront regarder ces épreuves à la télévision après les nouvelles de onze heures, le ministre signalerait-il le fait aux fonctionnaires compétents de Radio-Canada afin que cette émission très intéressante soit transmise par toutes les stations de télévision de l'intérieur de la province?

L'hon. Mlle LaMarsh: Volontiers, monsieur l'Orateur.

LA PARTICIPATION DE M. VON THADDEN À L'ÉMISSION «SUNDAY»

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Je voudrais demander au secrétaire d'État si la présence d'un ministre aussi important et influent que le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social à l'émission *Sunday* en même temps que M. von Thadden veut dire que le cabinet approuve l'apparition de cet homme à Radio-Canada? Deuxièmement, le conseil d'administration de la Société Radio-Canada a-t-il étudié la question de permettre ou non l'interview de von Thadden, et M. Maxwell Cohen, membre éminent du conseil, avait-il donné son approbation?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, ni mon collègue de la Santé nationale et du Bien-être social ni la Société Radio-Canada ne m'ont demandé la permission de mettre en ondes une partie de l'émission d'hier soir qui, à mon avis, a été fort intéressante, s'il importe que je me prononce là-dessus. Je puis ajouter que personne non plus ne m'a demandé la permission de présenter le reste de l'émission. J'ignore si le conseil d'administration de la Société Radio-Canada a étudié la question, mais je me renseignerai volontiers auprès de la direction.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. L'honorable représentante est-elle en mesure d'indiquer la réaction de la Société quant à la proposition du député de Burnaby-Coquitlam, qu'elle devait, comme elle l'avait dit lundi dernier, communiquer à la Société, à savoir si d'autres porte-parole de l'Allemagne auraient l'occasion de présenter leurs points de vue sur les ondes de Radio-Canada afin que nous ayons une idée juste de la politique dans ce pays?

L'hon. Mlle LaMarsh: Monsieur l'Orateur, cette demande a été communiquée par l'envoi d'un exemplaire du hansard quotidien à la direction de la Société Radio-Canada. La Société ne nous a pas envoyé de réponse officielle et je n'ai pas eu de pourparlers avec la direction depuis lors.

LA CHAMBRE DES COMMUNES

LA MACHINE À VOTER ÉLECTRONIQUE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Heath Macquarrie (Queens): Monsieur l'Orateur, j'aurais une question à poser au ministre des Travaux publics en sa qualité de leader de la Chambre. Cette question découle d'articles récents qui ont fait écho à une déclaration de son collègue, le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, concernant les méthodes de mise aux voix en cette enceinte et le désir de nous mettre au diapason du 20e siècle. A ce propos, le leader de la Chambre nous dirait-il si l'on envisage sérieusement d'installer ici un appareil digne du 20e siècle, c'est-à-dire une machine à voter électronique?

M. l'Orateur: A l'ordre. A mon avis, la question n'a pas un caractère d'urgence et n'exige pas de réponse immédiate. Je propose au député d'inscrire sa question au *Feuilleton* ou de la soulever plus tard dans la journée, s'il le désire.

M. Macquarrie: A dix heures, monsieur.

LE CENTENAIRE DE LA CONFÉDÉRATION

PROTESTATIONS CONTRE L'ITINÉRAIRE DU TRAIN DU CENTENAIRE EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, j'aimerais adresser ma question au premier ministre et lui demander s'il a reçu des télégrammes du Conseil du travail de Kitimat-Terrace et du district ainsi que du Conseil des métiers du bâtiment de Kitimat dans lesquels on proteste contre l'itinéraire du train du centenaire dans cette région du pays; et, si oui, quelles mesures a-t-il prises à l'égard de ces télégrammes.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Oui, monsieur l'Orateur, j'ai bien reçu les télégrammes en question avant le déjeuner. J'ai appris que l'itinéraire du train du centenaire a été établi après de nombreuses consultations tenues entre la Commission du centenaire, les provinces et les compagnies de chemin de fer. Dans chaque cas, les provinces intéressées ont entièrement approuvé cet itinéraire.

On m'a aussi appris qu'il a fallu tenir compte d'un certain nombre d'éléments, comme l'accessibilité à un aussi grand nombre de personnes que possible, la disponibilité d'une voie d'évitement où garer le train, le temps que passera le train dans la province, la visite d'une caravane qui suivra dans la région, et d'autres considérations. Je suis désolé que le train ne puisse s'arrêter dans toutes les localités canadiennes, y compris le lieu d'où émane le télégramme, Kitimat en Colombie-Britannique.

PORTAGE-LA-PRAIRIE—LA VISITE DU TRAIN DU CENTENAIRE PAR LES ÉCOLIERS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. S. J. Enns (Portage-Neepawa): Monsieur l'Orateur, je veux poser au secrétaire d'État une question sur l'itinéraire du train du centenaire. On peut facilement comprendre que dans certaines localités le train ne pourra s'arrêter que pour une fin de semaine. A Portage-la-Prairie, où le train doit s'arrêter un samedi, un dimanche et un lundi, la collectivité a appris que le train ne pourra être visité le lundi et que, par conséquent, aucune visite d'écoliers ne pourra être organisée. Je demanderais au secrétaire d'État de s'assurer que notre localité aura le plus grand accès possible au train.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je me demande si la Chambre est disposée à entendre des questions sur l'itinéraire du train du centenaire à travers le pays. Je conseille aux députés de s'adresser au ministre lui-même à ce sujet, ou, s'ils estiment que la question est particulièrement urgente, bien que normalement elle ne serait pas acceptable à ce moment-ci, ils pourraient peut-être la soulever à dix heures.

M. Enns: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. J'accepte volontiers votre décision sur l'ensemble du sujet, mais j'ai une autre question qui, à mon sens, est d'un grand intérêt. Est-il nécessaire que l'entretien du train se fasse pendant les heures de classe, ce qui empêche les écoliers de le visiter?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Je n'étais pas au courant de cette état de choses. Je croyais que le train pourrait être visité sept jours par semaine. Je serai heureuse d'aller aux faits et d'en informer la Chambre.

[*Français*]

LA FONCTION PUBLIQUE

AUGMENTATION DU NOMBRE DE FONCTIONTIONNAIRES FRANCOPHONES DANS LE MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DES MINES ET DES RESSOURCES

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur le président, puis-je corriger l'interprétation qui a été faite de la réponse à la question 2358 posée par l'honorable député de Chapleau (M. Laprise) qui demandait:

Combien y a-t-il, actuellement, de fonctionnaires *a*) de langue anglaise, *b*) de langue française, *c*) bilingues dans chaque département du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources?

La réponse doit être interprétée de la façon suivante:

Il y a 2,841 fonctionnaires qui se déclarent anglophones, seulement; 5, francophones seulement; et, 672 bilingues. Il ne faut pas conclure qu'il n'y a seulement que cinq Canadiens français dans mon ministère.

[*Traduction*]

LES TRANSPORTS

UN SECOND TRAVERSIER ENTRE LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET LA NOUVELLE-ANGLETERRE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Lloyd R. Crouse (Queens-Lunenburg): J'ai une question à poser au ministre des Transports. Comme il est de toute évidence maintenant que le transbordeur *Bluenose* est incapable d'assurer à lui seul le service entre Yarmouth et Bar Harbour, le ministre pourrait-il dire à la Chmabre si l'on songe à établir un second transbordeur entre Gloucester et la Nouvelle-Écosse?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Les renseignements dont je dispose sont sûrement les mêmes que ceux du député. J'ai lu moi aussi le *Chronicle-Herald* d'Halifax.

M. Crouse: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Je sais gré au ministre de supposer que j'ai autant de renseignements sur son ministère qu'il devrait en avoir. Vu l'importance du problème pour l'industrie de tourisme de la Nouvelle-Écosse et de l'ensemble des provinces atlantiques, je prierais le ministre d'examiner la situation et de faire rapport aussitôt que possible à la Chambre et aux députés des provinces atlantiques.

L'hon. M. Pickersgill: Sauf erreur, l'initiative dans ce domaine relève entièrement des États-Unis. Un collègue à la Chambre m'a demandé ce matin si je recevrais une délégation sous peu. J'y ai consenti. Une fois que j'aurai vu les délégués en question, je pourrai peut-être communiquer plus de renseignements qu'aujourd'hui.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LES AVANTAGES DES PNEUS À NEIGE MUNIS DE CRAMPONS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Puis-je poser une question au ministre de l'Industrie? Est-il en mesure de répondre à la question posée vendredi dernier par le député de New-Westminster au sujet du rapport d'un organisme national de recherches sur les avantages des pneus à neige munis de crampons d'acier pour ce qui est de la sécurité routière?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie et de la Production de Défense): Le ministère de la Défense nationale a fait effectuer, pour sa gouverne, une étude sur l'efficacité des pneus à neige munis de crampons. Je serais heureux de fournir un exemplaire du rapport à tous les intéressés.

LA DÉCLARATION DES DROITS

LA RÉIMPRESSION DU TEXTE ANGLAIS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. George Muir (Lisgar): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au secrétaire d'État. L'honorable représentante étant absente il y a quelque temps, j'avais demandé au premier ministre s'il serait possible de faire réimprimer la déclaration canadienne des droits, puisque les exemplaires sont en grande demande. Il a dit alors qu'il en discuterait avec le secrétaire d'État. Peut-être pourrait-on nous dire quelle décision a été prise.

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire dÉtat): Il y a quelque temps, l'automne dernier je crois, les exemplaires de la déclaration des droits en anglais, étaient épuisés. On me l'a appris plusieurs semaines plus tard. Nous avons examiné la situation; d'après moi, il fallait examiner la demande, car elle n'était pas très importante vers la fin de 1966. En 1967 toutefois, on s'attend à une demande plus forte. On a donc donné des directives pour la réimpression du document. Je n'en ai pas encore vu d'exemplaire, car le document est sous presse mais il ne saurait tarder à sortir.

LES FINANCES

LA DIMINUTION DES PLACEMENTS AMÉRICAINS AU CANADA

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Ed. Schreyer (Springfield): J'aurais une question à poser au ministre des Finances. Le ministre sait-il que selon le département des Finances des États-Unis, les placements américains au Canada diminueront de quelque 100 millions de dollars en 1967? Sait-il aussi que certaines estimations officieuses prédisent une diminution de 400 à 500 millions de dollars dans les placements américains au Canada et une augmentation correspondante des investissements en Europe? Si le ministre est au courant, estime-t-il devoir prendre des dispositions extraordinaires pour remédier à la situation?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): J'ai vu les estimations en cause. Je ne puis en conclure que les renseignements donnés sont exacts et je n'y vois aucune raison pour que le gouvernement canadien modifie sa ligne de conduite actuelle.

LE CODE DU TRAVAIL

L'APPLICATION PAR RADIO-CANADA

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Puis-je poser une question au secrétaire d'État? Il y a une semaine jeudi, je crois, j'ai soulevé une question de privilège à propos de la corrrespondance échangée entre la Société Radio-Canada et d'autres personnes au sujet de l'application du Code canadien du travail (normes). Je voudrais savoir si des renseignements seront fournis sous peu en réponse à cette question de privilège.

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): J'en suis désolée, mais la question ne m'avait pas été signalée. Je m'en occuperai sur-le-champ.

[*Français*]

LES SPORTS

REFUS DE LA CAHA D'AUTORISER DEUX CLUBS DE HOCKEY PEE-WEE DE FAIRE UNE TOURNÉE EN EUROPE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Georges Valade (Sainte-Marie): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au premier ministre relativement au refus de la *Canadian Amateur Hockey Association* d'autoriser deux équipes «Pee-Wee» de l'Expo '67 à faire une tournée en Europe durant l'année 1967.

[L'hon. M^lle^ LaMarsh.]

Étant donné que le premier ministre et le ministre du Commerce (M. Winters) ont fait appel à cet organisme sportif, le premier ministre peut-il nous dire si la réponse qu'il attend sous peu, et qu'il communiquera à la Chambre, sera favorable et, advenant qu'elle ne le soit pas, a-t-il l'intention de légiférer en vue de permettre à ces équipes de hockey d'entreprendre cette tournée en Europe?

[*Traduction*]

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Tout ce que je puis répondre, c'est que certains députés du gouvernement et de l'opposition ont exprimé à ce sujet des idées très fermes que le ministre et moi-même avons fait connaître à l'Association canadienne du hockey amateur. Toutefois, j'ignore quelle sera l'attitude officielle de cette Association. Espérons que ce point se réglera sans l'intervention du gouvernement.

M. Valade: Dans son numéro d'aujourd'hui, *Montréal Matin* déclare que l'Association a refusé de prendre en considération la demande du premier ministre. Cela étant, le premier ministre envisagera-t-il de proposer une mesure législative en vue de donner un caractère plus démocratique à cet organisme?

M. l'Orateur: La parole est au député de Winnipeg-Nord.

M. Valade: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. A mon avis, ma question ne va pas à l'encontre des règles de la Chambre, et je crois que le premier ministre s'apprêtait à répondre à ma question que j'estime très importante.

LE HOCKEY—DEMANDE D'ENQUÊTE SUR LA RÉGLEMENTATION DES JOUEURS

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Puisque nous parlons d'équipes de hockey, je voudrais demander au premier ministre s'il a reçu, de la part de la direction des As de Québec, une lettre de protestations contre le système de repêchage actuel qui donne aux équipes de la Ligue nationale l'avantage de choisir les premiers parmi les joueurs canadiens et se plaignant aussi de ce que les équipes canadiennes dépensent des millions de dollars à entraîner et à encourager des jeunes joueurs qui vont ensuite évoluer dans des équipes américaines.

La direction de l'équipe demande qu'on fasse une enquête complète et détaillée sur la méthode de recrutement et de réglementation

des joueurs de hockey afin qu'aucun monopole américain n'ait la main haute sur le recrutement de Canadiens dans des équipes canadiennes. Je demanderais au premier ministre d'étudier la question et de songer à l'opportunité d'instituer une enquête; d'aucuns estiment qu'on abuse de façon flagrante d'un privilège monopolisateur.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Je me souviens que cette question a été abordée il y a quelques mois lorsque les cadres de la Ligue nationale de hockey ont été élargis, certaines villes américaines y étant admises. A cette époque, je crois qu'on a étudié l'aspect monopolisateur du hockey professionnel. Mais je m'empresserai d'étudier la question dans la mesure où le gouvernement détient une autorité en la matière, à la lumière de la question du très honorable représentant.

LES AFFAIRES INDIENNES

LES DROITS DE CHASSE ET DE PÊCHE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): J'aimerais poser une question au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le lendemain du jour où il a rencontré les représentants de l'Union des Indiens de l'Ontario, je lui ai demandé si son ministère vérifierait une déclaration faite lors de cette réunion et portant que les États-Unis ne traduisaient pas en justice les Indiens qui chassaient sur leurs propres réserves. Le ministre a dit alors qu'il étudierait la question et y répondrait plus tard. Je me demande s'il a pu se renseigner.

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Je m'excuse auprès du député de ne lui avoir pas répondu plus tôt, mais j'ai dû m'absenter d'Ottawa. Après nous être renseignés auprès des autorités américaines, nous avons constaté que le règlement relatif au gibier migratoire applicable aux Indiens des réserves est le même que celui qui existe au Canada. Cette chasse est illégale.

LES NATIONS UNIES

LA RATIFICATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): J'aimerais profiter de l'occasion pour répondre à une question posée par le très honorable chef de l'opposition vendredi dernier au sujet de la ratification des conventions internationales sur les droits de l'homme. Au cours de la dernière session, l'Assemblée générale a adopté les trois conventions suivantes: (1) la convention internationale sur les droits économiques, sociaux et culturels, (2) la convention internationale sur les droits civils et politiques et (3) le protocole facultatif de cette dernière convention visant le droit de pétition par des individus pour le redressement de violations alléguées des droits décrits dans la convention sur les droits civils et politiques.

Ces conventions sont surtout destinées à appliquer, grâce aux dispositions obligatoires des traités internationaux, les principes énoncés dans la déclaration universelle des droits de l'homme adoptée par l'Assemblée générale en 1948. Il s'agit d'une initiative très importante de la part des Nations Unies à laquelle on a travaillé pendant 14 ans.

En adoptant des conventions l'an dernier, l'Assemblée a sensiblement fait progresser, je pense, la cause des droits de l'homme sur le plan international. Le Canada s'est prononcé en faveur des trois conventions et nous avons eu le privilège de fournir un apport positif au cours des années où on les a rédigées.

Comme un grand nombre des dispositions des conventions ressortissent à la compétence provinciale, les consultations que nous avons à ce sujet avec les provinces constituent, à mon avis, une étape essentielle à la mise en œuvre des dispositions. En outre, nous avons chargé un comité interministériel d'examiner, du point de vue du gouvernement fédéral, la version définitive des conventions approuvées en décembre dernier, afin que le Canada puisse les signer et les entériner le plus tôt possible. Toutefois, avant que la Chambre des communes puisse être saisie des conventions, nous devrions, je pense, consulter les provinces au sujet des dispositions dont l'application les intéresse, et attendre le rapport du comité interministériel.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Si on me permet de le dire, vu la longue déclaration du premier ministre, j'admets avec lui que les conventions en question ont une grande portée et qu'elles représentent un nouveau pas en avant pour la sauvegarde des libertés fondamentales dans le monde entier.

Toutefois, vu l'important arrêt rendu par le Conseil privé en 1936, je pense, et selon lequel, même si de tels engagements comportent les obligations d'un traité, ils n'obligent nullement une nation signataire comme le Canada

par rapport aux affaires de juridiction provinciale, je demande au premier ministre si, en raison de la grande importance des deux conventions et du protocole, il convoquera une conférence fédérale-provinciale à ce sujet afin que les provinces, comprenant l'importance de ces obligations découlant de traités, soient disposées à admettre que les traités eux-mêmes sont essentiels à la paix mondiale.

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, sans méconnaître l'utilité de cette suggestion, il voudrait mieux, je crois, avant d'organiser une conférence, régler la question à la prochaine conférence fédérale-provinciale des premiers ministres. Cela permettrait aux provinces d'examiner les accords plus à loisir et de nous communiquer par écrit leur manière de voir. Cette mesure initiale, nous l'avons prise et, avant peu, je l'espère, nous pourrons en arriver à faire ce que propose le député.

M. Andrew Brewin (Greenwood): Une question complémentaire. Le premier ministre consultera-t-il les gouvernements provinciaux pour savoir s'il est opportun d'incorporer certaines des libertés fondamentales dont il vient de parler à notre recueil de statuts, c'est-à-dire à la constitution du Canada, et saisira-t-il le comité interministériel de la question?

Le très hon. M. Pearson: C'est une autre affaire, monsieur l'Orateur. Il faudra examiner la question lorsque nous étudierons la possibilité de modifier et de reviser la constitution actuelle. Une des questions qui devra alors être revue sera le rôle du gouvernement fédéral dans le domaine des affaires extérieures. Je ne voudrais pas étudier cette affaire actuellement, en fonction de ces conventions. J'espère qu'on pourra différer cette étude jusqu'à ce que nous entreprenions la modification et la revision de la constitution, ce qui, je l'espère, se fera dans un avenir prochain.

LES PARCS NATIONAUX

L'ARRÊT DE CAUSES ET LE RECOURS À L'EXPROPRIATION

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Eldon M. Woolliams (Bow-River): Monsieur l'Orateur, vu la déclaration du premier ministre sur les droits de l'homme et les droits civils, je voudrais poser au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, relativement aux parcs, une question qu'il peut tenir pour préavis. Voudrait-il enquêter afin de savoir si son ministère se sert de la loi d'expropriation pour arrêter les causes soumises à titre d'essai de sa politique à l'égard de terres louées à bail? Je pose cette question parce qu'elle a trait aux droits civils et aux droits de propriété. Son ministère invoque-t-il maintenant la loi d'expropriation pour arrêter les causes soumises à titre d'essai de sa politique sur les terres louées à bail dans les parcs nationaux? Le cas particulier auquel je pense est celui de M. Gourlay.

[Le très hon. M. Diefenbaker.]

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député voudrait peut-être inscrire cette question au *Feuilleton*. Je ne vois pas comment il pourrait exiger une réponse immédiate comme s'il s'agissait d'une affaire pressante.

M. Woolliams: Sauf votre respect, monsieur l'Orateur, la jouissance de son bien est en jeu. Au moment où je recevrai la réponse à une question inscrite au *Feuilleton* les droits civils de cet homme auront été, pour dire le moins, sabotés par le ministre et son ministère. Toutefois, si vous le voulez, j'aimerais que la question soit débattue à dix heures.

QUESTION POSÉE AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre de la Justice pour lui demander si l'espoir de quitter ses fonctions actuelles pour obtenir un poste supérieur l'ont amené à négliger les questions qui relèvent de son ministère au point qu'il n'a pas répondu à plusieurs lettres que je lui ai adressées?

L'hon. Lucien Cardin (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, je puis assurer le député que je ne néglige ni le ministère de la Justice ni mon travail parlementaire. Quant aux lettres dont il a parlé, je vais les lire et lui fournir le plus tôt possible une réponse.

LE RÉGIME D'ASSISTANCE PUBLIQUE DU CANADA

L'APPLICATION PAR LES PROVINCES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): Monsieur l'Orateur, étant donné l'absence du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, je voudrais consigner la question suivante au compte rendu. Y a-t-il des provinces ayant conclu des accords avec le gouvernement fédéral pour donner suite au régime d'assistance publique du Canada qui figure dans les statuts depuis huit mois?

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen, interrompu le vendredi 20 janvier, du bill nº C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: A l'ordre. Le comité doit encore étudier les articles 1, 16 modifié, 22 à 28 inclusivement, 50, 58, 59 et 74 ainsi que l'annexe. Lorsque le comité a levé la séance vendredi dernier, l'article 58 était à l'étude.

Sur l'article 58—

M. Forrestall: Monsieur le président, lorsque nous avons levé la séance vendredi après-midi, nous avions consacré une quinzaine de minutes à ce qui sera, d'ici deux ou trois heures, un dernier effort en faveur des ports d'Halifax et de Saint-Jean. Je suis heureux de voir que le ministre des Finances est ici car nous parlerons d'argent.

Tout d'abord, j'aimerais traiter à fond de l'amendement proposé par le ministre vendredi en vue de protéger certaines dispositions qui figurent depuis longtemps dans les status canadiens et qui remontent à 1903, 1911, et 1914. Au nom des personnes directement associées aux ports d'Halifax et de Saint-Jean, je tiens à dire au ministre que son amendement n'est pas suffisant.

Plus tôt, le ministre m'a repris en disant que je faisais preuve d'ignorance en matière de transports. Je suis prêt à le reconnaître. Je n'ai jamais prétendu être expert sur la question. Ce que je dirai cet après-midi ne sera pas dicté par la malice et même si je fais preuve d'ignorance, j'espère que le ministre aura l'obligeance de tenir compte de mon peu d'expérience ici. Même si le ministre nous a assurés, il y a deux ou trois semaines, que son amendement serait suffisant, nous constatons, maintenant que nous l'avons lu, qu'il est loin de l'être.

• (3.20 p.m.)

J'ai l'intention de proposer un amendement pour remplacer celui du ministre; il faudra l'examiner en temps et lieu utiles. L'amendement du ministre aux articles 58 et 59 dit en partie:

> Rien dans la présente loi, à l'exception de l'article 334...

Nous sommes d'accord avec cette première partie, mais nous nous arrêtons là à cause de l'exception concernant l'article 334. Sans aller dans le détail, permettez-moi d'être franc avec le ministre en lui disant que la réaction à Halifax a pris la forme d'une question: «Quand fermons-nous?» L'amendement se continue:

> ...ne doit être interprété comme modifiant toute obligation imposée à une compagnie de chemin de fer assujettie à la juridiction du Parlement par toute autre loi ou tout accord passé en conformité d'une telle loi et exigeant que la compagnie
> *a*) maintienne, pour le trafic d'exportation...

Il n'est pas question de trafic d'importation. Je continue la lecture de l'amendement:

> ...passant par tout port de mer canadien qui se trouve dans le «territoire choisi»...

Encore une fois, je tiens à dire au ministre que la disposition relative au territoire choisi ne va pas assez loin en ce qui concerne les personnes les plus directement intéressées à Halifax.

L'amendement dit ensuite:

> ...tel que le définissent les articles 2, 7 et 12 de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, des taux à un niveau spécifié ou à un niveau spécifié par rapport à d'autres taux; ou
> *b*) fasse passer le trafic d'exportation par des ports de mer canadiens.»

Le ministre devra expliquer les rapports entre *a* et *b* avant que nous puissions décider s'ils doivent être inclus dans l'amendement que nous voulons proposer.

Il y a quatre domaines où cet amendement semble loin de réaliser nos objectifs. D'abord, il n'y est pas question de trafic d'importation, mais seulement de trafic d'exportation. Il se peut, ne l'oublions pas, que de l'argent canadien soit envoyé à l'étranger pour subventionner des échanges qui...

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permet-il de lui poser une question?

M. Forrestall: Oui.

L'hon. M. Pickersgill: Le but de l'amendement, comme il le signale, est de faire respecter la loi actuelle et de veiller à ce qu'elle demeure intacte en tous points, à part celui-ci. J'aurai un mot à dire là-dessus plus tard. L'honorable représentant connaît-il une seule loi qui vise le trafic d'importation? Moi, je n'en connais pas.

M. Forrestall: Le ministre a parfaitement raison. Je dis que cela cause une certaine inquiétude. Il y a peut-être une raison quelconque pour laquelle l'amendement ne vise pas le trafic d'importation; je veux simplement savoir pourquoi il en est ainsi. J'espère

que le ministre nous l'expliquera dans quelques minutes.

L'article 334 comporte une exception dans le cas du trafic d'exportation. En vertu de cet article, pourvu que les taux soient compensatoires, le trafic à destination de ports des États-Unis sera traité sur le même pied que le trafic vers Saint-Jean ou Halifax. Cela se fonde sur la position générale en vigueur lors de l'adoption des statuts dans les quinze ou vingt premières années du siècle, c'est-à-dire il y a environ 45 ou 50 ans. La proposition, dans l'ensemble, pouvait peut-être se défendre à l'époque, mais plus aujourd'hui. Le ministre sait que le National-Canadien devra diminuer ses taux, s'il les veut rentables, surtout s'il doit respecter le principe du bill à l'étude. Nous en parlerons de façon détaillée.

La troisième lacune de l'amendement, c'est l'absence de toute mention des ports américains de l'Atlantique Nord. L'endroit où on vient le plus près de les mentionner est l'alinéa b, qui dit:

b) fasse passer le trafic d'exportation par des ports de mer canadiens.

Telle était peut-être l'intention de l'ancienne loi, mais la chose la plus charitable que j'en puisse dire c'est qu'on n'y précise pas très bien quelles régions doivent être protégées ou comment elles doivent l'être. Comme le ministre en convient, nous ne protégeons rien d'autre que les anciens articles de la loi, que l'on rétablit dans un contexte approprié.

Il serait peut-être sage d'y revenir brièvement aujourd'hui. Il y en a trois, dont le premier date de 1903 et le deuxième de 1911. On peut les retrouver à la page 2537 du fascicule 37 des *Procès-verbaux et témoignages* du comité des transports et des communications.

Ces trois articles figurent dans le mémoire de la Commission des transports des Maritimes. Le premier a trait à l'entente conclue en 1903 avec le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et stipule que:

...le taux d'entier parcours sur le trafic d'exportation, du point de départ à destination ne devra pas être plus élevé en passant par les ports canadiens qu'en passant par les ports des États-Unis.

Cette disposition a été renouvelée en 1911 par l'article 13, chapitre 6, qui a trait au chemin de fer du *Canadian-Northern*. Cet article stipule que:

...le taux d'entier parcours sur le trafic d'exportation, du point de départ à destination ne devra pas être plus élevé en passant par les ports canadiens qu'en passant par les ports des États-Unis.

Encore une fois on trouve au chapitre 20 des Statuts de 1914, au sujet du chemin de fer du *Canadian-Northern*, les dispositions suivantes:

[M. Forrestall.]

...le taux d'entier parcours sur le trafic d'exportation, du point de départ à destination, ne devra pas être plus élevé en passant par les ports canadiens qu'en passant par les ports des États-Unis; ...et le Canadian-Northern et chacune des compagnies constituantes et subsidiaires ne devront, en aucune manière que ce soit relevant de leur pouvoir ou de leur contrôle, conseiller ni encourager, directement ou indirectement, le transport de ces marchandises par d'autres routes que celles stipulées plus haut.

Ces statuts étaient valides il y a 50 ans et, en fait, le principe qu'ils énoncent est non seulement valable aujourd'hui mais absolument essentiel à l'existence même des ports de Saint-Jean et d'Halifax. Si nous nous arrêtons là, le travail qui s'impose restera encore à faire.

Nous traiterons en détail cet après-midi de la quatrième faiblesse de l'amendement. Il s'agit, bien entendu, de la restriction visant les ports choisis dont il est question aux articles 2, 7 et 12 de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Le ministre sait fort bien que le territoire choisi est tout simplement la région qui comprend les deux ports importants des Maritimes, soit Halifax et Saint-Jean.

Nous avons tous vu se désagréger et s'évanouir peu à peu les effets de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sur le trafic d'arrivée ou de sortie dans ces deux ports. Le port d'Halifax ne bénéficie plus d'aucune égalité vis-à-vis celui de Saint-Jean. Il est grand temps que nous mettions fin à ce jeu dans les provinces Maritimes. Comme le signalait quelqu'un il n'y a pas longtemps, un indigent enlève le bien d'un autre indigent, de sorte que la région s'en appauvrit davantage. Nous en sommes rendus à nous déposséder mutuellement, et aucune mesure de protection ne nous est assurée dans ce domaine. L'économie de notre région et des ports d'Halifax et de Saint-Jean dépend presque entièrement du transport. Le ministre le sait. C'est surtout sur cet aspect fondamental que reposera le principe de l'amendement que nous allons proposer.

• (3.30 p.m.)

Nous avons entendu les arguments au sujet des effets d'un réseau national de transport sur notre secteur secondaire. On ne cesse de nous seriner depuis 150 ans l'absolue nécessité d'un réseau de transport convenable. Il s'agissait autrefois du transport par eau; maintenant, c'est de notre transport par rail qu'il est question. C'est grâce à notre réseau ferroviaire que notre secteur secondaire, a pu survivre et progresser.

Le fondement même du bill actuel semble faire fi de ce principe. Si nous voulons survivre sur le plan économique, favoriser et encourager l'expansion du secteur secondaire, il faudra que notre réseau de transport national demeure un facteur viable de développement, non seulement national, mais encore régional. Il ne doit pas dépérir, mais se perpétuer. De fait, il doit nous être quelque chose d'éminemment précieux et qui nous tient à cœur, surtout au cours des dix ou quinze prochaines années. Pour situer la chose, l'hypothèse fondamentale est, sans doute, que dans l'intérêt du Canada un grand nombre de gens intelligents et talentueux devraient faire progresser le secteur secondaire des Maritimes en restant sur place. Si l'on perd de vue ce principe et cette hypothèse, comme le laisse supposer ce nouveau projet de loi, l'autorité fédérale devra trouver d'autres moyens de venir en aide à l'économie de cette région.

Dernièrement, des personnes très responsables et bien intentionnées des provinces maritimes ont dit que d'un côté l'autorité fédérale, par l'entremise de l'Office d'expansion économique de la région atlantique, affecte d'innombrables millions de dollars à l'expansion de cette région, à l'étude des méthodes de mise en valeur, aux moyens d'encouragement grâce à certains services de parcs industriels et ainsi de suite, au programme régional de stimulants en vertu duquel, Dieu seul sait, quelles quantités de fonds sont affectés aux provinces maritimes, et que d'autre part, on s'écarte de ce principe dans un domaine absolument nécessaire—de fait, le seul qui le soit—à la mise en valeur économique et méthodique de l'industrie secondaire. Je veux parler des transports par chemin de fer. La mesure qu'on présente compromet irrémédiablement cette mise en valeur économique et méthodique.

Il ne suffit pas aujourd'hui d'en parler sans proposer des améliorations pour cette région. Désormais, sauf erreur, l'étude spéciale est achevée et devrait parvenir au ministre sous peu, bien plus tôt qu'on ne le pensait. Le ministre pourrait peut-être nous éclairer davantage à ce sujet. Nous pensions que cette étude serait présentée le mois prochain et qu'on nous en saisirait. Elle pourrait éclaircir bien des doutes. Mais nous attendrons longtemps, j'imagine, avant d'en être saisis. Je le répète, il ne nous suffit pas d'adopter une position qui puisse être très profitable dans huit, dix ou douze mois. A mon sens, il faut incorporer ces principes pour les sauvegarder dans le projet de loi. On devrait les énoncer en des termes positifs et très clairs.

Au cas où le ministre n'aurait pas pris la peine de le faire dernièrement, il est intéressant de noter le volume de la navigation pour Halifax, Saint-Jean, Montréal et Québec. Voilà l'indice de ce qui est arrivé aux marchandises étrangères qui entrent au Canada au cours des dix dernières années. Je ne citerai pas toutes les données, mais simplement celles de sept ou huit ans. Je parlerai d'abord de la saison de navigation 1957-1958. Je prends le total des huit mois d'hiver de ces deux années. J'ai inclus le mois de décembre car il n'est pas complet, tout comme le mois de mars, mais au fond, il s'agit de janvier, février, mars et décembre. Pendant la saison de navigation 1957-1958, 1,627,000 tonnes de marchandises sont passées par les ports d'Halifax et de Saint-Jean. Au cours de la même période de quatre mois, comprenant décembre, janvier, février, mars, 309,000 tonnes de marchandises sont passées par Montréal et Québec sans omettre les dix premiers jours de décembre et les dix derniers jours de mars.

Je voudrais maintenant citer les chiffres de 1961, 1963 et 1964 concernant le trafic maritime pendant la même période de huit mois. Ces chiffres s'appliquent au tonnage en général, et ne comprennent ni le pétrole, ni le blé ni les autres produits semblables. Ils concernent le chargement général, le seul qui compte financièrement pour notre économie. Les ports d'Halifax et de Saint-Jean ont connu un trafic de 1,437,000 tonnes; la baisse est de 200,000 tonnes. Par contre, Montréal et Québec ont passé de 309,000 tonnes à plus de 518,000 tonnes. En 1965-1966, pendant ces huit mois, Halifax et Saint-Jean ont vu leur tonnage réduit à 1,377,000 tonnes, tandis que Montréal et Québec sont passés à 648,000 tonnes. Le ministre connaît les chiffres de 1966. A mon avis, le trafic ayant passé par le port de Montréal au cours des six dernières semaines a été plus important que celui des ports d'Halifax et de Saint-Jean depuis deux ans. Il n'y a pas d'activité sur nos quais.

Or regardez Montréal et Québec. Il y a cent ans, les ports de Montréal et de Québec étaient absolument déserts. Mais en 1966, au cours de la période que j'ai mentionnée, 233 navires ont quitté le port de Montréal à destination de l'étranger. Et ces chiffres datent déjà de deux semaines. Combien de natives ont accosté et sont repartis depuis? Je cite ces chiffres, parce qu'ils mettent nettement en relief ce qui se passe. Le trafic portuaire ne se fait pas à Halifax, mais à Montréal et à Québec.

Cela s'explique facilement. Sans doute parce que je suis nouveau venu à la Chambre et fort ignorant, je n'ai jamais pu encore critiquer le ministre ou le gouvernement au sujet

de la navigation en hiver sur le Saint-Laurent. Cependant, critiquer ne me paraît pas toujours une bonne chose. Je pourrais, en effet, aller beaucoup plus loin et demander au ministre un peu d'argent pour permettre d'adapter le port d'Halifax à la navigation en eau profonde. Des mesures concrètes et immédiates s'imposent. Pensez à l'estuaire de la Delaware qui touche le Maryland; on a constaté que pour la somme négligeable de 200 millions de dollars on pouvait organiser la navigation dans cette région. Le gouvernement n'est pas forcé d'affecter un brise-glace au port d'Halifax. S'il le voulait, il pourrait embaucher une équipe d'hommes qui, à l'aide de piques et de pelles, empêcheraient la glace mi-fondue et la neige d'obstruer le port. S'il le voulait, il pourrait avoir un port dégagé jusqu'à la tête des Lacs; mais il nous faudrait quelque chose en retour, et vite. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails; je veux simplement signaler ces questions au ministre pour qu'il les étudie.

• (3.40 p.m.)

L'amendement que j'ai sous les yeux n'est pas dactylographié, mais j'en ai bien d'autres que j'ai l'intention de proposer un par un. Je vais commencer par le plus facile. Un peu plus tard j'en présenterai un dans la même veine. Voici le premier:

Nonobstant les dispositions de la présente ou de toute autre loi, les tarifs ferroviaires (au quai et à partir du quai) sur le trafic d'exportation et d'importation à destination ou en provenance de ports de l'Est, comme ils sont définis à l'article 329A de la présente loi, depuis ou jusqu'à des points d'origine ou de destination, ne seront jamais supérieurs via tel port canadien que via tout autre port canadien ou les ports de l'Atlantique Nord aux États-Unis.

Nous ne voulons pas proposer cet amendement à la légère. Le ministre sourit. Lorsqu'il parlera de l'amendement, aurait-il une autre solution à offrir pour sauver les ports d'Halifax et de Saint-Jean? A moins que le gouvernement n'affecte des fonds au rééquipement de ces ports—afin notamment, de doter le port d'Halifax des installations voulues en prévision des océaniques géants dont il est question de nos jours—à moins que le ministre ne puisse offrir une solution qu'il serait prêt à appliquer sans tarder, il faudra alors songer sérieusement à prendre des mesures dans le même sens que l'amendement dont je viens de donner lecture.

Un personnage aussi autorisé que M. Mingo, depuis longtemps président de la Commission du port d'Halifax, qui ne prétend pas être un spécialiste des tarifs des chemins de fer, de la parité des ports ou des installations portuaires —et puisqu'il ne partage pas mes convictions politiques, je puis l'invoquer à titre d'expert impartial—a dit qu'à moins d'une intervention immédiate, c'est la fin prochaine des ports d'Halifax et de Saint-Jean. Le ministre a eu l'obligeance de réserver cet article, et nous avons fait voir son amendement aux gens d'Halifax qui sont les premiers intéressés. L'opinion là-bas, c'est que l'amendement ne fait rien. Si nous n'obtenons rien de plus, aussi bien renoncer. Je crois même que le ministre a entendu l'opinion de M. Mingo lors de son voyage à Halifax, le jour annuel des ports.

Dans son discours devant cette auguste assemblée des armateurs d'Halifax et de Saint-Jean, M. Mingo a donné à entendre qu'il serait peut-être temps que le ministre et le gouvernement envisagent la création d'un conseil, soit dans les cadres de la nouvelle Commission des transports, soit en dehors de ces cadres. Il n'a pas précisé sa pensée, mais il a nettement dit qu'à moins de créer un conseil formé de gens de la région qui s'occupent depuis longtemps de transports par eau et par rail, nous piétinerons sur place. Dans n'importe quel domaine, à mon avis, celui qui n'avance pas demeure sur place ou même recule. Le ministre le sait très bien.

Les autres points qui me viennent immédiatement à l'esprit sont tellement évidents qu'il ne vaut pas la peine de les répéter maintenant. Je n'en traiterai donc pas en profondeur. Le ministre n'ignore pas que le chômage sévit dans les Maritimes à l'heure actuelle. D'après les chiffres publiés le 15 janvier, le taux national de chômage est de 4.5 ou de 4.6 p. 100, tandis qu'il s'élève à 10.7 p. 100 dans les Maritimes. On n'a pas à préciser les mauvais effets financiers que l'arrêt de la circulation en hiver cause aux débardeurs, aux courtiers maritimes, aux compagnies d'arrimage et au port d'Halifax. On n'a pas à signaler non plus combien il est urgent de rectifier la situation avant qu'elle se détériore davantage. Elle ne saurait empirer beaucoup plus, à mon avis, et la seule façon d'y remédier consiste à prendre des mesures concrètes en vue de réaliser une uniformité satisfaisante de structure non seulement entre les ports d'Halifax et de Saint-Jean, mais aussi entre les ports américains de l'Atlantique Nord et tous les autres ports jusqu'à celui de Montréal inclusivement.

Nous savons que de telles mesures exigeront des déboursés considérables de la part du gouvernement. Nous ne faisons pas des suggestions sans en connaître les répercussions possibles. D'une façon ou d'une autre, nous devons créer dans les Maritimes une atmosphère qui permette aux gens d'y demeurer et au Canada, de conserver ses élites. Nous devons garder notre main-d'œuvre mobile et accessi-

ble aux nouvelles industries qui pourraient vouloir s'y établir. Les transports constituent le seul moyen d'y arriver. Je m'étonne de voir si peu de députés des Maritimes à la Chambre pendant que nous discutons de la parité entre les ports. La question ne les intéresse peut-être pas. Ou bien, le ministre s'est assuré qu'ils ne seraient pas trop loin et que, au cours de l'après-midi, ils pourront venir contribuer, dans une faible mesure, à le rendre un peu plus souple qu'il ne semble l'être. Nous aimerions bien que ce dernier nous fasse part de ses commentaires.

M. Olson: Monsieur le président, puis-je soulever un point qui nous permettra peut-être d'examiner d'une façon ordonnée le reste des amendements dont nous sommes saisis, surtout les amendements à l'article 50. Le ministre a-t-il l'intention de proposer d'autres amendements aux articles réservés, surtout à l'article 50, afin de réparer le tort causé à la définition de grain et des ports à l'article 329, afin que nous puissions savoir quels amendements, s'il en est, il a l'intention de proposer. A mon avis, cela aidera le comité à examiner ces articles à mesure que nous les aborderons.

• (3.50 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Il ne conviendrait pas, à mon sens, monsieur le président, que j'interrompe le débat maintenant pour faire plus que confirmer ce que j'ai déjà dit, savoir que j'aimerais apporter un amendement à l'article 16. Il faudrait un amendement semblable à l'article 1. J'ai signalé l'autre jour que nous devrions aller de l'avant à cet égard et qu'en ce qui concerne la définition des taux du grain et d'autres questions connexes, j'espère pouvoir être en mesure, lorsque nous aurons disposé de la question dont nous sommes présentement saisis, de proposer un amendement à l'article 74 qui, je pense, réglera le problème.

M. Bell: J'appuie le député d'Halifax. J'aimerais consigner au compte rendu quelques pensées qui remettront les choses au point en ce qui me concerne. Je pourrais parler longuement, mais je pense qu'une brève revue donnera au ministre une idée de la gravité de la question, à mon avis. Ainsi, quand il aura répondu, nous pourrons peut-être décider s'il sera nécessaire de nous engager dans un long et sérieux débat sur ce sujet.

Premièrement, j'aimerais féliciter le député d'Halifax pour son travail en ce qui concerne cet article. Je trouve louable qu'un nouveau député ait fait preuve de tant d'intérêt et qu'il ait acquis à ce sujet des connaissances assez profondes. Le député a, je crois, élaboré un amendement qui reflète l'opinion de tous les habitants de Saint-Jean et d'Halifax, sinon de l'ensemble des deux provinces. Je sais que le député d'Halifax s'est rendu dans sa circonscription cette fin de semaine—voyage pénible —pour obtenir des renseignements de première main. Le ministre comprend, j'espère, que tout ce que le préopinant a dit sur cette question venait, pour ainsi dire, de la source.

L'histoire de cette affaire est bien connue et remonte à l'époque de la Confédération. Je n'ai pas l'intention d'ennuyer le comité avec des citations de tous les discours prononcés lorsqu'on a accordé au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Écosse des garanties visant les ports et d'autres questions, au moment où les deux provinces sont entrées dans la Confédération. Nous étions situés près de l'océan atlantique, très éloignés de l'activité du centre du pays. Depuis environ le début du siècle, on a lentement établi une parité de structure garantissant aux ports de l'Est le maintien des taux d'importation et d'exportation égaux aux taux exigés à destination des ports des États-Unis. Ce fait est reconnu par de nombreuses lois, mais je sais qu'il est impossible d'y trouver une mention précise dans la loi sur les chemins de fer.

Le ministre a demandé au député tantôt de citer la disposition de la loi sur les chemins de fer visant la parité des ports. Le ministre a demandé si le député possédait d'autres renseignements sur ces garanties. A mon sens, il incombe au ministre de faire quelque chose à cet égard. C'est lui qui présente le projet de loi qui enlève aux ports un privilège dont ils ont joui à une époque difficile de leur histoire et qui apparemment leur avait été promis solennellement lors de l'entrée des provinces dans la Confédération. Ces garanties figurent dans certains statuts du Canada, mais je ne les consignerai pas au compte rendu maintenant.

La Commission des transports des Maritimes a soumis un mémoire sur le bill nº C-231 au comité permanent. La Commission se préoccupait du nouveau barème des taux fondé sur les frais. Je sais que le ministre n'aime pas cette expression, mais il s'agit exactement de cela, un barème fondé sur les frais. Il s'inspire peut-être d'une recommandation de la Commission MacPherson, mais il abolit les anciens taux de péréquation. Nous savons que cette mesure nous desservira et qu'elle désavantagera les ports des Maritimes par rapport aux autres ports.

Si je puis donner un exemple de la facilité avec laquelle on peut nous tromper, je dirai que pendant les audiences du comité, j'avais supposé, dans ma naïveté, que ce que le ministre et d'autres personnes avaient dit, savoir qu'il n'y aurait aucun changement, était vrai. Voici, d'après la page 2501, fascicule nº 37 du compte rendu des délibérations du comité, ce

que j'avais demandé à ce sujet à M. Craig Dickson de la Commission du transport dans les provinces Maritimes:

Jusqu'à maintenant, il n'y a eu aucun indice de rajustements?

M. Dickson a répondu:

Eh bien, oui, M. Bell, bien que je veuille être juste envers les chemins de fer.

Peut-être devrais-je consigner tout le paragraphe au compte rendu afin d'être juste et parce qu'il explique mieux la situation que je ne saurais le faire.

A mon avis, jusqu'à cette année du moins, ils ont cherché très honnêtement à maintenir la parité en question dans la structure des tarifs. Pour Halifax et Saint-Jean, nous les avons fait aligner sur ceux de New York ou d'autres ports des États-Unis, lorsque nous avons pu leur prouver que le trafic le justifiait.

Il y a eu des cas où les chemins de fer ont fait la réserve suivante: «Nous sommes prêts à publier des tarifs pour Halifax et Saint-Jean qui soient les mêmes que pour New York, pourvu que nous puissions ainsi faire nos frais.»

On fait allusion à l'ancien taux compensatoire prévu par l'article 120 et reproduit presque exactement dans l'article 231.

Je ne puis me souvenir d'exemples où ils ont dit ne pas pouvoir faire leurs frais, mais il y en a eu, je pense, qui étaient assez discutables. Ah oui, il y a eu la question du transport de minerai des environs de Niagara où, selon les chemins de fer, le tarif de manutention n'était pas suffisant pour couvrir les frais et permettre de soutenir la concurrence des ports des États-Unis. D'après plusieurs événements récents, nous craignons bien qu'on tende à s'éloigner de plus en plus de cette parité tarifaire.

Que nous le voulions ou non, cet élément n'est plus ce qu'il était en vertu de l'ancienne loi et il est laissé maintenant à la discrétion des chemins de fer. Cela n'a plus rien à voir avec la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ces taux sont maintenant laissés à la discrétion des chemins de fer. Tous les députés des provinces Maritimes devraient, selon moi, faire l'unanimité sur cette question. Le député d'Antigonish-Guysborough est bien au courant du problème des tarifs-marchandises dans les provinces Maritimes. Je sais qu'a ses yeux la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'est pas très efficace. La loi a encore quelque valeur, selon moi, mais d'après ce que j'ai lu, le député semble croire qu'elle ne vaut plus rien. Néanmoins, ni lui ni moi ne sommes satisfaits des résultats actuels de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, bien qu'il soit peut-être le plus déçu des deux. Je serais curieux de savoir ce qu'il pense de la question de parité entre Halifax et Saint-Jean.

[M. Bell.]

La navigation d'hiver est une autre question d'importance. Je n'en ferai pas l'historique. Nous savons qu'il y a eu progrès de ce côté, mais les chiffres inscrits au compte rendu, par le député d'Halifax, sur le trafic maritime de cette année sont très inquiétants. Nous avons appris vendredi dernier que le ministère des Transports instaurait une étude quinquennale de la navigation d'hiver.

L'hon. M. Pickersgill: J'aurais une rectification à faire. Le député a mal interprété mes paroles, je pense, et il n'a peut-être pas tort. L'examen portera sur le chenal maritime du Saint-Laurent, mais cela ne touche pas directement la navigation d'hiver. Il s'agit de la navigation tout court. Le chenal qui traverse le lac Saint-Pierre ne répond pas aux besoins de la navigation durant l'été et voilà pourquoi nous procéderons à l'étude en question. Elle ne concerne, ni principalement, ni directement, la navigation hivernale mais la navigation tout court.

• (4.00 p.m.)

M. Bell: Je remercie le ministre de son explication. Comme toujours dans le cas du Saint-Laurent, il y a eu exagération des faits. Que le ministre sache, toutefois, que, samedi, le *Star* de Montréal titrait «Étude des glaces en cours» et que le premier paragraphe de cet article était ainsi conçu:

Le gouvernement fédéral a entrepris sur le régime des glaces une étude de cinq ans susceptible d'inaugurer une nouvelle ère de navigation ininterrompue sur le Saint-Laurent.

Voilà la difficulté, monsieur le président. C'est le choix du moment approprié qui compte et c'est pourquoi la question nous préoccupe tant.

En outre, le transport en containers provoque d'autres empiétements. Chacun, dans l'industrie du transport, sait comment il va révolutionner l'activité portuaire et le transport des marchandises. J'ai le sentiment que, faute d'agir rapidement à cet égard, dans les ports de l'Est du Canada, nous allons perdre un fort chiffre d'affaires au profit de New York. Grâce à la production de masse et à d'autres facteurs économiques, le port de New York est financièrement en meilleure posture pour moderniser ses installations et pour organiser immédiatement le transport en containers. Nous savons tous que la compétition est depuis longtemps serrée avec Portland, dans le Maine. Le National-Canadien y dispose d'installations complètes, mais nous perdons un grand nombre de transactions au bénéfice de ce port. Nous ne voulons pas nous voir encore aux prises avec le même problème.

Le ministre sera, je l'espère, en mesure de nous renseigner davantage à ce sujet lorsqu'il répondra. A-t-il signalé à ceux qui ont rédigé le projet de loi l'importance qu'elle revêt pour nous et ses fonctionnaires ont-ils étudié bien minutieusement cet amendement? Ont-ils consulté les dossiers et examiné les décisions antérieures de la Commission, etc.? Le ministre les a-t-il bien pénétrés de l'importance de la question?

J'espère que dans une affaire d'une si grande importance pour les Maritimes, les fonctionnaires n'ont pas déclaré: «Terminons l'étude de la majeure partie du projet de loi qui touche l'Ouest et dont nous nous contenterons. Nous passerons ensuite à la partie qui traite des Maritimes. Nous espérons alors que tous seront fatigués et dégoûtés du projet de loi, de sorte que nous ajouterons quelques mots dans un des articles pour les rendre heureux.»

Cette opinion s'est répandue dans les Maritimes, monsieur le président et le ministre n'y sera pas très populaire. Il y jouissait déjà d'une excellente réputation, mais dernièrement sa popularité commence à diminuer. Voici par exemple, une manchette qui a paru dans un journal: «M. Pickersgill nous voit avec des lunettes teintées de rose.»

L'hon. M. Pickersgill: Le député préférerait que j'en porte des bleues, je suppose.

M. Bell: Je pense que les lunettes du ministre se colorent un peu et qu'il est trop optimiste. Il commence à ressembler à un Roger Bontemps, comme on dit, et à envisager un avenir un peu trop alléchant. Un autre article ajoute: «La fête des brise-glace continue sur le Saint-Laurent, et nous en faisons les frais.»

Voilà ce qui en est, monsieur le président. Les Maritimes ne veulent pas faire obstacle au progrès, mais nous payons une partie des préparatifs de nos propres funérailles. Tout ce qui importe dans ces grandes phrases prônant le progrès et l'avancement, c'est que nous fassions notre part. La voie maritime a coûté 500 millions de dollars ou plus; or, on avait trouvé une formule suivant laquelle le coût en serait amorti dans quelques années grâce aux péages. C'est cette même voie maritime, qui a amorcé notre chute. Elle a fait pénétrer le commerce plus loin à l'intérieur du pays, et ne commence même pas à rapporter. Jusqu'ici le ministre s'est montré intransigeant pour ce qui est des péages, et j'espère qu'il va continuer; il peut compter sur tout mon appui. Mais à l'égard de tous ces progrès, les pauvres vieilles provinces maritimes payent leur écot.

Je termine cette citation. J'ai déjà consigné cette déclaration au compte rendu, mais elle indiquera au ministre le sempiternel problème auquel on se heurte. Je citerai les paroles d'un agent maritime de Québec, rapportées dans le *Journal* d'Ottawa du 22 décembre 1966. Cet agent favorise le transport maritime vers Québec et, à son avis, le gouvernement devrait utiliser davantage les brise-glace dans la région. Il déclare ensuite:

> Il doit penser également aux électeurs des Maritimes.
>
> Mais cette politique décourageante nuit à l'ensemble du pays non seulement au Québec. Les navires qui évitent Québec ou Montréal n'optent pas toujours pour Saint-Jean ou Halifax. Ils peuvent bien mettre le cap sur New York...

Puis il ajoute:

> Le papier journal, par exemple, chargé à Saint-Jean coûte $14 de plus la tonne que celui qui est chargé à Québec.

Cette déclaration renferme les deux points que je veux faire ressortir. Je ne blâme pas cet homme de chercher à stimuler l'activité portuaire dans sa propre ville, car il est payé pour cela, mais nous avons là un exemple typique. Le papier journal coûte $14 de plus la tonne s'il passe par Saint-Jean au lieu d'être chargé à Québec; même à ce compte-là, certains expéditeurs préféreront peut-être livrer leur marchandise à New York plutôt que d'emprunter le Saint-Laurent. Quel est l'objet du tarif-marchandises au Canada, monsieur le président? Nous sommes entrés dans la Confédération parce que nous tenions à ce qu'il y ait parité de traitement entre nos ports et ceux des États-Unis et du Saint-Laurent; c'est aussi simple que cela.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, sauf erreur, le secrétaire d'État a proposé l'amendement dont le comité est saisi, mais l'honorable représentante n'est pas ici pour le moment. Toutefois, si elle l'était, elle accepterait, j'en suis sûr, que je propose un nouvel amendement. Du consentement du comité, je voudrais remplacer l'amendement qu'elle a proposé par un autre, que le ministre des Pêcheries proposera sans doute volontiers. Je choisis sciemment le ministre des Pêcheries à cause de sa province. Je voudrais biffer dans l'amendement antérieur l'exception visant l'article 334 proposé. Par cet amendement, le libellé de l'amendement, adopté l'autre jour, serait désormais le suivant:

> Rien dans la présente loi ne doit être interprété comme modifiant toute obligation imposée à une compagnie de chemin de fer.

Autrement dit, qu'un taux soit ou non compensatoire, il demeurerait légal s'il figure maintenant dans la loi.

J'accepte d'autant plus volontiers que je veux proposer un amendement à l'article 74 qui permettra aux chemins de fer, si un taux n'est pas compensatoire, de présenter des instances à la Commission, ce qui permettrait à

cette dernière, si elle le désire, de recommander au gouverneur en conseil que la perte soit acquittée par le Trésor.

Cette exception ne semble pas s'expliquer. Le député d'Halifax a signalé qu'elle pourrait représenter une très grave lacune dans la protection offerte. Si on la retire, la lacune disparaît. Ainsi, pour éviter, une fois l'amendement adopté, que quelqu'un en propose un autre, je crois que le comité gagnerait du temps si, de son consentement unanime, on substituait ce nouvel amendement à celui dont est saisi le comité, si ce dernier n'y voit pas d'inconvénient.

L'hon. M. Robichaud: J'en fais la proposition.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, j'ignore si les députés veulent que l'on donne lecture de l'amendement. Il ne comporte qu'un changement: tous les mots dont j'ai parlé sont biffés. Pouvons-nous considérer que l'amendement a été proposé?

• (4.10 p.m.)

M. le président suppléant: Plaît-il à la Chambre que le ministre substitue le présent amendement à l'amendement présenté vendredi dernier par le secrétaire d'État?

Des voix: D'accord.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, comme je l'expliquais au début, cet amendement visait à ce que toute la protection assurée actuellement aux termes de la loi actuelle du Canada en ce qui concerne les tarifs spécifiques, la parité des taux ou l'acheminement du trafic dans les ports d'Halifax et de Saint-Jean reste en vigueur, indépendamment de tout ce que pourrait contenir le bill.

Comme l'a signalé à bon droit plus tôt cet après-midi le député d'Halifax, l'on pourrait fort bien alléguer que quelques-uns de ces tarifs, compensatoires pendant une certaine période, ne le sont plus actuellement et que la protetcion assurée pourrait par conséquent disparaître. Les députés peuvent témoigner que j'abondais dans le sens du député, puisque j'avais prévu son objection et avais déjà préparé une copie de l'amendement. J'avoue que je me suis éveillé au beau milieu de la nuit et que je me suis mis à songer à l'amendement que j'avais proposé la veille. J'aurais vraiment dû dire, me semblait-il, «indépendamment de l'article 334», au lieu de formuler l'exception.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Quand j'en ai parlé au légiste qui me conseille, il m'a répondu: «Il y aurait un moyen bien plus simple de trancher la question; ce serait de supprimer les mots». De toute façon, il n'y a pas de toute que tout ce que renferme actuellement la loi en vue de protéger ces ports restera dans la loi. L'amendement actuel fera disparaître tout doute à ce sujet.

Le député de Saint-Jean-Albert a demandé si j'ai prié les légistes de mon ministère de vérifier pour déterminer quel rapport les diverses mesures législatives ont avec cette loi. Sans doute le député aurait-il mieux fait de préciser les mesures législatives auxquelles il songeait. A juste titre, il a également affirmé que certaines de ces mesures ont été interprétées par les tribunaux. Lorsqu'on cherche à déterminer au juste de quels éléments législatifs il s'agit sans les connaître tous, certains de ces éléments peuvent facilement nous échapper. Depuis plusieurs mois déjà, on compulse minutieusement toutes les mesures législatives en cause, et cette recherche porte sur de nombreuses lois fédérales édictées depuis la Confédération, y compris bien des décisions judiciaires.

Si l'on est absolument certain qu'aucune disposition législative n'échappe à la vérification, si l'on peut affirmer que tout élément de la législation canadienne continue de faire partie intégrante des statuts du Canada, il n'y a alors aucun risque d'erreur. Dès que la compilation en cause sera terminée, je la mettrai à la disposition des députés, pour leur gouverne, ainsi qu'à la disposition des autres intéressés; aussitôt que possible, je la transmettrai aussi à la nouvelle Commission afin qu'elle puisse en prendre connaissance.

Je serais étonné que les députés s'attendent à ce que je dise plus que ce que nous avons dit jusqu'à maintenant à propos de la navigation hivernale sur le Saint-Laurent. C'est un sujet qui ne cesse de soulever des controverses. Je ne puis qu'approuver l'attitude tout à fait raisonnable et sensée que les députés d'Halifax et de Saint-Jean-Albert ont prise à cet égard. A supposer que la navigation d'hiver devienne techniquement possible, ils ne pensent pas que la loi pourrait s'y opposer. En cela, ils partagent, j'en suis sûr, l'opinion de tous les gens sérieux. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il faille négliger quoi que ce soit pour intensifier au maximum le trafic dans les ports de Saint-Jean et d'Halifax, ainsi que dans les autres ports de l'Est où ce serait possible.

Bien que, strictement parlant, ceci ne se rattache pas à l'article, je désire réaffirmer ma position. Depuis que je suis ministre des Transports, le Conseil des ports nationaux

reflète mon attitude de façon tangible, car je suis responsable du budget de cet organisme. Dans chaque cas où nous avions raison de croire que des améliorations au port d'Halifax ou à celui de Saint-Jean amèneraient une circulation plus dense ou plus importante—et c'était quelquefois risqué—nous avons apporté ces améliorations; j'ajouterai que beaucoup de changements ont été faits et les travaux continuent dans les deux ports. Quelques-unes des améliorations les plus importantes dans les deux ports ont été apportées au matériel de manutention du grain et à celui des cargaisons mixtes.

J'en assure le député d'Halifax, aussi longtemps que je serai ministre des Transports—ce sera sans doute l'attitude de n'importe quel gouvernement—si l'on a raison de croire, comme moi d'ailleurs, que les nouveaux supernavires seront mis en service et si, avec les installations appropriées, ils peuvent utiliser le port d'Halifax qui est peut-être le seul port sur la côte est accessible à ces vaisseaux, les installations y seront aménagées. Cela prendra moins de temps que la construction des navires en question. A mon sens, nous avons toutes les raisons de croire que ces événements ne se feront plus longtemps attendre.

Quant au point soulevé par l'honorable représentant au sujet des importations, je ne vois franchement aucune loi qui, à l'heure actuelle, protègerait quoi que ce soit ayant trait aux importations. Je ne connais aucun statut—et il est assez difficile de se rendre compte de ce que veut le représentant—qui accorde une protection statutaire au trafic d'importation. J'hésiterais à «importer» le mot importation dans la loi—si je puis me permettre ce calembour inexcusable—sans étudier avec soin quel effet réel pourrait en découler.

L'amendement proposé par le député d'Halifax susciterait à n'en pas doutez, certaines difficultés, et je suis content qu'il n'ait pas été proposé. Le comité trouverait, je pense, difficile à comprendre tout ce qu'il comporte. Le voici:

> Nonobstant les dispositions de la présente ou de toute autre loi, les tarifs ferroviaires (au quai et à partir du quai) sur le trafic d'exportation et d'importation à destination ou en provenance de ports de l'Est, comme ils sont définis à l'article 329A de la présente loi, depuis ou jusqu'à des points d'origine ou de destination, ne seront jamais supérieurs via tel port canadien que via tout autre port canadien ou via les ports de l'Atlantique Nord aux États-Unis.

• (4.20 p.m.)

J'ignore exactement quel effet produirait cet amendement proposé, mais je pense que les tarifs-marchandises, mettons, à partir d'Ottawa jusqu'à Montréal, seraient aussi le tarif-marchandises en vigueur à partir d'Ottawa jusqu'à Halifax. Bien entendu, cela ne s'est jamais produit dans toute l'histoire du Canada. Cela voudrait dire, en effet, que tout avantage quant à l'emplacement serait détruit au moyen d'une mesure législative. Cela reviendrait à dire de façon générale que les Canadiens seraient tenus d'acquitter ces frais, parce que, de toute évidence, les compagnies de chemin de fer, ne le pourraient pas; le représentant lui-même a laissé entendre que ces frais seraient considérables. Les contribuables seraient tenus d'acquitter les frais supplémentaires occasionnés par le transport jusqu'à Halifax de marchandises devant être expédiées du port d'Halifax, même si l'on pouvait économiser tout cet argent en les expédiant de Montréal. Je pense, qu'en réalité, cela dépasserait beaucoup ce qu'il serait raisonnable de demander au contribuable canadien de supporter, peu importe l'ardeur avec laquelle un député cherche à favoriser les intérêts de sa propre collectivité.

Si quelqu'un représentait Montréal au lieu d'Halifax, soutiendrait-il qu'un expéditeur voulant envoyer des produits d'Amherst puisse en ordonner l'expédition au même tarif via Montréal que par Halifax ou Yarmouth? Ce serait appliquer le même principe.

M. Forrestall: C'est aller à l'extrême.

L'hon. M. Pickersgill: Je soutiens que l'amendement, s'il signifie ce que je pense, va effectivement à l'extrême, et je ne crois pas qu'on puisse s'attendre que le Parlement légifère dans cet esprit-là. C'est autre chose de dire que le tarif à partir d'un endroit en dehors du territoire choisi jusqu'à n'importe quel point à l'intérieur de ses limites devrait être aligné sur les tarifs en vigueur dans les ports des États-Unis, car il y aura des distances comparables...

M. Forrestall: C'est justement ce que nous affirmons.

L'hon. M. Pickersgill: C'est le prochain point que j'aimerais aborder. Il est improbable à mon sens, qu'au sein de ce comité, nous parvenions à ralibocher les choses sans tenir compte des études en cours dans ce domaine. L'honorable député a raison de dire que j'espère obtenir les résultats de l'étude sur les transports atlantiques vers le mois de mars, peut-être même en février. Il ne serait pas avantageux, à mon sens, de replâtrer, de modifier la loi actuelle. Nous ne pourrions pas être sûrs

d'aboutir à des résultats concrets parce que nous n'avons pas vraiment la preuve qu'un mouvement important vers les ports de la Nouvelle-Angleterre ou vers New York pourrait vraisemblablement s'acheminer vers Saint-Jean ou Halifax de toute façon. Je crois qu'il est essentiel de conserver la loi dans sa forme actuelle pour éviter toute déperdition et c'est pourquoi j'ai demandé à mon collègue le ministre des Pêcheries de proposer l'amendement dont j'ai parlé. Mais je suis convaincu qu'il voudrait mieux régler complètement cette question en s'appuyant sur l'étude en cause que de tenter du rhabillage.

Je suis vraiment très heureux de présenter l'amendement essentiel que le député d'Halifax a demandé. Je suis aussi heureux de présenter les autres amendements dont j'ai parlé aux articles 1 et 16. A mon avis, ils contribueront puissamment à résoudre la situation qui le préoccupe. J'y parle d'un obstacle excessif au mouvement des denrées par les ports nationaux et de l'inclusion de ce principe comme l'un des principes directeurs de la mesure législative qui aideront la Commission et le gouvernement à mettre au point les politiques qui seront présentées, j'espère, en 1968. Je dis en «1968», car je ne veux pas entretenir de faux espoirs; à mon avis, la mesure ne sera pas prête cet autonme, car lorsque nous connaîtrons les résultats de l'étude, il nous faudra audiences et débats publics. Mais, en toute franchise, j'espère qu'en 1968 la mesure aura une portée très large et ne retraitera pas exclusivement des tarifs-marchandises mais de l'ensemble du réseau de transports des provinces de l'Atlantique.

Compte tenu de la déclaration de principe aux articles 1 et 16, de ce que l'étude sur les transports est presque terminée, et du fait que les normes du transport dans les provinces atlantiques sera vraisemblablement la prochaine entreprise majeure de quiconque sera ministre des Transports—j'espère qu'il n'y aura pas de changement soudain—j'ose croire que le député ne jugera pas nécessaire de diviser le comité par un autre amendement.

L'hon. M. Robichaud: Avant la mise aux voix, puis-je invoquer le Règlement? L'amendement auquel le ministre fait allusion se trouve à la page 12053 du hansard du 20 janvier; il a été proposé par le ministre des Postes. Ce dernier m'a chargé de demander à la Chambre l'autorisation de retirer l'amendement qu'il a proposé vendredi dernier et d'y substituer l'amendement que je viens de proposer il y a quelques instants.

[L'hon. M. Pickersgill.]

M. le président suppléant: La Chambre consent-elle à l'unanimité au retrait de l'amendement proposé par le ministre des Postes?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: La Chambre consent-elle à l'unanimité à y substituer l'amendement du ministre des Pêcheries dont est actuellement saisi le comité?

Des voix: D'accord.

M. Bell: Avant que la Chambre passe à la discussion du fond de l'amendement, j'aimerais consigner au hansard une dernière précision sur le bris des glaces, car bien des gens se méprennent sur notre attitude. La question, pour bien des habitants des Maritimes, n'est pas d'accepter comme inévitable une navigation d'hiver. Ce qui les préoccupe c'est le fait que, d'après ce qu'a dit le ministre l'autre jour, il en coûtera 100 millions de dollars.

L'hon. M. Pickersgill: Simple conjecture.

M. Bell: Je veux bien, mais le député d'Halifax et moi-même voulons éviter les malentendus. Personnellement, nous nous opposons catégoriquement à la navigation d'hiver, tout en admettant que d'autres prennent des mesures dans ce sens. Mais vu les frais en cause, nous voulons savoir quelle compensation on prévoit pour Halifax et Saint-Jean. Je n'amorce pas de débat. J'explique notre position.

• (4.30 p.m.)

A propos des nouvelles installations de Saint-Jean dont le ministre a parlé, il nous en faut de meilleures mais à quoi serviront-elles si le trafic subit une baisse tragique? C'est pourquoi nous espérons obtenir un peu plus que par le passé. Je suis fort aise que le ministre ait renoncé à cet «avortement» de vendredi; nous avons dit alors qu'il n'était vraiment pas sérieux. Il y a réfléchi au cours de la fin de semaine pour nous revenir avec une meilleure proposition. Ce nouvel amendement comportera au moins toutes nos acquisitions antérieures. J'aurais souhaité quelque chose de plus précis, mais nous sommes heureux de constater que la fin de semaine lui a porté conseil.

L'hon. M. Pickersgill: Cette fin de semaine m'a affaibli.

M. Forrestall: Je me joins au député de Saint-Jean-Albert pour remercier le ministre d'avoir supprimé ce qu'on a appelé un «avortement». Il a maintenant traité deux des quatre défauts que nous avons relevés dans l'amendement.

J'approuve l'attitude du ministre au sujet du trafic d'importation. Ce qu'on a proposé aurait pour effet de subventionner l'un ou l'autre de 150 pays. Or, les fonds canadiens peuvent être mieux employés. C'est pourquoi je veux bien supprimer cette partie de ma proposition d'amendement, mais non pas, comme l'a déclaré le ministre, parce que les statuts actuels ne renferment pas une telle disposition. Ce n'est pas parce que nos statuts n'en ont pas encore fait mention qu'à l'étape actuelle de notre histoire, lorsque nous avons cent ans et vingt-trois jours...

L'hon. M. Pickersgill: Nous n'aurons pas cent ans avant juillet.

M. Forrestall: En tout cas, le ministre connaît notre attitude à Halifax. L'étude spéciale sur les transports est presque terminée. Le ministère et le gouvernement devront l'examiner par le détail. Les représentants de la région et de son industrie devront également pouvoir exprimer leurs opinions à ce sujet.

Je prends à cœur la nécessité d'agrandir la région favorisée. Comme l'honorable député de Saint-Jean-Albert l'a déjà signalé, la structure paritaire de Saint-Jean et d'Halifax a été entamée au point que, par exemple, la plus grande entreprise de transport de papier-journal a délaissé Halifax et ne prend livraison du papier-journal qu'à Saint-Jean. C'est logique sur le plan de l'économie, mais nous devons avant tout songer à créer un climat viable dans les Maritimes.

Le Conseil économique du Canada et d'autres organismes qui ont étudié les problèmes des Maritimes nous ont dit que notre avenir, surtout en Nouvelle-Écosse, reposerait sur l'industrie de transformation. Ces dernières années, nous avons fait des progrès dans ce sens, avec l'aide des gouvernements successifs, mais ce n'est pas suffisant pour que les Maritimes continuent à faire partie de la nation canadienne. Nous sommes si loin derrière, à cause de la distance, de la géographie, et aussi, sans doute, de l'histoire, que nous ne pourrons jamais nous remettre à flot, c'est pourquoi il faut employer les grands moyens.

Je suis convaincu que tous les citoyens d'Halifax accueilleront avec satisfaction l'assurance du ministre que le gouvernement prendra rapidement des initiatives en vue de fournir des installations pour être en mesure d'accueillir les nouveaux navires géants lorsque ceux-ci seront construits. J'espère que cette façon d'agir pourra s'étendre à la théorie du train intégral et à tous les problèmes connexes comme le matériel roulant appartenant à des intérêts privés et le matériel désuet de notre réseau de transport. Nous devons maintenir l'activité dans nos ports d'Halifax et de St-Jean, mais la modification proposée par le ministre aujourd'hui n'en fera rien. Les ports continuent à rétrograder.

L'hon. M. Pickersgill: Le député conviendra, j'en suis certain, qu'il y a un an le gouvernement a inséré un article dans les prévisions budgétaires qui figure maintenant dans le nouvel article 329A du projet de loi et garantit des taux réduits, car d'après la Commission des transports du Canada, ils seraient trop faibles pour le blé et la farine acheminés par les ports de l'Atlantique. Ces taux sont bien protégés aux termes de cette mesure législative. En fait, ce sont les seuls nouveaux taux établis en vertu de cette mesure.

M. Forrestall: Je le reconnais. Nous croyons la chose absolument nécessaire, mais qui, au nom du Ciel, expédiera de la farine du port d'Halifax quand elle peut l'être de St-Jean?

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que le député constatera que des quantités considérables de marchandises seront expédiées d'Halifax.

• (4.40 p.m.)

M. Forrestall: C'est excellent, mais il s'agit de marchandises en vrac comme le pétrole et le gypse, qui fournissent peu d'emplois au port. Nous devons pouvoir attirer le genre d'entreprise qui assure de quoi vivre aux sociétés d'arrimage employeuses de centaines d'hommes. Il n'y a peut-être pas matière à s'inquiéter, mais j'ai depuis des années une carte m'autorisant à travailler dans le port d'Halifax. Il n'y a que 15 ou 20 hommes aussi jeunes que moi dont les cartes portent un chiffre inférieur au mien, soit 9,060.

L'hon. M. Pickersgill: J'espère que le député ne travaille pas le soir en fin de semaine.

M. Forrestall: Non. Je ne suis pas comme le ministre qui trouve le temps de traîner au lit à imaginer des amendements aux amendements. Peut-être devrions-nous l'encourager à le faire.

Tout le concept de l'industrie portuaire a changé depuis quelque trois ou quatre ans. Il fut un temps où de nombreux arrimeurs venaient de Montréal et Québec travailler à Halifax. Non seulement y gagnaient-ils de l'argent, mais ils en dépensaient sur les lieux en loyer, nourriture, vêtements et autres cho-

ses pour leur agrément. Comme on l'a déjà signalé, ils dépensent de l'argent, dans cette fraternité d'esprit à laquelle sir John A. croyait. Halifax ne voit plus ces gens-là, car il n'y a plus de travail.

Selon la statistique sur le tonnage, le volume de trafic se maintient, grâce à l'expédition en vrac de blé, de gypse et de pétrole. Le trafic de marchandises diverses, par ailleurs, tombe à presque rien. Des centaines et des centaines d'emplois disparaissent. Le problème est grave, comme l'indique le taux de chômage de 10.5 p. 100 dans les Maritimes. Même dans la province du ministre, le chômage n'est pas aussi fort qu'en Nouvelle-Écosse et dans l'Île du Prince-Édouard.

Il nous faut de nouvelles mesures catégoriques. Je sais bien que cela coûterait cher et comporterait de nombreuses ramifications, mais peut-être devrions-nous quand même étendre le territoire choisi à cet égard.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettrait-il une question? Je ne comprends pas ce qu'il veut dire par «étendre le territoire choisi».

M. Forrestall: Pour employer les termes de l'article 329A, on pourrait peut-être établir une certaine parité entre les trois ports de l'Est et celui de Montréal. Cela exigerait sans doute d'énormes subventions, mais si ce territoire choisi, ne fait pas l'objet d'une certaine parité, le trafic restera exactement le même. Nous croyons que l'étape suivante devrait être franchie. Nous serions peut-être rassurés si le ministre nous disait que, deux ans après l'étude spéciale, des mesures seront prises afin d'établir un mécanisme viable de parité pour aider les ports d'Halifax et de Saint-Jean. Il pourrait peut-être nous assurer que, si le rapport qui suivra l'étude spéciale n'en parle pas, le gouvernement agira.

L'hon. M. Pickersgill: Je promets volontiers que, si la question ne fait pas l'objet d'un examen approprié au cours de l'étude spéciale, ce dont je doute fort, elle sera l'une des premières dont le service de recherches de la nouvelle Commission sera saisi.

De fortes sommes ont été dépensées—récemment pour la plupart—pour améliorer les ports d'Halifax et de Saint-Jean et nous voulons utiliser ces ports au maximum. Je n'hésite pas à assurer au député et aux membres du comité que si, par hasard, ce sujet ne semble pas être traité comme il convient dans l'étude sur les transports, on demandera à l'équipe de recherchistes de la Commission d'accorder la priorité à cette question urgente.

[M. Forrestall.]

M. Nowlan: Je suis sûr que les dernières paroles du ministre rendront mes observations plus brèves. La situation dont le député d'Halifax a parlé m'intéresse spécialement, car, même si je ne viens pas d'un port de mer, je représente une circonscription d'une province de l'Est. J'espère que le ministre tiendra compte de la suggestion du député d'Halifax, même si elle est susceptible d'entraîner des complications quant aux exportations et aux importations. Comme le ministre a proposé une chose à la Chambre vendredi pour éviter un avortement, expression qui a été utilisée au sens figuré, et comme il suggère quelque chose de tout à fait contradictoire aujourd'hui, cela indique sûrement qu'on devrait étudier cette question avec soin.

En ce qui concerne la proposition visant l'emploi des brise-glace dans la voie maritime du Saint-Laurent, comme le ministre, je pense que nous ne pouvons interdire cette pratique en légiférant. Les citoyens des provinces de l'Est le savent, j'en suis sûr. D'autre part, il faut aider les deux principaux ports des provinces Maritimes par voie de mesure législative. Nous ne pouvons restreindre l'usage rentable des ports de Montréal et de Québec, mais nous pouvons certainement aider les ports de Saint-Jean et d'Halifax en agissant avec audace et en incluant les ports de Montréal et de Québec dans la formule de l'égalité des ports. Je ne crois pas que l'inclusion des ports de Montréal et de Québec dans la formule de l'égalité des ports donne lieu à de la discrimination.

Cette formule précise ne figure peut-être pas dans bien des lois, mais elle est en usage jusqu'à un certain point. En incluant les ports de Montréal et de Québec, les deux ports de l'Est pourraient peut-être tirer parti des avantage prévus grâce à l'accroissement des installations par la commission des ports nationaux. Cela supprimerait en outre les désavantages subis présentement par les deux ports de l'Est.

• (4.50 p.m.)

Nous sommes tous heureux de l'assurance donnée par le ministre, selon laquelle si cette question n'est pas examinée par la Commission des transports, elle le sera par la direction des recherches de la nouvelle Commission. Certains citoyens de l'Est doutent que ces questions soient examinées d'une façon convenable. D'après ce que le ministre a dit à la Chambre ces derniers jours et, certes, d'après ce qu'il a déclaré aujourd'hui, je sais qu'il est parfaitement conscient du problème. Il en est conscient, mais d'autres députés ne peuvent comprendre peut-être pourquoi cet

article cause tant d'angoisse et de consternation. Il semble plutôt inoffensif à première vue. En fait, toutes proportions gardées, cet article en particulier, surtout comme il a été rédigé vendredi, est aussi important pour les ports de Saint-Jean et d'Halifax que l'est pour l'Ouest l'article concernant le Pas du Nid-de-Corbeau. Je pousse peut-être l'analogie un peu plus qu'il y a quelques jours lorsque j'ai essayé d'insérer dans le projet de loi des expressions très euphémiques à propos de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. J'admets que j'étais désavantagé en cherchant à traduire mon intention dans le texte de la loi.

Les rédacteurs auraient dû se faire valoir plus tôt et suggérer au ministre ce qui a été proposé aujourd'hui. Nous aurions pu tout simplement supprimer le gel et nous n'aurions pas eu de blocage du tout pendant deux ans, au lieu de l'avoir jusqu'à ce que l'étude soit terminée et que le gouvernement soit prêt à agir. Mais c'est là une vieille histoire. La question du jour est aussi importante pour ces ports et, partant, pour les deux provinces intéressées que les taux du pas du Nid-de-Corbeau pour les provinces de l'Ouest.

J'ai eu beaucoup de plaisir à voir le ministre se lever au début de la discussion, se confesser, se repentir et enlever d'un article une contradiction qui, à première vue, semblait bien anodine à la majorité des députés mais qui, en fait, n'aurait conservé aucun des droits dont bénéficie cette région mais les aurait détruits. Tout ce que je peux ajouter à ce qu'ont dit les deux députés d'Halifax et le député de Saint-Jean-Albert, c'est que le gouvernement établit un nouveau concept des taux pour les céréales en vertu du nouvel article 329; j'espère avoir clairement montré dans mes remarques, à la réflexion et après la fin de semaine qui est une période de somnolence et de rêve, que l'on commettait une erreur qui a été rectifiée cet après-midi.

Dans le même contexte, monsieur le président, je demanderais au ministre et à ses rédacteurs de tenir compte de la proposition du député d'Halifax, de l'étudier et, sans nécessairement aller jusqu'à l'appliquer aux importations, de l'appliquer au moins aux exportations de façon à inclure les ports de Montréal et de Québec, afin que la distance entre les quatre ports de Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax ne constitue plus un inconvénient. A cet égard, il existe encore des désavantages évidents. Les industries iront s'établir à Montréal, à Toronto et à Québec, mais jamais à Saint-Jean ou à Halifax. La distance n'est pas la seule explication. La Commission MacPherson a signalé que les transports constituaient peut-être la vraie raison pour laquelle l'expansion économique du Canada ne s'est pas fait sentir dans les Maritimes. Mais d'autres facteurs empêcheront les provinces Maritimes de connaître un essor industriel considérable. Si seulement nous parvenions à éliminer l'inconvénient que représente la distance, la situation financière des ports d'Halifax et de Saint-Jean en serait grandement améliorée. D'après les chiffres fournis par les députés de ces deux villes, non seulement la situation économique des deux ports ne s'est pas maintenue, mais elle a périclité.

Si nous éliminons les problèmes de distance et incluons le port de Montréal dans le régime de parité, je devrai personnellement, sans vivre dans le passé, envisager les conséquences de ce que j'ai dit à ce sujet. Si nous pouvions compenser la distance par la parité entre les ports, la question de libérer le fleuve en hiver ne nous préoccuperait pas tant. Qu'on permette aux autres ports de se libérer de leurs glaces. Sans un régime de parité, les ports d'Halifax et de Saint-Jean seraient beaucoup plus achalandés que présentement. Il est certain que l'extension des services de brise-glace, fait qu'il faut accepter, augmentera l'utilisation des ports de Montréal et de Québec.

Franchement, monsieur le président, l'espérance reste toujours vivace. J'ignore si l'espérance suffit ici, et il me répugne d'admettre ce principe. Toutefois, cet article est un fait. Nous verrons les résultats de l'étude sur les transports. Le ministre est sûrement très au courant des problèmes. Je n'en dirai pas davantage à l'étape actuelle, vu l'assurance fournie par le ministre, mais j'espère que toute la question de la parité des ports sera étudiée et que l'on éliminera le fruit cet avortement —c'est peut-être un jeu de mots—qui ravage nos ports. Une telle étude résoudrait mon propre dilemme. Vu l'assurance qu'a donnée le ministre, c'est tout ce que je dirai actuellement.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, quelques mots seulement. J'aimerais poser une question au ministre et féliciter les députés des provinces atlantiques d'avoir porté à notre attention un sujet qui, encore qu'il intéresse plus particulièrement les ports côtiers de l'Atlantique, concerne tout le Canada.

Le ministre a déclaré, dans ses remarques, que c'était trop demander au contribuable canadien que de lui faire payer la différence dans le fret, par exemple entre Ottawa et

Halifax, d'une part, et entre Ottawa et Montréal, d'autre part, autrement dit, il ne faudrait pas s'attendre à ce qu'il fasse les frais de la parité des taux du point d'origine, Ottawa, et les deux ports. J'ai suivi les débats, j'ai écouté les arguments formulés par les députés des provinces atlantiques et je me souviens de nombreuses questions que le député de Saint-Jean-Albert, entre autres, a posé ces dernières années au sujet des opérations des brise-glace dans le fleuve Saint-Laurent. De tout cela, il ressort clairement que si le ministre va demander au contribuable canadien de contribuer par des millions de dollars aux opérations des brise-glace destinées à laisser les ports du Saint-Laurent ouverts à la navigation en hiver il lui faudra envisager sérieusement d'indemniser les ports de l'Atlantique. Il n'y a pas eu, je crois, de désaccord au sujet de cette politique des brise-glace, dans d'autres parties du Canada.

Cependant, monsieur le président, c'est l'allusion du ministre à l'ensemble des contribuables qui a retenu mon attention. Puisque je suis contribuable, j'ai pensé lui demander, pas tellement d'élaborer sur la question, car il l'a trop fait depuis deux semaines, mais de veiller à ce que les recherchistes étudient la question très sérieusement; j'espère qu'il le fera car les députés des Maritimes ont prouvé leur point. Si, comme le dit le ministre, l'avantage géographique dont jouit le port d'Halifax sur celui de Montréal serait anéanti par l'identité du tarif-marchandises entre Ottawa et Montréal et entre Ottawa et Halifax, le ministre ruinerait lui-même l'avantage géographique des ports de la côte atlantique en gardant le fleuve Saint-Laurent ouvert à l'année longue. En l'occurrence, les provinces Maritimes en souffriraient d'autant et les contribuables du Canada encourageraient les ports du Saint-Laurent et le commerce du centre du Canada aux dépens des Maritimes. Je me demande si cet état de choses paraîtrait juste aux yeux du public en général, même si nous désirons la navigation à l'année longue.

Il y a quelques années, un ingénieur, éminent scientifique, me disait que le fleuve Saint-Laurent pourrait être ouvert à l'année longue en ayant recours non pas à des brise-glace mais à une autre méthode.

L'hon. M. Pickersgill: En soufflant des bulles.

• (5.00 p.m.)

L'hon. M. Churchill: Oui, en soufflant des bulles d'air, projet qui, à mon sens, devrait être pris en considération, ou en introduisant des courants d'eau plus chaude pour empêcher la glace de se former. Quelle que soit la méthode, cela coûterait plusieurs millions de dollars, si je me souviens bien. L'expérimentation se poursuit peut-être toujours. Qu'on ait recours à n'importe quelle méthode, les contribuables en paieront la note, et les ports de l'Atlantique accuseront une baisse aux chapitres des recettes et du trafic.

Au cours des ans, on a tenté de traiter équitablement les provinces atlantiques dans leur expansion parallèle à celle du reste du Canada. Étant de l'Ouest canadien, je comprends mieux que les habitants de la région centrale les problèmes des provinces atlantiques. Les gens des Maritimes et de l'Ouest canadien ont toujours conjugué leurs efforts pour favoriser l'expansion du Canada central, mais pas au détriment de l'Ouest ou de l'Est.

Je dis donc au ministre que la thèse soutenue par les députés de la côte de l'Est a impresionné tous les députés. Ils ont avancé des arguments logiques et raisonnables. Le ministre a été convaincu, j'espère, que tout désavantage que subiraient les ports de l'Atlantique en maintenant le Saint-Laurent ouvert à la navigation toute l'année sera compensé de quelque manière, afin que les provinces atlantiques ne soient pas encore plus désavantagées.

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable député a véritablement semé la terreur dans mon esprit, non pas tant parce qu'il a pris la parole mais en raison de ses propos. Né au Manitoba, je suis allé me faire élire dans les provinces atlantiques, et j'espère que l'honorable député ne songe pas lui aussi à déménager là-bas pour m'enlever mon siège; si c'est avec cette arrière-pensée qu'il est intervenu dans le débat, j'en serais littéralement terrifié. Toutefois, je ne pense pas que ce soit le cas.

Pour être sérieux au sujet des points que le député de Winnipeg-Sud-Centre a soulevés, je rappellerai très brièvement—car je sais qu'il exècre me voir entreprendre de longues explications et amorcer de nouveaux débats—qu'à mon sens le problème qui consiste à utiliser les ports d'Halifax et de Saint-Jean de la façon la plus efficace et la plus complète, y compris les vastes intallations aménagées dans ces ports aux frais du gouvernement fédéral, est un problème d'envergure nationale et non un problème qui n'intéresse que les ports atlantiques. J'ai le ferme espoir que grâce à la mise en service de supernavires et de trains à chargement homogène pour l'acheminement des marchandises dont la valeur ne justifie pas le recours au transport aérien, mais dont il importe d'assurer l'expédition avec rapidité, l'avenir du port d'Halifax est très prometteur, en raison, notamment, des avantages naturels de ce port. Un des précieux avantages découlant de l'utilisation du port d'Halifax pour un

tel trafic, est le nombre de jours qu'on pourrait épargner et cela dans un assez proche avenir. Le député et moi-même avons obtenu quelques renseignements à ce sujet de spécialistes qui étudient ce projet.

Je dirai d'une façon générale que ce projet exige des recherches urgentes et complètes. Comme j'ai répondu en substance à deux des arguments du député et que je ne pense pas que nous puissions pour le moment ici en comité, faute de conseils d'experts et d'études plus approfondies, améliorer cette mesure, j'espère que le député jugera inutile de proposer de nouveaux amendements.

M. Forrestall: Les propos tenus par le ministre au cours de la dernière heure ne manquent pas d'une certaine logique. Il convient maintenant de lécher nos blessures et de prendre quelques moments de répit. Je regrette que le ministre n'ait pas pu trouver un moyen d'insérer dans le projet de loi un passage qui garantirait de façon pratique que la parité quant au transport de denrées à l'étranger, au moins par les ports d'Halifax et de Saint-Jean et au sein du territoire délimité, serait non seulement préservée mais aussi stipulée de façon à en encourager l'application complète. Je pense à une garantie qui éviterait à un expéditeur de produits manufacturés d'une région du centre du Canada d'hésiter entre le port de Saint-Jean et celui d'Halifax, mais qui lui donnerait plutôt la liberté de choisir entre les divers bateaux en partance pour l'étranger afin de choisir celui qui lui conviendrait le mieux qu'il quitte Halifax ou Saint-Jean.

Je ne prétends pas être un spécialiste de ces questions, mais je doute que tout se passe de façon méthodique. La parité existe entre Halifax et Saint-Jean, mais, à mon avis, d'une façon platonique.

Comme on l'a signalé vendredi, lorsque nous avons lu pour la première fois l'amendement, le ministre, à notre avis, est resté si longtemps loin de Terre-Neuve qu'il est devenu confus. Nous sommes heureux qu'il ait supprimé de son amendement cette réserve encombrante à l'article 334. Nous espérons qu'il tiendra sa promesse en ce qui concerne cette étude spéciale. Si l'on ne prévoit pas de disposition à propos de la parité des ports, le ministre fera mieux de retourner à Terre-Neuve, car il voudra se trouver à cent lieues d'ici lorsque nous lui aurons réglé son compte.

Nous approchons maintenant du dénouement de ce qui a dû être une longue période de vœux, d'espoir, de prières et de travail acharné pour le ministre, et nous estimons donc que les représentants des ports d'Halifax et de Saint-Jean n'ont pas le droit de le décevoir davantage. Nous lui promettons de ne plus proposer de nouveaux amendements à ce sujet. Je vais simplement répéter en insistant que d'après nous, c'est le moment de prendre une mesure radicale. Le gouvernement, à mon avis, ne devrait pas attendre l'avènement des trains homogènes et des navires géants. C'est le moment d'agir. Je mets le ministre en garde. Si l'on ne prend pas très rapidement des mesures pour utiliser les marins et les débardeurs, les compétences techniques et la bonne intelligence accumulées à Halifax et à aussi Saint-Jean depuis 1749 disparaîtront. Et si le gouvernement n'agit pas sur-le-champ, ces ports ne compteront plus assez de spécialistes pour décharger un plus grand volume de marchandises et se verront privés des avantages qui en résultent dans l'éventualité d'une augmentation de l'activité portuaire.

M. le président: Le comité est-il prêt à se prononcer sur l'amendement?

Des voix: D'accord.

M. le président: L'amendement est-il adopté?

M. Forrestall: Sur division.

(L'amendement est adopté.)

L'article modifié est adopté.

• (5.10 p.m.)

M. le président: L'article 59 modifié et renuméroté est-il adopté?

(L'article modifié est adopté.)

L'hon. M. Pickersgill: Mettriez-vous l'article 74 en délibération, monsieur le président?

Sur l'article 74—*Abrogation de la subvention du pont-rail.*

L'hon. M. Pickersgill: En dépit des observations de l'honorable député de Winnipeg-Sud-Centre et je lui sais gré de l'esprit dans lequel il les a faites, je devrais faire un exposé assez long au sujet de cet article qui prévoit fondamentalement des subventions provisoires aux chemins de fer. Il prévoit que ces subventions seront réduites progressivement d'une année à l'autre, jusqu'à ce qu'elles soient complètement supprimées. Il prévoit également certains paiements déterminés versés aux chemins de fer à l'égard de certains services qui leur seront imposés dans l'intérêt national. Ces paiements remplaceront en partie ces subventions, lorsque ces dernières seront suffisamment réduites et que les chemins de fer auront besoin de fonds pour combler l'écart.

En d'autres termes, les chemins de fer n'auront pas droit à la fois aux subventions provisoires et aux paiements spécifiques suivant les différents services. Lorsque le total des paiements spécifiques sera égal aux subventions

provisoires, ces dernières cesseront de leur être versées—du moins, le même montant ne sera pas payé deux fois. L'autre jour, le comité n'a pas tenu compte de mes instances et a supprimé de l'article 50 les dispositions du nouvel article 329 de la Loi des chemins de fer. Monsieur le président, je crois que les membres du comité cherchaient ainsi à affirmer qu'à leur avis, le Parlement ne doit pas charger la nouvelle Commission d'effectuer une révision obligatoire des recettes et dépenses qui se rapportent aux taux des céréales. Je n'ai pas aimé la décision du comité mais je la respecte, et si j'en ai bien compris le sens, je ne demanderai pas qu'il revienne dessus. Autrement dit, je ne demanderai pas aux honorables représentants d'insister pour que la Commission fasse une révision obligatoire des répercussions financières du transport des céréales en conformité des dispositions de ce projet de loi.

L'adoption de l'amendement comportait néanmoins des effets imprévus, peut-être pas imprévus mais accessoires et assez importants. Elle aurait eu pour conséquence, par exemple, de supprimer la protection assurée au transport des marchandises dans le cas d'un grand nombre de produits des céréales autres que le blé et la farine et je suis sûr que la plupart des députés qui ont voté en faveur de l'amendement n'avaient nullement l'intention de la faire disparaître. Il est vrai, comme l'a déclaré le député d'York-Sud, que l'article 15 du bill confère un pouvoir de revision suffisant au sujet de toute question que le gouvernement aurait pu vouloir examiner. Mais je préférerais ne pas m'en remettre à l'article 15, étant donné surtout que le comité s'est prononcé contre une revision obligatoire concernant ces questions.

Les députés d'Acadia et de Burnaby-Coquitlam et d'autres ont signalé, non sans raison je pense, qu'en demandant au Parlement d'exiger cette revision de la Commission, on laissait supposer que les tarifs sur les grains n'étaient pas compensatoires. Je n'ai nullement l'intention de demander à un comité ou à la Chambre de créer une telle impression. Je m'efforçais même de me montrer entièrement neutre là-dessus et de laisser à la Commission le soin de préciser les faits. Je conviens que l'on puisse s'imaginer ou avoir l'impression qu'en exigeant une revision obligatoire de certains aspects, on laissait supposer une conclusion, avant même que s'effectue la revision. Nous ne devons rien faire qui puisse susciter une telle impression, car je connais le vif sentiment des gens de l'Ouest canadien à ce sujet.

Je ne voudrais rien faire qui puisse donner à qui que ce soit l'impression de parti pris dans ce domaine, car il n'en est nullement question, je puis l'assurer aux députés. Un ou deux députés—je n'ai pas lu assez attentivement les débats pour savoir de qui il s'agit —avaient l'impression, je pense, que les chemins de fer seraient toujours en droit de demander une revision de ce genre. Il appartiendrait donc entièrement aux chemins de fer d'exiger ladite revision et de prouver le bienfondé de leur thèse. Ils ont raison, je crois. J'ai donc pensé qu'il y aurait moyen de régler toutes les questions accessoires que le bill devrait régler sans demander au comité de revenir sur sa décision sur le point essentiel, savoir qu'on ne devrait pas imposer une revision obligatoire à la Commission, et voilà pourquoi je vais proposer un amendement. Il y a un ou deux aspects techniques de moindre importance, mais en ce qui concerne l'essentiel de la question, l'amendement stipulerait que dans le cas de tout tarif statutaire prévu dans le bill, non seulement dans le cas des tarifs des céréales mais de tout tarif statutaire, les chemins de fer pourraient, mais deux ans seulement après l'entrée en vigueur du bill, demander une revision de n'importe quel tarif statutaire par la Commission. Le tarif dont nous venons justement de traiter dans le nouvel article 59 relèverait aussi de cette catégorie.

Une revision du tarif ne signifierait pas nécessairement une modification de ce dernier. Il s'agirait de reviser les recettes et les frais. On adresserait ensuite une recommandation au gouverneur en conseil pour voir s'il n'y aurait pas lieu d'aider les chemins de fer. Mais, selon la façon de procéder, il appartiendrait aux chemins de fer de demander la revision. Ce serait à eux d'en prendre la responsabilité et de fournir les preuves voulues. Ce serait à eux de présenter leur thèse et, dans ce cas-là, le gouvernement ne serait nullement obligé de leur prêter secours. Le gouvernement serait mis au courant de l'assistance souhaitable à accorder, aux yeux de la Commission. C'est à lui qu'il appartiendrait ensuite de décider si la question devrait être soumise au Parlement.

Il me semble qu'une telle façon de procéder répondrait à toutes les objections formulées à l'égard de l'autre méthode. Elle s'applique à tous les tarifs statutaires et s'appliquerait également à tous les taux établis par la Commission. Si la Commission substitue son propre jugement à un taux, aux termes de l'article 16, alors deux ans—et pas moins de deux ans—après cette ordonnance, le chemin de fer peut affirmer que le nouveau taux n'est pas compensatoire et demander une analyse des résultats.

• (5.20 p.m.)

Nous avons prévu des appels bien convenables pour les expéditeurs contre l'injustice des taux. L'un des principes du bill, avons-nous

dit, est que les chemins de fer ont droit à une compensation du Trésor pour toute obligation que pourrait leur imposer soit un statut, soit une ordonnance. Nous sommes ici en présence d'un aspect qui ne semble pas se prêter aux mêmes objections que l'article 329, même si je n'y trouvais personnellement rien à redire. Toutefois, le comité n'a pas partagé mon avis sur ce point. Mais, en tout cas, personne ne dira qu'il y a présomption, en l'occurrence. Le gouvernement n'a pas à prendre d'initiative, non plus que la Commission; ce sont les chemins de fer eux-mêmes qui doivent formuler la demande. Par conséquent, le bill ne comporte aucun élément de présomption, pas plus qu'il n'y en a dans l'article 16, qui permet à un expéditeur de dire que les chemins de fer profitent indûment de lui dans un cas par opposition à un autre.

Dans le même amendement, j'ai aussi l'intention de replacer la définition du tarif du grain, dans un nouvel article nº 471, une définition dont on s'est débarrassé dans un excès de zèle. Aucun député, où qu'il siège à la Chambre, ne voudrait tolérer plus longtemps cette situation.

Je vais aussi faire une autre proposition. Mon honorable ami de Vancouver-Quadra a fait un plaidoyer très éloquent et persuasif qui a eu un écho de l'autre côté de la Chambre—si on me permet de dépeindre ainsi le vénérable député de Kootenay-Ouest—au sujet du tarif applicable en Colombie-Britannique au grain destiné à la consommation intérieure. Mes sentiments sur ce sujet sont les mêmes que ceux que je viens d'exprimer dans un autre contexte, au sujet d'un amendement éventuel qu'allait présenter le député d'Halifax, c'est-à-dire que l'on ne devrait pas chercher à trouver sur-le-champ une solution à ce problème au risque de susciter d'autres problèmes qui seraient aussi très graves. Donc, monsieur le président, je vais prier le comité d'accepter que nous ordonnions à la Commission, par ce projet de loi, d'entreprendre une étude de cette question au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la loi.

Il reste encore deux petites questions d'ordre technique. Une consiste simplement à rectifier une erreur d'impression. Je serais très reconnaissant au ministre des Pêcheries de bien vouloir proposer maintenant cet amendement.

L'hon. M. Robichaud: Monsieur le président, j'en fais la proposition.

M. le président: Le ministre des Pêcheries propose que l'article 74 du bill nº C-231, soit modifié:

Que le bill C-231, loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la Loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, soit modifié

a) par le retranchement des lignes 1 à 5 inclusivement de la page 67 du bill réimprimé et leur remplacement par ce qui suit:

Maintien des réductions. «468A. (1) Les réductions des taux qui, immédiatement avant l'entrée en vigueur de la Partie V de la *Loi nationale sur les transports*, étaient en vigueur en vertu de l'Article 468 demeurant en sous réserve des paragraphes (2) à (4).»

b) par le retranchement de la ligne 40 de la page 67 du bill réimprimé et son remplacement par ce qui suit:

«par l'ordonnance nº 96300 de la Comsion»

c) par l'insertion, immédiatement avant l'article 75 du bill page 69 du bill réimprimé, ce qui suit:

Définitions «taux statutaire» «taux substitué» «470. (1) Dans la présente article,

a) «taux statutaire» désigne un taux de transport de toute denrée entre des points situés au Canada maintenu au profit du public à un taux ou niveau de taux spécifié dans la présente loi ou toute autre loi du Parlement du Canada; et

b) «taux substitué» désigne un taux fixé par la Commission en vertu de la présente loi ou substitué à tout taux rejeté par la Commission en conformité de la présente loi.

Demande. (2) Sous réserve du paragraphe (3), une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement peut demander à la Commission d'enquêter sur les revenus et les frais attribuables au transport de toute denrée par la compagnie à un taux statutaire ou à un taux substitué.

Restriction. (3) Aucune demande ne doit être faite en vertu du paragraphe (2)

a) dans le cas d'un taux statutaire, avant l'expiration d'un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent article, et

b) dans le cas d'un taux substitué, avant l'expiration d'un délai de deux ans à compter du jour où le taux substitué est devenu applicable.

Rapport et recommandation. (4) Après une enquête faite en vertu du présent article, la Commission doit faire rapport de ses conclusions à son sujet au gouverneur en conseil et recommander dans son rapport le montant des paiements, s'il en est, nécessaires à son avis pour aider la compagnie à couvrir ses frais d'exploitation en ce qui concerne le transport de toute denrée à un taux statutaire ou à un taux substitué.

Présomption. (5) Lorsque, en conformité de toute mesure prise par le gouverneur en conseil à la suite de la réception...

M. Kindt: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Ne vaudrait-il pas mieux que tous les membres du comité aient un exemplaire de l'amendement afin de leur permettre

de mieux suivre le débat? A l'entendre lire, je n'y comprends rien et je ne vais voter en faveur d'aucune partie tant que je n'aurai pas la chance de le lire.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je vais faire de mon mieux pour en obtenir d'autres exemplaires. J'ai terminé la préparation de ces amendements tout juste avant d'entrer à la Chambre, car le problème était très difficile. J'en ai un certain nombre d'exemplaires, mais j'espère que dans quelques minutes j'en aurai d'autres. Entre-temps, je puis prêter au représentant l'unique exemplaire qui me reste.

M. Kindt: C est très bien. Vos intentions sont bonnes, Jack.

L'hon. M. Pickersgill: J'ai le cœur à la bonne place.

M. le président: Le comité veut-il que je poursuive?

M. Knowles: Poursuivez.

M. le président:

...d'un rapport de la Commission, prévu par le paragraphe (4), une aide financière est fournie à une compagnie de chemin de fer au cours d'une année quelconque sur des crédits affectés à cette fin par le Parlement, le paiement de cette aide à la compagnie est censé, aux fins des articles 314E et 469, être un paiement en vertu du présent article.

Représentants de la Couronne.

(6) Lorsque, dans toute procédure devant la Commission en vertu de la présente loi, la question des revenus ou frais d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement fait l'objet d'une enquête, tout ministre de la Couronne du chef du Canada peut faire faire des observations à ce sujet à la Commission par des personnes au courant des principes d'établissement des prix de revient ou de questions qui semblent à ce Ministre pertinentes à la détermination des revenus et frais des chemins de fer.

Définition:

«produits du grain»

471. (1) Dans le présent article «produits du grain» désigne toutes denrées auxquelles, en vertu des tarifs-marchandises de la compagnie en vigueur le 1er janvier 1966, les tarifs connus sous le nom de tarifs des produits du grain, tarifs des produits de la graine de lin ou tarifs des produits de la graine de colza s'appliquaient à cette date.

Les taux connexes doivent être maintenus.

(2) Aucune mesure ne doit être prise en vertu de l'article 470 relativement à une compagnie de chemin de fer à moins que la compagnie n'ait maintenu, au niveau des tarifs régnants le 31 décembre 1966, le niveau des taux

a) pour les produits du grain, autres que la farine, transportés depuis un point quelconque à l'ouest de Fort William jusqu'à Fort William ou Port Arthur sur des lignes de chemin de fer de la compagnie;

b) pour les produits du grain, autres que la farine, transportés pour l'exportation depuis un point quelconque à l'ouest de Fort William ou d'Armstrong jusqu'à Churchill sur une ligne de chemin de fer de la compagnie;

c) pour le grain ou les produits du grain transportés pour l'exportation depuis un point quelconque à l'ouest de Fort William jusqu'à un port canadien de la côte du Pacifique, autre que Vancouver ou Prince Rupert, sur une ligne de chemin de fer de la compagnie;

d) pour les produits du grain, autres que la farine, transportés pour l'exportation depuis un point quelconque à l'ouest de Fort William jusqu'à Vancouver ou Prince Rupert sur une ligne de chemin de fer de la compagnie; et

e) pour le grain ou les produits du grain transportés depuis un point quelconque à l'ouest d'Armstrong jusqu'à Armstrong sur une ligne de chemin de fer de la compagnie.

Graine de colza.

(3) Aux fins du présent article et de l'article 328 ainsi qu'à celles de la loi et des accords y mentionnés l'expression «grain» comprend la graine de colza et les taux applicables au transport de la graine de colza depuis un point quelconque mentionné au paragraphe (2) ou à l'article 328 après l'entrée en vigueur du présent article ne doivent pas dépasser les taux applicables à la graine de lin.

Étude des écarts entre les taux.

472. Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la Partie I de la *Loi nationale sur les transports* ou du présent article, en choisissant celle des deux dates qui sera postérieure à l'autre, la Commission doit entreprendre une étude des différences entre les taux applicables au grain transporté aux fins d'exportation à des ports de la Colombie-Britannique et les taux applicables au grain transporté à d'autres fins à ces ports, et faire rapport au gouverneur en conseil pour qu'il prenne l'initiative qui lui semblera opportune ou désirable dans l'intérêt public.»

• (5.30 p.m.)

L'hon. M. Bell: Le ministre des Pêcheries expliquerait-il son amendement?

L'hon. M. Robichaud: J'en laisse le soin au ministre des Transports.

M. McIntosh: C'est, il me semble, revenir subrepticement sur le problème du Pas du Nid-de-Corbeau. Le ministre réserverait-il l'amendement pour nous donner l'occasion de l'étudier?

L'hon. M. Pickersgill: Je me ferai un plaisir d'obtenir d'autres exemplaires pour permettre aux députés de l'étudier. Je m'excuse de n'en avoir pas eu plus tôt. En dépit de sa longueur, l'amendement est assez simple, je crois. Il rétablit, à n'en pas douter, la protection de tous les prix quant au transport des grains. Au lieu d'exiger de la Commission, comme le faisait le premier projet de loi, qu'elle étudie les effets financiers du transport des céréales, il contraint un chemin de fer, s'il désire une telle revue, d'en faire la demande. La société ne peut en faire la demande avant un délai de deux ans. Deux ans doivent s'écouler avant qu'on admette une demande. Bien entendu, comme une telle demande ne pourrait être réglée du jour au lendemain et que les audiences seraient très longues, une revision exigerait au moins autant de temps que ne le prévoyait l'ancienne loi.

La compagnie de chemins de fer aurait le droit de demander un examen de répercussions financières non seulement des taux du grain, mais de tous taux statutaires et de remplacement. Il faut que ces taux aient été en vigueur pendant deux années complètes pour qu'on puisse demander un examen semblable. C'est tout.

M. McIntosh: En quoi cela diffère-t-il de l'article qui se trouvait dans le projet de loi avant qu'il soit rejeté à la Chambre?

L'hon. M. Pickersgill: La disposition de l'ancien bill ne visait que les taux du grain. Il n'était pas question de taux statutaires et réglementés. L'ancien bill exigeait que la Commission ouvre d'elle-même une enquête, sur demande de chemins de fer ou non. C'est à cela, je pense, que la plupart des députés de l'Ouest canadien se sont opposés. Selon eux, en chargeant la Commission de ce soin, le gouvernement estimait que ces taux n'étaient pas compensatoires.

La Commission ne sera pas obligée d'examiner les taux à moins que les chemins de fer ne demandent une revision et exposent leur cause. Il s'agit ici d'un principe fondamentalement différent. A mon avis, je ne pouvais, en toute justice, que respecter l'opinion du comité à cet égard, et ne pas lui demander de modifier son attitude du tout au tout. Personne ne s'opposera, je pense, à un redressement de la situation en ce qui concerne la définition du grain, et la protection de ces taux.

M. Kindt: Autrement dit, à en juger par ce que le ministre a dit, et par un étrange retour des choses, cette définition, dont on avait cru se débarrasser, nous revient comme un boumerang.

L'hon. M. Pickersgill: C'est juste.

M. Kindt: C'est ce que j'ai pensé.

L'hon. M. Pickersgill: Et j'espère qu'il n'y aura pas de dégâts.

M. Kindt: Pouvons-nous étudier cet amendement?

M. Herridge: Monsieur le président, j'ai écouté lorsqu'on a lu cet amendement compliqué et je ne le comprendrai pas parfaitement avant d'en avoir reçu un exemplaire. Je suis content que le ministre ait donné suite aux instances présentées par les députés de Vancouver-Quadra et de Kootenay-Ouest, fondées sur celles qui ont été présentées par la Fédération de l'agriculture de Colombie-Britannique au comité permanent des transports et communications en autorisant qu'une étude soit faite sur le problème que la Fédération avait présenté au comité permanent. A mon avis, l'étude fournira des renseignements intéressants et sera utile à tous ceux qui s'intéressent au coût des céréales destinées aux consommateurs de Colombie-Britannique conformément aux conditions actuelles.

L'hon. M. Bell: Il est peut-être dangereux, pour un Canadien de l'Est, de s'occuper des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, mais si j'ai bien compris la proposition du ministre, il compte remplacer la disposition obligatoire selon laquelle la Commission examinera les taux dans trois ans par une formule permettant aux compagnies de chemins de fer d'examiner tous les taux statutaires après deux ans.

L'hon. M. Pickersgill: N'importe quel taux statutaire.

L'hon. M. Bell: N'importe lequel?

L'hon. M. Pickersgill: C'est ce qu'ils demandent.

L'hon. M. Bell: S'il s'agit d'une concession faite après que la Chambre s'est prononcée, j'avoue qu'elle est tout à fait contraire à ma conception d'un pareil compromis. Ainsi, la formule obligatoire pourra être entièrement révisée après deux ans. Toute compagnie sera entièrement libre de faire une demande. J'avoue, en homme de l'Est, que je trouve extraordinaire l'attitude du ministre. Je devrais peut-être consulter mes collègues avant de me prononcer, mais je crois que le ministre rend possible une revision plus profonde et plus rapide qu'on ne l'avait prévue.

L'hon. M. Pickersgill: Le député n'a pas du tout raison. Peut-être parce qu'il est de l'Est, il n'a pas saisi que, tout au long des débats sur cette question, une seule chose semblait préoccuper les vis-à-vis. Je l'ai très bien compris.

Selon eux, parce que le gouvernement demandait au Parlement de dire qu'il doit y avoir une revison obligatoire des répercussions des taux sur les céréales, nous laissions croire que ces taux n'étaient pas compensatoires. Je voyais clairement pourquoi ils le pensaient et pourquoi ils s'y opposaient.

Il me semble qu'il s'agit ici d'une chose très différente. Les chemins de fer ont toujours prétendu que les taux n'étaient pas compensatoires. Ils l'ont affirmé devant la Commission MacPherson. Il me semble impossible de donner aux expéditeurs le droit d'en appeler librement des taux fixés par les chemins de fer et de refuser à ces derniers le droit de comparaître devant la Commission. Le député d'York-Sud et le député d'Acadia prétendent qu'ils le pourraient quand même, s'ils le voulaient, que le projet de loi le permette ou non. On y dit seulement que cela ne pourra se faire avant deux ans. Ils ne pourront même pas présenter de demande avant deux ans à l'égard d'un taux prévu par la loi ou de tout taux modifié par la Commission pour substituer un taux réglementé à un taux fixé par le chemin de fer. Il faudra attendre que le tarif ait été en vigueur pendant deux ans avant de pouvoir prétendre qu'il n'est pas compensatoire.

• (5.40 p.m.)

Je considère cet amendement précisément de la façon dont certains honorables vis-à-vis ont soutenu qu'il devrait l'être. Ils ne voulaient justement pas, ont-ils dit, que le Parlement ordonne une étude obligatoire de ces questions. Comme l'attitude actuelle est essentiellement différente, j'estime donc qu'elle répond aux objections formulées.

M. Olson: J'aimerais que le ministre nous explique davantage ce que signifie un taux substitué. Aux termes de l'alinéa b, paragraphe 1, de l'article 470:

«taux substitué» désigne un taux fixé par la Commission en vertu de la présente loi ou substitué à tout taux rejeté par la Commission en conformité de la présente loi.

On dit ensuite dans le paragraphe 2 du même article:

...une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement peut demander à la Commission d'enquêter sur les revenus et les frais attribuables au transport de toute denrée par la compagnie à un taux statutaire ou à un taux substitué.

Il en est encore question au paragraphe 2 de l'article 471 où l'on dit qu'aucune mesure ne peut être prise en vertu de l'article 470 à moins que les chemins de fer n'aient maintenu pendant deux ans les tarifs existant au 31 décembre 1966.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Le ministre comprendra que nous avons ce document depuis quelques minutes seulement. Dans ce contexte général, puis-je demander si la Commission aura le pouvoir de substituer un taux à un taux statutaire et de le désigner comme étant un taux substitué?

L'hon. M. Pickersgill: Non. Les taux statutaires ne peuvent être changés que par une mesure législative. Un taux substitué, c'est un taux établi en vertu de l'article 16, après qu'on a prétendu qu'il y a discrimination ou quelque chose du genre et que la Commission a établi un taux différent de celui que le chemin de fer avait établi originairement, ou tout taux établi en vertu de la formule des taux maximums. Ce taux serait en vigueur pendant deux années complètes et il faudrait que la compagnie attende deux ans avant de prétendre qu'ils ne sont pas compensatoires et que la Commission devrait enquêter sur les recettes et les coûts. Le bill ne prévoit nulle part que la Commission puisse substituer sa décision à celle du Parlement dans l'établissement de taux statutaires.

M. Olson: En suivant l'amendement, j'ai constaté que plusieurs paragraphes de l'article supprimé ont été reproduits presque intégralement dans le nouvel article. D'après ce que je peux voir, le ministre a de nouveau proposé toutes les définitions des produits du grain qui figuraient antérieurement dans trois paragraphes de l'article 329.

L'hon. M. Pickersgill: Oui, mais nous sommes allés plus loin puisque la définition de la graine de colza, élaborée d'après une ordonnance quelconque de la Commission, sauf erreur, a été amplifiée quelque peu. Nous avons cru que le texte du bill initial nécessitait un renvoi à des documents et qu'il valait mieux insérer la définition dans la mesure même.

M. Olson: Le libellé du paragraphe 3 de l'article 471 semble exiger certaines explications. Cette disposition prévoit que les taux applicables au transport de la graine de colza après l'entrée en vigueur de cet article «ne doivent pas dépasser les taux applicables à la graine de lin». Il s'agit ici du taux applicable à la graine de lin. D'autres dispositions du projet de loi précisent-elles plus que ce paragraphe les taux applicables à la graine de lin?

L'hon. M. Pickersgill: La raison en est bien simple. On décrit la graine de lin comme une céréale ou un produit de céréale, et une des définitions s'y applique. Mais la graine de colza n'est pas considérée comme une céréale; elle est comparée à la graine de lin. Bien

qu'elle soit directement incluse parmi les produits de céréale, il était stipulé que le taux applicable à la graine de colza serait le même que pour la graine de lin, afin d'être absolument sur que les deux produits seraient visés.

L'hon. M. Churchill: Le ministre a fait en partie ce que j'attendais de lui après mercredi dernier. Afin d'expliquer mon amendement d'alors, j'aimerais dire que j'ai tenté, d'abord, de rédiger un amendement compliqué comme celui qu'a présenté le ministre, mais j'ai décidé par la suite qu'il vaudrait mieux présenter un amendement très court dont les détails ne feraient pas l'objet d'une dispute au sein du comité, et permettre ensuite au ministre d'apporter les modifications nécessaires. Autrement dit, lorsqu'on amende un projet de loi, on peut supprimer une disposition et en ajouter une autre, ou bien remplacer simplement une disposition. Je croyais qu'il était plus simple de supprimer. Ensuite, si une autre disposition doit être substituée à la première le ministre, de concert avec ses fonctionnaires, peut alors la proposer. C'est ce qui est arrivé cette fois-ci.

A mon avis, les membres du comité devront étudier attentivement l'amendement proposé afin de voir s'il est bon. L'autre jour, le ministre a bien résumé nos arguments quant au caractère obligatoire de la disposition originelle du projet de loi, qui enjoignait à la Commission d'enquêter sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Or, il propose maintenant que les compagnies de chemin de fer soient autorisées à faire valoir leur point de vue concernant les taux statutaires. Nous devrons voir si cette solution est vraiment satisfaisante.

A première vue, ce que semble une façon habile de contourner le problème. On a supprimé du projet de loi la disposition concernant la revision du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, comme nous l'avions demandé, mais nous devrons examiner au cours de la journée—peut-être pendant l'ajournement du souper, s'il y en a un—si l'on n'a pas ainsi facilité de futures manœuvres.

Nous n'avions pas l'intention de discuter du tarif du Nid-de-Corbeau au cours de l'étude de ce bill, mais cet aspect du débat aura peut-être donné de bons résultats, car nous avons étudié ces tarifs et envisagé diverses définitions. Nous défions quiconque de trouver dans n'importe laquelle des lois pertinentes: loi sur les chemins de fer, loi sur les grains ou la loi visant la Commission des transports, une définition satisfaisante du grain et des produits du grain. De fait, je n'ai moi-même rien pu trouver concernant les produits du grain. Le mot «grain» lui-même n'est pas très clairement défini, peut-être pour une bonne raison.

• (5.50 p.m.)

La science pourrait créer des céréales aujourd'hui inconnues qui seraient rangées dans la catégorie des «grains», alors que si ce mot était défini de façon très stricte un nouveau produit pourrait en être exclu. Il peut donc exister une très bonne raison pour ne pas définir précisément le mot «grain».

L'expression «produits du grain» semble avoir été introduite par la Commission des transports. La Commission Turgeon qui a soumis son rapport en février 1951, disait comme en fait foi la page 266:

> La portée et l'application du tarif du Nid-de-Corbeau ont été grandement modifiées depuis son entrée en vigueur. Il s'applique (soit législativement, soit par ordonnance de la Commission des transports du Canada, soit par mesure prise par les chemins de fer eux-mêmes, comme on le verra), seulement à l'égard des expéditions de grains, de farine et de certains autres produits des céréales, et il est fixé à un niveau inférieur de 3c. les 100 livres au tarif exigé par la compagnie du Pacifique-Canadien en septembre 1897 sur les expéditions de grains et de farine de tous les points de sa ligne principale des Prairies à l'ouest de Fort-William, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur. Il s'applique aux expéditions des marchandises suivantes:

Puis le rapport de la Commission évoque les grains et la farine transportés d'un point à l'autre affirme, à l'alinéa *e*, que le tarif du Nid-de-Corbeau s'applique:

> ...à certains sous-produits de l'industrie de la meunerie, des distilleries et des brasseries, et aussi à certaines provendes non comprises, à strictement parler, sous les noms de «grains» et de «farine», tels qu'ils sont employés dans les paragraphes ci-dessus;

Cette Commission mentionne les grains et la farine, ainsi que les produits des céréales. Mardi le 17 janvier dernier, le ministre faisait la déclaration suivante, qui figure à la page 11927 du compte rendu:

> ...en biffant toute la disposition 329 nous détruirions une partie des pouvoirs juridiques sur lesquels reposent les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, car on y définit le grain et, sans cette définition, les sauvegardes des taux en question disparaîtraient.

A mon avis, c'est inexact. Peut-être le ministre n'était-il pas alors dans son assiette. Le jeudi 19 janvier suivant, comme en fait foi la page 11986 du hansard, le ministre a dit:

> L'amendement pour lequel les honorables députés ont voté hier abolit les tarifs protégés à l'égard des criblures d'orge, de la moulée d'orge, du son, de la farine de blé noir, des grains concassés, de l'orge broyée, de l'avoine broyée, des créréales de provende, du gruau, des criblures de graines de lin, de la farine de lin, de l'huile de lin, du tourteau de farine et du tourteau d'huile de lin.

L'hon. M. Pickersgill: La liste n'était pas complète car j'ai été interrompu par le député de Winnipeg-Nord-Centre et je ne l'ai jamais terminée.

L'hon. M. Churchill: Oui, les fonctionnaires du ministre lui ont fourni de nombreux renseignements et des membres de son personnel se sont empressés de rencontrer les représentants de la presse. Il en est résulté que, le lendemain 20 janvier, la *Tribune* de Winnipeg publiait, sous un gros titre un article dont je ne me donnerai pas la peine de donner lecture...

M. Olson: Lisez-le.

L'hon. M. Churchill: D'accord. En voici le titre: «D'après Pickersgill, la victoire des conservateurs touchant le tarif du Nid-de-Corbeau coûtera cher». Je cite un passage.

Son personnel faisait circuler aujourd'hui une liste de 36 produits du grain que ne protégera plus la convention sur les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, car l'opposition a fait supprimer un article prévoyant une étude de la convention.

Ensuite, le journal a interprété un peu la nouvelle, avec l'aide, je suppose, de ces fonctionnaires. Je cite de nouveau:

Cela pourrait signifier une majoration de 10 à 50 p. 100 dans ces taux relatifs au tarif du Nid-de-Corbeau qui concernent tout un éventail de produits, depuis les criblures d'orge, le lin et la graine de colza, jusqu'à l'avoine broyée, la farine de seigle et les germes de blé.

Je proteste, car le ministre veut effrayer le public. Il dit ici même que nous avons supprimé, dans une certaine mesure, le fondement juridique des taux du Pas du Nid-de-Corbeau; c'est absolument inexact.

L'hon. M. Pickersgill: Les tarifs connexes.

L'hon. M. Churchill: Nous n'avons touché ni à l'accord et à la loi de 1897 ni à la loi de 1925. Mais le ministre se sert de la presse, par l'intermédiaire de son personnel, pour alarmer le public, espérant neutraliser ce que j'ai appelé sa stupide mesure politique à l'égard de l'Ouest du Canada, et voilà comment on nous gratifie d'une manchette dans la *Tribune* de Winnipeg. Il est à espérer que grâce aux amendements que présentera le ministre si cet amendement-ci n'est pas satisfaisant, nous pourrons déterminer une fois pour toutes à quelles denrées s'appliquent les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Selon la Commission Turgeon, non seulement aux céréales et à la farine mais à certains sous-produits.

M. Olson: Le lin et la graine de colza.

L'hon. M. Churchill: Oui, il est question du lin et de la graine de colza.

La Commission des transports du Canada s'occupe de cette question depuis des années. Le ministre nous embrouille terriblement maintenant. L'article que nous avons éliminé a, selon-moi, supprimé la définition de grain sans laquelle les taux du Pas du Nid-de-Corbeau perdent leur efficacité. Ces taux sont en vigueur depuis 70 ans et je signale que le nouvel article 329A du projet de loi donne une nouvelle définition du terme grain. La voici:

«grain» désigne les denrées mentionnées au paragraphe (6) de l'Ordonnance nº 121416 de la Commission des transports du Canada en date du 18 juillet 1966.

Il y avait, en effet, deux définitions du terme «grain» dans ce projet de loi. Nous en avons éliminé une et le ministre s'efforce maintenant de la réintroduire.

Depuis toujours, la Commission des transports du Canada considère le grain et les produits qui en sont dérivés comme du grain et leur applique les taux en conséquence. Si les taux n'ont pas été appliqués en vertu de la convention du Pas du Nid-de-Corbeau, pourquoi le ministre dit-il que par le rejet de sa définition les taux en question vont devenir inefficaces. Comment pourraient-ils devenir inefficaces alors qu'ils ont été appliqués pendant tout ce temps sous l'autorité de la Commission des transports du Canada? Peut-être existe-t-il une explication, mais pour le moment j'y perds mon latin.

J'ai relevé une autre définition de «grains» dans la loi des grains du Canada de 1925, à l'article d'interprétation:

«grains» signifie et comprend toutes les espèces et variétés de grains dont l'inspection est prescrite par la présente loi;

Puis:

«grains de l'Ouest» signifie les grains produits dans la division d'inspection de l'Ouest.

Il est un autre article de la loi sur les grains du Canada qui traite de classes et d'échantillons et où il est question de classes statutaires, de types marchands, de qualités inférieures et de criblures. Ensuite, la loi sur les grains du Canada, consignée au chapitre 25 des Statuts revisés en 1952, renferme deux annexes énumérant les diverses classes de grains de l'Ouest.

Il s'agit de blé rouge de printemps, blé blanc de printemps, de blé d'hiver, de durum ambré, de blé mélangé, d'avoine, d'orge, de seigle, de grains mélangés, de sarrasin, de maïs et de graine de tournesol. Peut-être cela se rapporte-t-il à la division de l'Est, mais il y a une légère différence entre les grains de l'Ouest et les grains de l'Est. Je dois me tromper parce qu'il est question de graine de lin, de graine de tournesol, de graines de soja et de pois à l'annexe 1 intitulée «classes statutaires des grains de l'Ouest».

• (6.00 p.m.)

Voilà comment on a défini les grains et comment tous les types relèvent du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Lorsqu'on a constaté en 1961 que la graine de colza devenait un important produit agricole de l'Ouest canadien, on a modifié la loi afin d'inclure la graine de colza dans la catégorie générale des

«grains». A la page 12, dernier alinéa, le ministre a inséré le libellé de l'amendement proposé à la loi sur les chemins de fer le 13 juillet 1961 et a employé l'expression: «grain comprend la graine de colza et les taux applicables...ne doivent pas dépasser les taux applicables à la graine de lin.»

L'hon. M. Pickersgill: Sauf erreur, cela découle d'un bill parrain par l'honorable député de Humboldt-Melfort-Tisdale.

L'hon. M. Churchill: En effet, et jusque-là nous ne nous étions pas rendu compte de l'importance de la graine de colza dans l'Ouest canadien. Depuis, il n'a pas cessé de nous le rappeler. C'est d'ailleurs sur ses instances que la modification fut apportée à la loi et que la Commission du blé a commencé à se préoccuper de la graine de colza.

Les taux du Pas du Nid-du-Corbeau ont été rendus applicables au moyen d'une loi, ou d'un règlement de la Commission des transports du Canada ou sur l'initiative des chemins de fer eux-mêmes, relativement aux grains des catégories que j'ai mentionnées, ainsi qu'à la farine et aux sous-produits de diverses céréales. Jusqu'à preuve du contraire, j'estime que le ministre a tort de soutenir que nous supprimons des avantages dont bénéficient les expéditeurs de céréales, de farine et de produits de céréales dans les secteurs de l'Ouest canadien dont la loi fait mention. J'espère que les définitions que le ministre propose se révèlent satisfaisantes, mais je me demande si elles sont vraiment nécessaires. Toutefois, il n'y a peut-être pas lieu de s'en faire si, dans 20 ans, les parlementaires qui, j'en suis sûr, traiteront du même sujet, comprennent mieux que nous la présente mesure. A ce compte, je suis prêt à accepter la définition que le ministre entend donner aux mots grain et produits du grain.

Il importe à l'avenir de bien préciser le sens des expressions grain et produits du grain. Je trouve bizarre qu'un produit du grain comme la farine soit traité d'une manière différente, notamment, du germe de blé, du son ou de tout autre produit du grain. Toute ces substances proviennent du grain, y compris le blé, l'avoine, l'orge et ainsi de suite.

Il passe six heures et je n'ai rien d'autres à ajouter sur le détail de l'amendement que le ministre propose: pour terminer, je tiens à dire que je me proposais de me montrer rigoureux à l'endroit du ministre; mais j'ai changé d'idée, et j'estime qu'il convient de lui témoigner quelque amabilité. Si nous convenons d'interrompre la séance pour le souper en temps opportun et si nous conservons notre bonne humeur, peut-être pourrions-nous aborder l'étude de quelques-uns des autres articles. Je me suis imposé une forte contrainte; je voudrais examiner certains mots de l'amendement du ministre et en discuter avec mes collègues. Mais auparavant, qu'il me soit permis de signaler que le ministre a fait un authentique effort pour lever la plupart des objections que nous avons formulées la semaine dernière, aujourd'hui il reconnaît, en fait que ces objections étaient fondées.

Je voudrais savoir si nous n'allons pas un peu trop loin en permettant aux compagnies de chemins de fer de discuter la question des taux statutaires avec la Commission. Par le passé, les compagnies de chemins de fer ont pu se plaindre, grogner et marmoner à ce sujet, et comme solution, le gouvernement a nommé, périodiquement, une commission pour étudier les plaintes formulées par les expéditeurs ou les producteurs, ou les plaintes des compagnies de chemins de fer. Cette méthode était peut-être plus compliquée que celle qui suivra l'adoption du présent bill dans lequel on précise que les compagnies pourront soulever le problème d'ici deux ans. Pourquoi ne pas attendre qu'on exerce une pression sur le gouvernement afin de nommer une autre commission royale? Nous ne devrions peut-être pas nous occuper des taux statutaires. De toute façon, c'est ce que je voudrais qu'on étudie avant d'accepter ou de rejeter l'amendement.

M. Bell: La question que pose le député de Carleton me pousse à en poser une autre. Le ministre peut-il nous donner une liste des taux statutaires? J'ai pris note de la définition, mais les députés ont-ils en main une liste de tous les taux qui ont été précisés dans nos lois à divers niveaux?

L'hon. M. Pickersgill: Voilà précisément la difficulté à laquelle nous avons fait face en ce qui a trait à l'article 59. Comme tout avocat le sait, lorsque les lois sont revisées, les changements ne sont pas tous reportés dans les statuts revisés. Certains sont laissées de côté par mégarde, mais ils font pourtant partie des lois du Canada. A mon avis, nous connaissons tous fort bien la plupart de ces taux.

Dans ce projet de loi, nous disons en principe que les compagnies de chemins de fer peuvent établir leurs propres taux, mais, conformément à l'article 16, on peut demander à la Commission l'autorisation d'interjeter appel des taux. La Commission peut alors fixer un taux qui sera appelé taux substitué. Nous ajoutons aussi que la Commission ne peut modifier certains taux qui sont précisés dans les lois, mais que les chemins de fer ont le droit de demander un dédommagement pour transporter des denrées lorsque le Parlement impose à un chemin de fer de transporter des marchandises à un taux qu'il refuse. Entre autres, le projet de loi a comme principe que, dans de tels cas, les chemins de fer peuvent recevoir un dédommagement.

Cette mesure oblige sans appel les chemins de fer à transporter, pendant deux ans, des marchandises à des taux statutaires. Nous stipulons que ces taux restent les mêmes pendant deux ans mais qu'après cette période, les chemins de fer peuvent soutenir que les taux ne sont pas compensatoires et demander à la Commission de les reviser.

M. McIntosh: Puis-je poser une question à ce propos? Pourquoi a-t-on choisi une période de deux ans? Pourquoi pas cinq ans, dix ans ou une année?

• (6.10 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Il ne manque pas de raisons, à mon avis, qui plaident en faveur d'une période de deux ans. Par exemple, les conventions salariales dans les sociétés ferroviaires sont généralement prévues pour deux ans. Au cours des dernières années, les frais d'exploitation des chemins de fer ont presque toujours augmenté après chaque ajustement de salaires. Un taux qui était compensatoire en 1966 peut ne pas l'être en 1968. Si c'est un taux fixé par les chemins de fer, c'est à eux se débrouiller, mais si c'est le Parlement qui établit ces taux en autorisant par cette mesure la Commission à réexaminer la question, il semble logique d'inclure cette disposition dans la loi. Nous avons aussi affirmé le principe voulant que les sociétés ferroviaires aient droit à un dédommagement pour les obligations qu'on leur impose dans l'intérêt national, et que lorsque le temps aura permis de compiler quelques données servant à évaluer les conséquences de ces obligations, les chemins de fer auront le droit de solliciter une revision des taux. Il s'agit simplement de rendre justice à tous les intéressés.

M. Bell: Monsieur le président, je sais que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont fixés par une loi. Aucun problème ne se pose de ce côté-là. Mais, à mon avis, cette disposition ne remplit pas les conditions de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je veux parler de la réduction des taux selon une formule variable.

L'hon. M. Pickersgill: Cette disposition ne s'appliquerait pas du tout à la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Les proportions de 20 et de 30 p. 100 s'appliquent aux taux réduits. Elles ne s'appliqueraient pas à la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes parce que les paiements versés en vertu de cette loi le sont précisément en vue d'indemniser les compagnies de chemin de fer; ces dernières ne pourraient donc se plaindre de ne pas avoir été indemnisées en vertu de la loi en question. Cette disposition pourrait s'appliquer aux taux qui continueront d'être gelés. C'est une bonne raison de maintenir une limite de deux ans. Aucune revision ne pourra avoir lieu avant deux ans; ces taux ne pourraient donc être revus. Nous nous proposons de les maintenir pendant deux ans jusqu'à ce que le Parlement les étudie de nouveau, ce qu'il fera, nous l'espérons.

Cette disposition pourrait aussi s'appliquer à certains des taux mentionnés à l'article 59 et aux taux «Atlantique et Est». Les chemins de fer reçoivent maintenant une certaine compensation grâce à ces taux, mais deux ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, on pourrait prétendre que la compensation relative aux taux «Atlantique et Est» n'est plus suffisante, et l'on pourrait avoir raison. Nous reconnaissons, vu la décision de la Commission des transports du Canada, que les chemins de fer ont le droit de toucher une certaine somme quant à ces taux.

Toutefois, une période de deux ans ou moins après l'établissement d'un taux par la Commission nous a semblé beaucoup trop courte. Je dirais que dans la plupart des cas, il faudrait au moins trois ans, et probablement davantage, pour déterminer les taux. Il faut tenir compte du temps nécessaire pour présenter une demande et la faire annoncer. Il faut que cette demande soit portée à la connaissance du public, de sorte que toute personne voulant s'y opposer, y compris le ministre des Finances, ait l'occasion de le faire.

Voilà un détail que j'aurais dû signaler à l'égard de l'amendement, mais je ne l'ai pas fait. Cela intéressera surtout le député de Winnipeg-Sud-Centre. Il se souviendra que plusieurs députés ont demandé qui serait chargé de défendre le point de vue de l'opposition. C'est pourquoi j'ai fait inclure, dans l'amendement, le paragraphe 6 du nouvel article 470 qui s'énonce ainsi:

> Lorsque, dans toute procédure devant la Commission en vertu de la présente loi, la question des revenus ou frais d'une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement fait l'objet d'une enquête, tout ministre de la Couronne du chef du Canada peut faire faire des observations à ce sujet à la Commission par des personnes au courant des principes d'établissement des prix de revient ou de questions qui semblent à ce Ministre pertinentes à la détermination des revenus et frais des chemins de fer.

J'ai toujours pensé qu'en cas du versement du subside, le ministre des Finances, le ministre des Transports ou les deux tiendraient, de toute manière, à être représentés; mais j'ai pensé qu'on devait, grâce à cette disposition, écarter tout doute à ce sujet. A mon avis, elle sera utile à de nombreux députés selon qui les gouvernements provinciaux ont dû, autrefois, consacrer à ces questions des sommes très importantes. Peut-être voudront-ils aussi présenter des instances, mais ils sauront qu'en

vertu de la présente mesure, un ministre de la Couronne veillera à formuler des représentations afin de protéger le Trésor. A mon avis, il est bon que cette disposition figure dans le projet de loi.

M. Olson: Monsieur le président, je voudrais poser une question au ministre.

M. le président suppléant. A l'ordre. Avant qu'il n'entende le député de Medicine Hat, puis-je demander au comité l'autorisation de donner des précisions concernant la motion d'ajournement à dix heures ce soir. Le comité y consent-il?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: Il est de mon devoir, en conformité de l'article provisoire 39A du Règlement, d'informer la Chambre que les questions suivantes seront débattues au moment de l'ajournement ce soir: le député de Greenwood (M. Brewin)—l'Instruction publique—Toronto—la fermeture possible d'écoles pour enfants d'immigrants; le député de Chapleau (M. Laprise)—l'agriculture—Québec—On suggère un escompte composé pour le lait; le député de Bow-River (M. Woolliams)—Les parcs nationaux—Recours à l'expropriation pour arrêter les procès.

M. Olson: Monsieur le président, voici la question que je voulais poser au ministre. Le ministre des Transports demandera-t-il au représentant de la Couronne de comparaître devant la Commission seulement dans les cas où il y aura possibilité de versement d'une subvention concernant tout tarif statutaire ou substitué, ou y aura-t-il d'autres cas au sujet desquels le gouvernement fédéral se chargera d'établir lui-même les frais relatifs au transport des denrées en question, lorsqu'il s'agira de régions considérables ou d'importantes expéditions industrielles de produits de base et ainsi de suite et que la comparution d'un représentant de la Couronne serait dans l'intérêt du public?

L'hon. M. Pickersgill: Je pense que dans tous les cas où le versement d'une subvention serait possible, le gouvernement serait coupable de négligence s'il ne se faisait pas représenter, afin de s'assurer, autant que faire se peut, de la vérification et de l'apuration appropriées des frais d'un transporteur, quel qu'il soit. Je crois que la première tâche importante de la Commission sera de mettre au point les techniques d'établissement des coûts et d'organiser là-dessus des audiences publiques. Je suis certain que le ministre des Finances, probablement le ministre des Transports et peut-être d'autres ministres encore, voudront être représentés aux audiences sur les méthodes et techniques d'établissement des frais. Comme le député de Medicine Hat le sait fort bien, les méthodes et les techniques d'établissement des frais sont aussi importantes, sinon plus, que le calcul des frais d'une expédition particulière. Une fois les techniques établies, il s'agit ensuite d'effectuer des calculs très compliqués, mais il est indispensable de trouver les techniques appropriées. Sous ce rapport, nous voudrions que cela soit clairement entendu.

S'il y avait un litige impliquant par exemple une grande compagnie d'exploitation minière qui affirmerait que ses taux profiteraient indûment à la compagnie de chemin de fer, je crois que les circonstances dicteraient la marche à suivre. Si la question intéressait seulement l'expéditeur et le transporteur sans porter atteinte aux intérêts du gouvernement du Canada, on pourra se dispenser d'une représentation de la Couronne. Mais, puisqu'il semble y avoir une étroite corrélation entre toutes ces choses, le gouvernement tiendra à être constamment représenté à toutes les audiences.

Il pourrait y avoir un autre motif à cela. Supposons que la Commission en appelle au gouverneur en conseil. Si le gouvernement est représenté par un expert, un avocat pour ainsi dire, avant l'audience, les ministres auraient la chance de consulter un avocat au courant des séances de la Commission. C'est ce qui arriverait si des causes étaient entendues en appel. J'estime donc que dans tous ces cas, ce serait souhaitable, mais même là, cela n'est pas dit car il n'est pas d'usage de donner des ordres à la Couronne. Il est simplement dit que la Couronne peut être représentée, mais l'intention est manifeste.

• (6.20 p.m.)

M. Bell: S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais demander au ministre si nous pouvons interpréter sa mine comme celle d'un homme affamé et s'il pense que nous pourrions lever la séance maintenant pour le souper?

L'hon. M. Pickersgill: Je pense que les députés de Medicine Hat et de Swift-Current ont d'autres questions à poser, mais dès que nous estimerons ne pas vouloir pousser plus loin cette affaire, jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion de l'examiner, je consentirais volontiers à réserver cette disposition et à aborder la partie II. Nous pourrions même réserver une disposition dans cette partie au cas où un député qui serait absent voudrait faire des observations. Je tiens vraiment à ce que nous progressions. Quoi qu'il en soit, je pense que le comité veut lever la séance entre sept et huit heures.

M. Olson: J'aimerais faire une autre observation. D'abord, le ministre vient de dire quelque chose que j'attendais depuis des mois: le gouvernement fédéral, au nom du ministre des Transports, en particulier, mais aussi peut-être au nom d'autres ministres, veut assumer le rôle qu'il aurait dû assumer depuis longtemps.

En effet, tant que l'on mettra en présence des intérêts opposés, comme l'a fait la Commission des transports du Canada, et comme le fera sans doute la Commission canadienne des transports, il faudra que de grands organismes publics comme le gouvernement fédéral défendent l'intérêt public. Le ministre a dit que le gouvernement serait coupable d'avoir négligé l'intérêt public en n'assumant pas ce rôle, surtout lorsque des subventions entrent en jeu. Je suis d'accord avec lui, mais j'irais encore plus loin et dirais que le gouvernement, en certains cas, et l'ancien gouvernement, dans d'autres cas, ont fait preuve d'un peu de négligeance en ne défendant pas l'intérêt public en ce qui concerne la suppression d'une importante entreprise de service public si les chemins de fer parvenaient à leur but et que des trains de voyageurs et des embranchements étaient abandonnés.

Tout ce que je voulais dire au sujet de l'article 470(6) c'est que nous avons attendu longtemps les paroles que vient de prononcer le ministre des Transports: le gouvernement défendra la cause du public à ces audiences. J'ai assisté à certaines audiences où l'intérêt public était en cause et où une municipalité ou un autre parti intéressé estimaient n'être pas assez forts et n'avoir pas assez de ressources pour lutter contre des organisations aussi puissantes que nos compagnies de chemin de fer, surtout en ce qui avait trait aux témoignages nécessaires et à la présentation de la cause dans l'intérêt public. Je suis donc très heureux d'avoir enfin entendu cette déclaration du ministre et je l'en félicite. J'espère qu'à l'avenir cela se fera dans l'esprit que vient de démontrer le ministre il y a quelques minutes.

M. McIntosh: Monsieur le président, j'aimerais appuyer les observations du député de Carleton. A mon sens, l'amendement est très ambigu et il a une portée beaucoup plus étendue que l'amendement défait. J'aimerais signaler une chose au ministre, soit la cinquième ligne de l'article 471 (1) à la page 2 de l'amendement où l'on dit que les produits du grain comprennent les produits de la graine de colza. Nous pouvons donc dire que la graine de colza est du grain et que les sous-produits du grain comprennent les produits de la graine de colza. Pourtant, un passage de l'article se lit comme il suit:

...les tarifs connus sous le nom de tarifs des produits du grain, tarifs des produits de la graine de lin ou tarifs des produits de la graine de colza...

Pourquoi les tarifs des produits de la graine de colza ne sont-ils pas les mêmes que les tarifs des produits du grain? Le ministre a dit que la graine de colza est du grain. C'est pas mal ambigu.

L'hon. M. Pickersgill: Le député a entendu, je crois, l'excellent exposé sur le sujet du député de Winnipeg-Sud-Centre dans lequel il a signalé que le premier accord du Pas du Nid-de-Corbeau s'appliquait uniquement au Pacifique-Canadien, et au blé et à la farine. Au cours des années, la Commission des transports en a élargi l'application—et le député a lu un extrait du rapport de la Commission Turgeon—et dans certains cas les chemins de fer l'ont appliqué à d'autres produits. C'est en 1961, je crois, qu'on en a étendu l'application ainsi pour la dernière fois, par un projet de loi présenté par le député de Humboldt-Melfort-Tisdale. Avec le temps on a ajouté divers grains et leurs produits, leur accordant les mêmes droits prévus par statuts, règlements ou ordonnances de la Commission; dans certains cas même les chemins de fer les ont reconnus comme grains. Ce que nous cherchons à faire—et les légistes ont fait de leur mieux pour y parvenir—c'est de garantir que tout grain ou produit du grain actuellement visé par le tarif dit du Pas du Nid-de-Corbeau, soit encore visé par la nouvelle mesure législative. J'ai accepté l'avis des légistes selon lequel les termes employés ici leur semblent indiqués pour garantir la protection des tarifs que tout le monde, et surtout les cultivateurs de l'Ouest, veut voir protéger.

M. McIntosh: Je signale au ministre que sa thèse ne semble pas concorder avec les remarques faites tantôt par le député de Carleton, qui est également avocat.

L'hon. M. Pickersgill: Sauf erreur, le député de Carleton n'a pas parlé de la définition du «grain», mais de la possibilité d'appel, chose bien différente.

M. McIntosh: Si je suis intervenu pour demander au ministre de réserver cet article lors de la présentation de l'amendement, c'était pour approfondir la question.

[L'hon. M. Pickersgill.]

L'hon. M. Pickersgill: Bien entendu, j'y suis tout disposé.

M. Schreyer: Je n'ai certes pas l'intention de disserter sur l'amendement. Je me contenterai de dire, en toute justice envers le ministre, que cet amendement ne saurait s'interpréter comme une menace aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Je ne pense pas que l'article original du bill ait eu cet effet. Cependant, on s'est demandé si l'étude pourrait entraîner semblable répercussion et, en outre, on s'est plaint que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau faisaient l'objet d'une attention spéciale et, de l'avis de certains, peu souhaitable. A cet égard cet amendement est moins choquant et les membres du comité devraient peut-être l'appuyer.

J'aimerais que le ministre éclaire ma lanterne au sujet de l'article 471(2) de l'amendement dont la même teneur figurait dans l'article 329 initial, mais j'avoue que j'aurais pu poser la question alors qu'il était à l'étude. Je ne sais que penser du libellé du sous-alinéa c de l'article 471(2) qui se lit ainsi:

...pour le grain ou les produits du grain transportés pour l'exportation depuis un point quelconque à l'ouest de Fort-William jusqu'à un port canadien de la côte du Pacifique...

Ces taux sont statutaires et je ne comprends pas du tout le sens des mots «à moins que la compagnie n'ait maintenu le niveau des taux». La question ne se pose pas vu que la compagnie doit maintenir les taux à ce niveau parce qu'ils sont statutaires. Le ministre éclaircira-t-il l'emploi de l'expression «à moins que»?

• (6.30 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: C'est que les taux ne sont pas tous statutaires. Voilà la raison. Les taux énoncés dans l'article 328 proposé, qui sont indiqués dans les statuts de 1925 et dans certaines autres lois, sont statutaires. Certains de ces autres taux applicables aux céréales et fixés au même niveau que les taux statutaires ont été établis par des ordonnances de la Commission et ne sont pas statutaires. D'autres ont été fixés par les chemins de fer eux-mêmes et n'ont jamais fait l'objet d'une ordonnance de la Commission des transports. Ainsi nous disons ici que si les chemins de fer modifient ces taux de quelque façon que ce soit, ils ne peuvent recevoir aucune indemnité, même s'ils peuvent démontrer que les taux qu'ils exigent pour le transport des marchandises ne sont pas compensatoires. Voilà, je crois, une explication exacte.

M. Schreyer: Il serait utile, à mon sens, de prendre encore 30 secondes pour poursuivre la question. Je sais bien que certains des taux appliqués à certains produits de céréales ne sont pas statutaires dans le sens précis du mot «statutaire». Si ces taux ne sont pas établis par la loi, ils doivent sûrement être fixés soit par un décret du conseil, soit par une ordonnance de la Commission, et dans ce cas il s'agit toujours de taux établis plus ou moins par le pouvoir législatif, n'est-ce pas?

L'hon. M. Pickersgill: Ces taux sont actuellement en vigueur. Je n'ai jamais laissé entendre que les modifications proposées aboliraient ces taux. Ce que j'ai dit, c'est que la disposition ferait disparaître la protection. C'est le moyen de nous assurer, dans la mesure du possible, qu'après l'adoption du projet de loi, les chemins de fer ne modifieront aucun de ces taux. Voilà notre objectif.

M. Schreyer: Il reste un dernier point à tirer au clair. J'ai saisi le raisonnement du ministre pour une bonne part, mais pas complètement, je l'avoue. Prenons, par exemple, l'article 471(2) c) qui porte sur les taux applicables aux céréales transportées, pour l'exportation, d'un point situé à l'ouest de Fort-William jusqu'au littoral du Pacifique. Cette catégorie de transport est sûrement assujettie aux taux statutaires?

L'hon. M. Pickersgill: Le blé, oui, mais pour ce qui est des autres céréales je n'en suis pas sûr. Dans certains cas, la présente disposition fournit une double garantie.

M. Rapp: A vrai dire, la graine de colza est mieux définie sous la rubrique «grain» qu'elle n'était dans la loi initiale.

L'hon. M. Pickersgill: J'ai pensé que l'œuvre du député ne devrait pas disparaître.

L'hon. M. Bell: J'ai trouvé le ministre très habile. Il a su éviter de répondre à la question du député de Saint-Jean-Albert surtout quand aux tarifs statutaires supplémentaires englobés dans cet article. Lorsque le comité s'est prononcé, c'était au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Le ministre est revenu à la charge en proposant que tous les taux statutaires figurent dans ce nouvel article. Prié par le député de Saint-Jean-Albert d'indiquer les taux statutaires, le ministre a répondu qu'il ne voulait pas les énumérer à la Chambre pour éviter des difficultés lors de la codification des lois.

Il existe un principe fort bien connu selon lequel les propos tenus à la Chambre des communes ne font jamais l'objet d'une question en cour d'instance devant les tribunaux ou devant la Commission des transports. Le ministre n'a donc rien à craindre. Je suis

parfaitement d'accord: il ne devrait pas les énumérer dans la mesure. Sa définition des taux statutaires est bonne. Cependant, le comité a droit de connaître le contenu de la liste qu'il a sous les yeux et que lui ont communiquée ses fonctionnaires, liste qui énumère les taux qu'il a englobés dans cette disposition. Cela ne nuira pas à la définition lorsque la nouvelle Commission ou les tribunaux auront à l'interpréter. Son énumération sera simplement des paroles prononcées à la Chambre des communes. Elles ne peuvent servir de preuves devant le tribunal.

Avant de nous prononcer, nous devons savoir quels taux qui ne figuraient pas dans l'ancien article qui a été défait au comité, le ministre a inclus dans cette définition. Il lui est très facile de les indiquer et la liste n'a pas besoin d'être complète. S'il en omet un ou deux, ce sera sans inconvénient. En connaissant la liste, les membres du comité pourraient porter un jugement intelligent.

L'hon. M. Pickersgill: Voilà une excellente idée. Je ne crois pas pouvoir donner la liste maintenant, et je ne le prétendrai pas. Je la communiquerai en revenant après huit heures, car je ne devrais pas m'y risquer sans le conseil de mes fonctionnaires, car quoi qu'en dise le député, je ne l'ai pas sous les yeux. Il y en a un certain nombre dont j'ignore le nom exact. Si le comité consent à réserver cet article et à passer à autre chose, je voudrais auparavant dire un mot d'un autre aspect de la question.

Je ne fais qu'énoncer l'attitude du gouvernement à l'égard de cette question, sans que cela entraîne de conséquence directe sur le projet de loi. Je me sens tenu de faire cette déclaration aux députés. La *Canada Steamship Lines* a présenté des instances au comité permanent en disant que son tarif avait été gelé lors du blocage des tarifs mis en vigueur par le gouvernement antérieur en 1959 et qu'elle avait donc participé aux versements accordés aux chemins de fer. Cependant, n'étant pas une compagnie de chemin de fer, la *Canada Steamship Company* ne figure pas dans ce projet de loi. Comme elle a dû maintenir ses taux au niveau fixé pendant toutes ces années-là, elle ne pourrait pas les augmenter tout d'un coup; elle a donc fait valoir qu'elle avait droit à une subvention provisoire.

Ayant examiné sérieusement cette question, j'ai pensé que nous pourrions peut-être modifier le projet de loi pour y donner suite. Cependant, comme les subventions provisoires

[L'hon. M. Bell.]

accordées aux chemins de fer comprennent un certain nombre d'éléments divers à l'égard desquels la *Canada Steamship Lines* ne saurait prétendre participer, ce calcul doit être effectué avec énormément de soin. J'ai consulté mes collègues et nous aurions l'intention de prévoir un montant approprié dans les crédits supplémentaires afin de dédommager, au moyen d'un versement équitable et juste, la *Canada Steamship Lines,* en application du même principe de paiement que celui que renferme le bill. J'ai cru qu'il n'était que juste de le signaler, tandis que le comité est saisi de ce projet de loi—vu que la question a été déférée au comité permanent—afin qu'il n'y ait aucun malentendu à ce sujet. Il convenait de faire cette déclaration au cours des délibérations sur cet article.

Si les députés préfèrent réserver maintenant l'article 74, nous pourrions peut-être faire progresser quelque peu l'examen de la partie suivante jusqu'à sept heures.

M. Olson: Je voudrais poser une question qui a trait aux paragraphes 2 et 4 de l'article 470. Ces dispositions portent sur les demandes que les chemins de fer pourront présenter après deux ans. Ces paragraphes stipulent que le chemin de fer présentera une demande à la Commission pour qu'elle fasse enquête sur les recettes et les frais et à la suite de l'enquête, la Commission rendra compte de ses constatations. Aucune audience publique n'est requise. Le ministre pourrait peut-être me dire si la loi renferme une disposition en ce sens. Une enquête pourra nécessiter ou non une audience devant la Commission, mais s'il y a des intéressés qui veulent exposer leur cas comment obtiendront-ils le droit de réclamer, si je peux m'exprimer ainsi, une audience?

L'hon. M. Pickersgill: Je crois que les rédacteurs écoutent. Pour ma part, je crois que la partie 1 du projet de loi prévoit qu'il faudra tenir une audience sur n'importe quelle de ces questions, lorsqu'un intéressé en réclamera une. Si un doute subsiste à cet endroit, je ferai en sorte qu'il disparaisse. Mais je ne crois pas qu'il y en ait; d'après moi, il faut une audience.

• (6.40 p.m.)

M. Olson: Cela m'inquiète, parce qu'il se pourrait que les chemins de fer demandent discrètement une enquête et que celle-ci soit entreprise à l'insu du public s'il n'y a pas d'audience. Je n'aimerais pas cela.

L'hon. M. Pickersgill: Moi non plus. Je ne voudrais à aucun prix que la Commission pré-

sente de but en blanc un compte de je ne sais combien de millions de dollars au gouvernement sans que le gouvernement ait eu la chance de se faire entendre. C'est de cela qu'il s'agit. Notre objectif est bien clair, et je crois que les termes du projet de loi sont indubitablement adéquats. Toutefois, je vais m'en assurer.

Nous pourrions, si possible, monsieur le président, aborder l'étude de la Partie II, en disposer et revenir à l'article 74. Nous pourrions aussi lever la séance entre sept et huit heures.

M. McIntosh: Monsieur le président, avant qu'on passe à la Partie II, j'aimerais interroger le ministre, vu qu'il a fait mention de la société *Canada Steamships*. Le ministre peut-il dire à quel point en est la question du péage dans la voie maritime du Saint-Laurent. Peut-on s'attendre à une majoration des droits de péage?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je risque, en répondant à cette question, d'outrepasser le Règlement et tout le monde sait que j'hésite toujours à le faire.

M. le président: Le comité consent-il à réserver l'article 74 et l'amendement y ayant trait proposé par le ministre des Pêcheries?

Des voix: Entendu.

(L'article est reservé.)

M. le président: Plaît-il au comité de revenir à la Partie II du projet de loi, soit à l'article 22 à la page 14.

Des voix: Entendu.

M. Ballard: Monsieur le président, la Partie II du bill nº C-231 porte sur les pipe-lines de denrées. C'est, sauf erreur, la première fois que le gouvernement se propose de légiférer sur des pipe-lines de denrées. Ces pipe-lines constituent une innovation au Canada, et ailleurs.

Je remarque que le projet de loi modifié établit une nouvelle définition de pipe-line mixte qu'on peut voir au paragraphe *a* de l'article 22. Le projet de loi initial ne prévoyait pas une telle définition; il était muet sur la question de pipe-line mixte. C'était moi qui, sauf erreur, avais soulevé la question aux audiences du comité des transports, lorsque j'ai demandé au ministre de quel organisme relèverait un pipe-line pour substances solides dont le liquide de transmission serait le pétrole. Malheureusement, monsieur le président, l'amendement au bill présenté par le ministre règle mal la question, selon moi. J'aurais préféré que l'on supprime entièrement les pipe-lines mixtes du bill plutôt que de les voir assujettis aux dispositions de la loi.

Je le répète, monsieur le président, le transport par pipe-line est une conception relativement nouvelle, en ce qui a trait aux marchandises. De fait, deux mémoires seulement ont été présentés devant le comité des transports et communications, dont l'un par le National-Canadien, qui ne semblait pas s'intéresser beaucoup au transport par pipe-line. Le National-Canadien semblait satisfait de l'assujettissement des pipe-lines aux dispositions du bill, pourvu que la loi rende l'exploitation des pipe-lines aussi embarrassante que celle des chemins de fer.

On trouvera l'essentiel du mémoire du National-Canadien à la page 1839 du fascicule 24 du comité des transports et communications. L'un des paragraphes du mémoire était ainsi conçu:

> Puisque tous les modes de transport doivent être mis sur le même pied, les compagnies de pipe-lines pour denrées devraient également relever de la Commission des transports.
>
> Les renseignements déposés à la Commission des transports, par tous les modes de transport, devraient être à la disposition de tous ou de personne...

Fait intéressant à noter, la recommandation du National-Canadien portait que l'activité et la comptabilité des compagnies de pipe-line devaient être soumises aux mêmes examens minutieux que l'activité et la comptabilité des compagnies de chemin de fer.

La mesure législative à l'étude est excellente, selon moi. Le ministre et ses fonctionnaires ont dû rédiger les dispositions du bill sans pouvoir s'appuyer sur de nombreuses données documentaires, dans le cas du transport de denrées dont il est question ici. De fait, le rapport MacPherson ne disait absolument rien au sujet des pipe-lines pour denrées.

L'autre mémoire présenté au comité des transports et communications, celui de la *Shell Oil Company*, était beaucoup plus approfondi et instructif. Il figure aux pages 2089 et suivantes du fascicule nº 29 du compte rendu des délibérations du comité. Incidemment, la *Shell Oil* s'intéresse assez vivement aux pipe-lines puisqu'elle songe à en aménager un entre l'Alberta et la côte ouest pour transporter du soufre depuis l'Alberta jusqu'au littoral. Il s'agit d'un projet de 50 millions de dollars qui sera très important pour l'économie de l'Alberta. Une bonne part de l'excédent de gaz naturel qui existe dans cette partie du pays entrera dans la production du soufre.

Dans son mémoire, la *Shell Oil* indique que les pipe-lines transporteront à l'avenir un as-

sez grand nombre de produits primaires différents. Au pied levé, je pourrais mentionner, outre le soufre, la potasse, le charbon, le blé et les copeaux de bois pour l'industrie de la pâte et du papier. Un autre point intéressant que fait valoir la société, c'est que l'expérience a démontré que le prix unitaire du transport par pipe-line a diminué au cours des années, alors que celui du transport ferroviaire pour des produits semblables a augmenté constamment.

Une de mes premières objections au sujet de cet article, c'est la définition d'un pipe-line mixte. Aux termes de l'article 22*a*:

«pipe-line mixte» désigne un pipe-line pour denrées pouvant servir au transport soit du pétrole et du gaz, soit de l'un ou de l'autre;

Le mot-clé ici, monsieur le président, c'est «pouvant». Je signale au ministre que tout pipe-line peut servir au transport du pétrole, mais ce ne sont pas nécessairement tous les pipe-lines qui peuvent transporter du gaz. Il est très facile de les adapter au transport de l'une ou l'autre de ces denrées. En réalité, le ministre dit dans cette définition que tous les pipe-lines sont des pipe-lines mixtes.

• (6.50 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Le député n'est-il pas d'avis que ce que le rédacteur a peut-être voulu dire n'est pas «pouvant» au sens que ce serait possible en théorie, mais que le pipe-line serait construit à partir de l'endroit où il y a du pétrole à transporter? Même si le député a raison en théorie, il se pourrait bien que, dans un cas donné, il n'y ait aucun pétrole dans un rayon de plusieurs centaines de milles et que le pipe-line serve au transport de quelque autre liquide. Cependant, le pipe-line en question pourrait, en théorie, servir au transport du pétrole, sans le faire en pratique.

M. Ballard: Je remercie le ministre de cette explication. Ainsi, selon lui, il est possible que tous les pipe-lines prenant naissance dans les provinces des Prairies, qui produisent toutes du pétrole, tombent sous le coup du présent projet de loi, bien qu'ils servent au transport d'autres denrées que le pétrole.

L'hon. M. Pickersgill: Non. Le représentant n'a pas bien compris. Un pipe-line qui ne transporte pas de denrées autres que le pétrole ou le gaz ne peut être un pipe-line pour denrées et, partant, ne relève pas du bill. Un pipe-line doit transporter du pétrole ou du gaz, ainsi que certaines autres denrées—peu importe que ce soit du pétrole ou du gaz, mais il doit y avoir quelque autre denrée pour que le pipe-line soit considéré comme un pipe-line mixte. Autrement, ce n'est qu'un pipe-line à pétrole ou à gaz, qui relève de l'Office national de l'énergie, organisme auquel la Commission n'a rien à voir.

[M. Ballard.]

M. Ballard: Je remercie le ministre. C'est le sens que je donne à «pipe-line mixte», mais on ne le précise pas dans le projet de loi. Cependant, j'affirme en me fondant sur cette définition, que tout pipe-line de denrées qui prend sa source dans les provinces des Prairies est nécessairement un pipe-line pour denrées. Je le signale au ministre en espérant qu'il présentera une meilleure définition de «pipe-line mixte», une définition qui sera plus conforme à l'explication qu'il vient de donner.

L'hon. M. Pickersgill: Je consulterai les avocats à ce sujet, mais je suis sûr qu'ils y ont pensé.

M. Ballard: Je m'en remets au ministre à ce sujet. A mon avis, c'était une des erreurs dans les dispositions du projet de loi. Dois-je comprendre, monsieur le président, que nous examinons la partie II dans son ensemble et qu'il est permis de parler d'autres articles?

L'hon. M. Pickersgill: Si le député n'a rien d'autre à ajouter au sujet de l'article 22, ne pourrions-nous pas le réserver et passer à l'article 23? J'aimerais que nous adoptions autant d'articles que possible.

M. Ballard: De toute façon, je m'oppose à l'inclusion des pipe-lines mixtes dans le bill. Dans les articles ultérieurs du bill, le ministre a érigé une super bureaucratie qui rend presque impossible la mise sur pied d'un pipe-line pour denrées. Nous savons combien la *Trans-Canada Pipe Lines* a dépensé d'argent et de temps pour présenter un mémoire à l'Office national de l'énergie lors des récentes audiences au sujet du pipe-line des Grands lacs. Il lui en a coûté environ 1.8 million de dollars. Plus de deux ans ont été consacrés à la préparation du rapport et il a été présenté à l'Office national de l'énergie et à la *Federal Power Commission* des États-Unis il y a près d'un an. C'est le genre de frais préliminaires dont j'ai parlé et qu'il faut engager pour impressionner ces commissions. Il faut beaucoup de temps et il serait presque impossible, pour une nouvelle compagnie, de débuter dans ce domaine. Les obstacles décourageront sûrement les gens de se lancer dans ce genre d'entreprise. Ils seront encore plus découragés vis-à-vis d'une commission deux fois plus nombreuse qu'elle ne l'aurait été d'ordinaire. Je dis du ministre que les pipe-lines pour denrées devraient relever de l'une des deux commissions: la Commission des transports ou l'Office national de l'énergie. De grâce, n'allons pas tomber dans le piège et exiger que les compagnies obtiennent l'approbation de ces deux organismes avant de pouvoir construire ou se développer.

L'hon. M. Pickersgill: Si le député examine l'article 25, comme il l'a déjà fait, j'en suis sûr, il constatera, en lisant le paragraphe 3, que rien n'oblige une compagnie à se présenter devant les deux commissions. Il doit y avoir une audience mixte à laquelle, je présume, un ou deux membres de la Commission des transports siégeraient en compagnie de membres de l'Office national de l'énergie. Les uns et les autres doivent présenter un rapport conjoint au gouverneur en conseil. Il est impossible qu'une commission accepte la demande et que l'autre la refuse. C'est tout simplement impossible.

La raison pour laquelle, de façon générale, les entreprises de transport de pétrole et de gaz ne sauraient accepter que ces pipe-lines, ces pipe-lines mixtes, soient soustraits à la compétence de l'Office national de l'énergie, en ce qui concerne le gaz et le pétrole—et je dis un mot à ce sujet pour que le représentant puisse y réfléchir—c'est qu'on pourrait ainsi appliquer aux entreprises exploitant un pipeline pour gaz et pétrole, un régime différent de celui qu'on a appliqué dans le cas de pipelines pour gaz ou pétrole qui ne transportent pas d'autres denrées.

La Commission des transports ne s'occupera pas du transport du pétrole ou du gaz. Elle s'occupera uniquement du transport des autres denrées transportées par pipe-line. Si le représentant veut bien se donner la peine de regarder l'article 3 *b* à la Partie I, page 2, il y trouvera la définition de «pipe-line pour denrées». S'il étudie cette définition au regard de celle qu'il a mentionnée, il constatera qu'il est clairement établi—il ne s'agit pas d'une simple possibilité théorique—que le pipe-line devra transporter du pétrole ou du gaz de même que d'autres denrées avant d'être désigné comme pipe-line mixte.

Il était entendu que le comité suspendrait sa séance pour une heure à compter de 7 heures, à moins que le député ne veuille continuer pendant quelques moments.

M. Ballard: Monsieur le président, puis-je dire qu'il est 7 heures?

(Rapport est fait de l'état de la question.)

M. l'Orateur suppléant: On me dit que la Chambre désire suspendre la séance jusqu'à 8 heures?

Des voix: Entendu.

M. l'Orateur suppléant: Est-il entendu que le comité reprendra sa séance à 8 heures?

Des voix: D'accord.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen du bill nº C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: Je quitte maintenant le fauteuil.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à huit heures.

M. le président suppléant: La Chambre se forme de nouveau en comité plénier pour l'étude du bill nº C-231.

L'hon. M. Pickersgill: Nous en étions à l'article 22, je crois.

M. Ballard: Quand nous avons suspendu la séance à sept heures, je soutenais d'abord que la phrase «pipe-line mixte» n'était pas convenablement définie à l'article 22. J'espère que le ministre et son personnel pourront en arriver à une définition meilleure que celle du bill actuel.

J'aimerais aussi dire, au sujet de l'article 22, que le ministre pourrait avec raison songer à exempter complètement les pipe-lines mixtes des dispositions du bill. Autrement dit, à mon sens, c'est imposer des rigueurs excessives à quiconque cherche à construire ou à exploiter un pipe-line mixte que de les assujettir à la fois aux règlements de l'Office national de l'énergie et à ceux de la Commission des transports.

Selon le ministre, il suffirait de présenter une demande à ces deux organismes combinés —une seule demande, en un mot; mais je n'en suis pas convaincu. A mon avis, l'Office national de l'énergie et la Commission des transports auraient une idée différente du mouvement des marchandises; ils auraient des règlements différents, ou même contradictoires. Je prévois qu'il sera presque impossible pour un requérant de contenter les membres des deux organismes.

La *Shell Oil Company*, en exposant son cas à la Commission des transports, a adopté la même attitude et recommandé que les pipelines pour denrées—c'est là une description

récente—devraient relever d'un organisme ou de l'autre, et ne devraient pas être assujettis aux règlements des deux organismes. En fait, M. Ritchie, qui a présenté le mémoire de la *Shell Oil*, a résumé la situation comme on peut le voir à la page 2903 du compte rendu des délibérations du comité des transports et de communications, fascicule 29:

> Si les pipe-lines de denrées étaient placés sous la seule compétence de l'Office national de l'énergie, il n'y aurait pas de chevauchement d'efforts dans l'administration de ces canalisations et de celles qui servent au transport d'hydrocarbures. D'autre part, si les pipe-lines de denrées étaient placés sous la compétence de la Commission canadienne des transports, il y aurait lieu, semble-t-il, pour éviter une double juridiction, de confier à la Commission la responsabilité des pipe-lines pour hydrocarbures en même temps que celle des denrées.

Je soutiens que nous disposons déjà d'un groupe de spécialistes au sein de l'Office national de l'énergie, ce sont des gens qui connaissent bien les pipe-lines, les avantages et les pièges de ce moyen de transport. Ils ont toute la compétence voulue pour traiter les questions relatives aux pipe-lines mixtes.

Nous ne verrons pas dans un proche avenir l'installation de beaucoup de pipe-lines. La société pétrolière Shell se propose d'aménager le plus long pipe-line pour denrées du monde entier; il reliera le Sud de l'Alberta à la côte ouest. Sauf erreur, le pipe-line le plus long à l'heure actuelle a environ 107 milles. Il y a un autre d'à peu près 70 milles de long. Tous les autres pipe-lines pour denrées en Amérique du Nord sont très courts.

Il serait beaucoup plus pratique de confier à l'Office national de l'énergie la responsabilité de tous les pipe-lines transportant des hydrocarbures, et aussi des pipe-lines employant des hydrocarbures comme véhicules pour d'autres substances solides, selon la méthode des capsules ou des solides fluidifiés.

J'espère que le ministre étudiera ma proposition visant à élaborer une meilleure définition des pipe-lines mixtes, et à les exclure des dispositions de cette mesure. Les canalisations mixtes et les oléoducs relèveraient de l'Office national de l'énergie.

• (8.10 p.m.)

M. Olson: Je pense comme le député de Calgary-Sud que les pouvoirs seront très partagés entre les divers organismes de réglementation. Les gouvernements provinciaux ont également leurs propres agences qui s'occupent des pipe-lines. Le ministre a dit que, puisqu'il n'y a pas de pipe-lines qui relèveront bientôt de la nouvelle Commission des transports, il s'agit ici seulement d'un loi d'autorisation accordant à cette commission le pouvoir d'établir et d'appliquer au besoin des règlements.

Dans l'avenir prévisible, seuls les pipe-lines construits pour le transport de pétrole transporteront d'autres denrées. En d'autres termes, il s'agira de pipe-lines mixtes et, en vertu de la Partie II du projet de loi, la nouvelle Commission des transports s'en occuperait. D'autre part, dans certains cas l'article 27 autorise le gouverneur en conseil à placer un pipe-line mixte sous la compétence de l'Office national de l'énergie. Comme celui-ci est seul à posséder quelque expérience en ce qui concerne les pipe-lines, à part certains organismes provinciaux régissant les pipe-lines à l'intérieur d'une province, on devrait peut-être lui donner toute l'autorité nécessaire pour veiller à l'application des lois fédérales sur les pipe-lines.

L'hon. M. Pickersgill: Les propos des représentants de Calgary-Sud et de Medicine Hat sont assez exacts. Le seul projet de pipe-line dont on ait beaucoup discuté est celui au sujet duquel la compagnie Shell a présenté des instances au comité. A la suite de ces dernières, nous avons sensiblement modifié le projet de loi.

Le seul point qui pourrait intéresser la Commission des transports dans un pipe-line qui utilise le pétrole pour transporter un autre produit, ce sont les taux ou les droits exigés pour le transport de cet autre produit. Comme l'a dit le député de Medicine Hat, si l'on fait exception de certains organismes provinciaux, l'Office national de l'énergie est le seul qui se soit occupé de pipe-lines. Je ne puis concevoir que la Commission s'intéresse un tant soit peu aux questions touchant la construction d'un pipe-line, mais à l'heure actuelle, l'Office national de l'énergie n'est pas autorisé par la loi à réglementer les droits applicables à d'autres produits que le pétrole et le gaz. La loi présente donc une lacune.

Cette question a été longuement discutée par les hauts fonctionnaires et par les ministres entre eux. Au moment d'établir la division, il nous a semblé que si l'on voulait vraiment coordonner les modes de transport sous la direction du seul organisme, la nouvelle Commission des transports devrait avoir autorité en matière de droits exigés pour le transport de denrées par pipe-line.

Le député de Calgary-Sud a traité le sujet avec assez d'éloquence. Avant longtemps, les pipe-lines deviendront des concurrents sérieux des chemins de fer. Cela me serait égal, car toute amélioration de nos transports qui

accroît le rendement et fait baisser les frais, au risque même de gêner temporairement un concurrent, serait en fin de compte profitable à l'ensemble des Canadiens et devrait être bien accueillie. Les pipe-lines mixtes ne devraient poser aucun problème.

Lorsqu'une compagnie demande à être constituée en corporation et obtient une charte pour l'exploitation d'un pipe-line, voici simplement ce qui se passe: un ou deux membres de la Commission des transports vont siéger avec ceux de l'Office national de l'énergie, pour la forme, afin de connaître de la demande et être au courant de la ou des denrées que la compagnie se propose de transporter par pipe-line dans quels genres de conditions. Ils ne s'intéressent pas du tout au transport du pétrole et ils n'auront pas le droit d'exprimer la moindre opinion à ce sujet. Bien franchement, à moins que, de l'avis de quelqu'un, ces organismes jouent un rôle négatif et, par leur attitude obstructive, empêchent le progrès—ce que nos constatations au Canada ne nous portent pas à croire—je n'envisage pas plus de difficultés que si l'Office national de l'énergie ou la Commission des transports s'occupaient seuls de l'affaire.

Il serait impensable de scinder la juridiction sur le transport du pétrole entre l'Office national de l'énergie et la Commission des transports. Il doit dépendre d'un seul organisme. En revanche, nous n'atteindrions pas le genre de coordination voulu si, au sujet de la réglementation du trafic d'autres denrées, la nouvelle Commission, qui s'occupera de toutes les autres formes de transport, n'avait pas de compétence là-dessus.

M. Ballard: Nous avons présentement au Canada plusieurs pipe-lines régis avec soin par l'Office national de l'énergie. Si, par suite de progrès technologiques, les oléoducs en viennent à pouvoir transporter des solides en capsules, le ministre estime-t-il que la nouvelle Commission des transports sera tenue de faire honneur aux décisions antérieures de l'Office national de l'énergie quant à la construction et à l'exploitation?

• (8.20 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: S'il est question de faire transporter des denrées par des conduits existants, aucun de ces conduits ne pourra le faire je pense sans modification préalable des clapets et des pompes. Je ne suis pas particulièrement versé dans la technique des pipelines, sauf à en avoir beaucoup entendu parler ici au cours d'une législature antérieure. On m'a dit que tous les conduits existants devraient être modifiés en vue du transport de denrées comme le pétrole, par exemple.

On ne saurait concevoir que la Commission, pas plus que l'Office national de l'énergie entrave un progrès de cette nature. Les modalités rentables de transport coïncident si manifestement avec l'intérêt national qu'on n'y mettra certainement pas obstacle. Je n'appréhende absolument aucune difficulté.

La loi comportera une disposition générale selon laquelle aucun transporteur ne pourra acheminer des marchandises à des taux non compensatoires; cela paraît raisonnable. Nous ne voulons pas que les pipe-lines servent au transport de denrées à des taux non compensatoires, ce qui éliminerait peut-être certains concurrents. Mais cela ne se produira probablement pas, car ce serait absurde. La nouvelle Commission des transports ne s'intéresserait qu'aux seuls aspects qui touchent au transport de denrées analogues par d'autres modes de transport.

M. Korchinski: Une question découlant de la réponse du ministre. Incombera-t-il aux compagnies de rendre le transport aussi économique que possible? Je songe, notamment, au transport du grain en capsules, ou peut-être du charbon ou d'autres denrées solides. Le bill enjoint-il aux compagnies de transport de mettre au point des modes économiques de transport?

Dans son libellé actuel, le bill d'après moi n'oblige personne à mettre au point une méthode moins coûteuse de transport des marchandises. La seule obligation à cet égard résulterait des pressions du public. Le ministre peut-il nous donner des explications à ce sujet?

L'hon. M. Pickersgill: Pour le moment, il n'est pas question que l'État construise un pipe-line, bien que cela puisse être envisagé un jour ou l'autre. Nous espérons, et pour ma part je le souhaite franchement, qu'avant longtemps un, deux, peut-être même trois entreprises hardies consacrent des capitaux privés à l'aménagement de pipe-lines. Le gouvernement voudra les aider à réussir. Nous voulons qu'une loi leur permette cette exploitation, et c'est l'unique raison d'être de la Partie II du bill.

M. Korchinski: Il n'existe aucun stimulant à l'heure actuelle?

L'hon. M. Pickersgill: Il n'existe pas encore de pipe-lines pour denrées.

M. Cantelon: Monsieur le président, je songe à suivre une voie tout à fait différente de celle qu'ont suivie tous ceux qui ont pris la parole aujourd'hui. Je suis l'une de ces personnes qui retarderaient ou nuiraient peut-être au progrès comme l'a dit le ministre. L'installation de pipe-lines pour denrées ne m'enthousiasme pas, parce que l'Ouest du Canada, et notamment la Saskatchewan, a besoin d'une très forte expansion industrielle.

Dans l'Ouest du Canada, nous n'avons pas trop mal réussi dans le domaine de l'expansion industrielle, mais il y a encore beaucoup à faire, et il faut agir rapidement. A mon avis, l'installation de pipe-lines pour denrées n'aidera pas au progrès industriel de ma province. A mon avis, cette réalisation aurait exactement l'effet contraire. Le transport deviendra si efficace et si économique que des produits comme la potasse et le soufre seront acheminés vers d'autres régions qui prendront de l'essor. Je ne m'oppose pas à ce que les pipe-lines soient installés à Vancouver par exemple. Mais, je m'inquiète lorsque je songe qu'une grande quantité de potasse produite en Saskatchewan, qui représentera environ la moitié de la production mondiale en 1970 sera acheminée vers Minneapolis, Saint-Paul ou Chicago où on la transformera en engrais et autres produits chimiques.

L'Allemagne a fondé son industrie chimique sur la production de KCl; soit ce qu'on appelle communément la potasse. J'aimerais que ce genre d'industrie chimique se développe en Saskatchewan et en Alberta où les ressources naturelles abondent. La potasse et le charbon y existent en énormes quantités. Ces provinces ont tout ce qui faut pour l'établissement d'une industrie chimique très importante. Aussi, je m'oppose à ce que l'on transporte cette ressource naturelle vers le Sud au moyen de pipe-lines pour denrées.

Je m'empresse d'ajouter que je n'aurais pas d'objection à ce que ce produit soit expédié vers la côte du Pacifique pour y être transformé, mais je m'opposerais certainement à ce qu'il soit expédié à peu de frais vers le Sud au moyen d'un pipe-line pour denrées. Une telle éventualité éliminerait tout encouragement à la mise sur pied de cette industrie dans les parties du Canada qui s'y prêtent.

En l'occurrence, je dois m'opposer aux dispositions de la partie II du projet de loi concernant les pipe-lines pour denrées. Je préférerais une disposition qui permettrait l'aménagement de pipe-lines pour denrées seulement lorsqu'ils ne nuiront pas au développement des régions d'où le produit est extrait. C'est peut-être utopique, mais c'est quand même mon espoir.

M. Korchinski: Monsieur le président, je serai peut-être en conflit direct avec le préopinant, mais nous avons quand même certaines choses en commun. Nous nous préoccupons tous deux des intérêts des Canadiens. Le député de Kindersley était à la recherche de renseignements, sachant que certaines denrées peuvent être transportées au moyen de pipe-lines pour denrées.

• (8.30 p.m.)

Je sais que des bruits courent au sujet de certaines possibilités. Ainsi, on entend parler de la possibilité de transporter du blé par pipe-line. Je ne crois pas que mon préopinant, le ministre des Transports, ni même son sarcastique secrétaire parlementaire ne contesterait la chose. Je ne sais pas pourquoi le secrétaire parlementaire du ministre adopte constamment une telle attitude. Il ne s'en départit jamais. Je me demande si c'est une forme de plaisanterie chez lui ou s'il croit que cela lui donne un air plus sérieux. J'espère néanmoins, monsieur le président, qu'il comprendra que les difficultés de certains articles du bill ne sont pas de celles que l'on peut surmonter en se jouant.

Je sais que des possibilités s'offrent actuellement de transporter certaines denrées par voie de pipe-line. Je voudrais bien que certaines autres denrées puissent se transporter de la même façon. Je pense ici au secrétaire parlementaire; je souhaiterais que l'on puisse l'expédier par ce moyen de transport. Ma remarque ne s'adresse pas au ministre, car je crois qu'il s'efforce vraiment de prendre ces questions au sérieux. Néanmoins, monsieur le président, chacun de nous doit se rendre compte, je pense, qu'il pourrait nous arriver un jour de nous faire transporter par pipe-line. Je l'espère en tout cas. (*Exclamations*)

Rira qui voudra, mais j'espère qu'un jour viendra où nous ne serons pas obligés de compter sur le ministre, ou sur quelque secrétaire parlementaire du ministre, qui passe son temps à ricaner, pour apporter des améliorations à notre réseau de transport, car ils devraient se rendre compte de la gravité du

problème. Nous devons transporter nos marchandises jusqu'aux débouchés disponibles. Ces marchandises sont très importantes pour l'économie du pays. Nous devons nous rendre compte qu'on pourra exploiter en Nouvelle-Écosse une nouvelle mine de charbon et qu'il faudra ensuite transporter ce charbon.

Monsieur le président, je voudrais que le ministre des Transports écoute plus attentivement mes propos, car je n'expose pas un problème qui intéresse particulièrement l'Ouest; j'estime qu'il s'agit d'un problème national de transport. Le ministre et moi-même pourrons être tournés en ridicule à ce sujet, mais je crois qu'il faut se rendre compte que les députés de l'Ouest ne doivent pas être les seuls à se préoccuper du problème du transport et que ce problème ne se pose pas simplement à l'égard des produits de l'Ouest, mais que le Canada doit veiller au transport des produits disponibles d'une région à une autre. Comme entité nous voulons dire: «Le Canada est en cause et nous agirons ainsi.» J'ignore si mes propos sont bien cohérents. Je signalerai que je n'ai pas lu de notes. Comme le ministre, j'ai voulu improviser. A cause de cela, je serai peut-être en butte aux critiques qu'il s'est lui-même attirées.

J'admire la façon dont le ministre sait triompher de ces critiques. Je n'ai peut-être pas acquis la même souplesse au cours des années. Mais il s'agit d'un problème commun et d'envergure. Qu'il s'agisse d'un pipe-line qui acheminera le blé de l'Ouest du Canada jusqu'à nos ports, ou du transport du charbon de Nouvelle-Écosse jusqu'à nos ports, je n'en sais rien. J'ignore de quoi nous avons besoin pour bien agencer ce projet de loi, et, par le fait même, l'administration du pays tout entier.

Monsieur le président, j'espère que le ministre des Transports tient compte de tous ces facteurs. Je ne voudrais pas qu'il s'imagine que mon appartenance à l'opposition à titre de représentant de Mackenzie lui permet de faire la sourde oreille à mes arguments. Qu'il n'aille pas croire que l'intérêt que manifeste à ce sujet un membre de l'autre côté de la Chambre l'autorise à me considérer comme une entité négligeable. A vrai dire, je ne sais pas au juste quelles données pourraient permettre à nos techniciens de décider quelle serait la meilleure façon de transporter le blé à la tête des Lacs. J'ignore quelles connaissances techniques sont à notre disposition de nos jours pour améliorer le transport du charbon de la Nouvelle-Écosse au centre du Canada, où l'on en a besoin.

Tout ce que j'ai à dire, monsieur le président, c'est que, si ces renseignements existent, que j'explique la chose d'une façon qui convienne au ministre ou que je gesticule d'une façon qui lui déplaise, peu m'importe pourvu que nous nous servions des renseignements disponibles. Je tiens à ce que le ministre et son ministère sachent ce que les gens pensent de ces problèmes et aussi comment nous pouvons le mieux améliorer notre économie dans le transport des produits. Peu m'importe que les journaux me ridiculisent. J'ai eu le privilège douteux d'être ridiculisé par la presse. Si nous disposons d'un mode de transport plus économique que celui dont nous nous servons actuellement, et si le ministre le sait, alors qu'il nous le dise dès aujourd'hui.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je pourrais peut-être aider sensiblement le député s'il me permet de l'interrompre un instant. A mon avis, l'adoption de cet article aurait entre autres avantages celui de dire clairement à la Commission que la question des pipe-lines pour denrées est une de celles qui relèvent de sa juridiction. Cela l'encouragerait à faire des recherches, à étudier précisément les problèmes que le député estime devoir être étudiés et cela sans tarder. Je crois donc qu'il a très bien fait de signaler la chose.

M. Korchinski: Monsieur le président, je sais gré au ministre de ces paroles. J'ignore s'il essaie de me créer la réputation de membre utile de l'opposition; mais je ne pense pas que l'intervention du ministre était motivée au sens de ce que j'estime vraiment nécessaire à cet égard. A mon avis, on a toujours eu besoin de ce genre de recherche. J'ignore si le ministère l'estimera nécessaire par suite de mon discours. Peu importe l'influence de mes remarques sur le ministère, j'espère que l'avenir réserve de bonnes choses au ministre, comme le lui ont prédit les journaux.

Je ne pense pas, monsieur le président, que le bill prévoie la recherche nécessaire dans ce domaine. A mon sens, il n'envisage rien dont nous puissions espérer la réalisation au cours de la prochaine décennie. Même si nous croyons à certaines réalisations, même si le gouvernement peut ordonner aux organismes de recherche d'orienter leurs travaux en ce sens, je ne pense pas que nous puissions vraiment faire le nécessaire dans ce domaine. A mon avis, on n'atteindra pas le but visé par

rapport au produit que je connais très bien, c'est-à-dire le blé.

• (8.40 p.m.)

Le gouvernement ne fait rien à propos des denrées en vrac comme le charbon ou les voitures. Peu m'importe comment elles sont expédiées, il faudrait que les frais de transport soient moins élevés. J'essaie de prouver qu'il faut trouver un mode de transport moins cher pour les denrées. Les termes techniques ne me sont pas familiers et le ministre les connaît mieux que moi, j'en suis sûr. Je suis convaincu, en fait, qu'il peut m'en remontrer beaucoup sur ce point. Peut-il me dire si les denrées, comme le blé, les chemises, le charbon et même les hommes politiques, peuvent être expédiés vers l'Est à moins de frais? Je m'exprime mal et je m'en excuse auprès de la Chambre. Nous voulons les modes de transport les moins chers, mais nous ne sommes pas sûrs que le projet de loi nous les accorde. Le ministre nous dirait-il exactement comment les denrées en vrac seront touchées par le bill?

M. Kindt: Monsieur le président, il y a quelques questions que j'aimerais poser au ministre. Pourrait-il éclaircir pour nous le sens de l'article 23 qui se lit comme suit?

Nulle personne, autre qu'une compagnie, ne doit construire ni exploiter un pipe-line pour denrées visé par la présente loi.

L'hon. M. Pickersgill: Avant d'étudier l'article 23, nous pourrions peut-être nous mettre d'accord pour adopter l'article 22.

M. le président suppléant: L'article 22 est-il adopté.

(L'article 22 est adopté)

Sur l'article 23—*Construction et exploitation d'un pipe-line pour denrées.*

M. Kindt: Le ministre pourrait-il éclaircir le sens de l'article 23? Je pourrais peut-être préciser ma question. Dans la construction de pipe-lines pour le gaz et le pétrole, il m'est arrivé de constater qu'un pipe-line est construit par une société canadienne jusqu'à la frontière et qu'un autre pipe-line vient des États-Unis. Dans ce cas, il faut former une autre société pour construire un pipe-line d'environ un demi-mille pour relier les deux autres. Dans certains cas, la construction de pipe-lines à l'intérieur d'une province est entreprise par des particuliers, et non par des compagnies. En fait, une coopérative entreprend la construction d'un pipe-line dans ma région pour distribuer du gaz naturel à un certain nombre de cultivateurs.

[M. Korchinski.]

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si le député me permettrait de lui poser une question qui nous épargnerait beaucoup de temps à tous les deux. Si je comprends bien, un tel pipe-line est construit entièrement à l'intérieur de l'Alberta. Tout pipe-line construit entièrement à l'intérieur d'une province ne serait pas visé par cette mesure législative mais serait constitué en corporation par les autorités provinciales. La société devrait demander une charte au Parlement seulement si le pipe-line dépasse les frontières de la province ou du Canada. Ainsi un pipe-line local transportant des denrées serait dans la même situation qu'un pipe-line transportant du gaz ou du pétrole. S'il est entièrement à l'intérieur de la province, il ne sera pas visé par cette loi.

M. Kindt: J'aurais une autre question à poser au ministre. Pourquoi la loi devrait-elle préciser que personne, sauf une compagnie, ne pourra construire un pipe-line pour denrées? Beaucoup de gens ont accumulé des fortunes avec le pétrole et il est probable qu'ils établiraient une société avant de construire un pipe-line.

L'hon. M. Pickersgill: Si le député veut bien retourner à l'article 22, il verra que le mot «compagnie» y est défini: une «compagnie» ou «compagnie de pipe-line pour denrées» désigne une personne désignée dans une loi du Parlement. En vertu de cette loi, la personne constituerait une compagnie. Cela semble un peu fou, un peu irlandais, mais tel serait l'effet de la disposition. Tout ce qu'elle veut dire, c'est que personne ne peut construire un pipe-line sans autorisation.

M. Keays: Je me demande si le ministre était sérieux quand il a dit: «un peu fou, un peu irlandais»?

L'hon. M. Pickersgill: Tout ce que je voulais dire, c'est que les Irlandais ont un don pour les mots que certains d'entre nous n'ont pas.

M. Kindt: J'aimerais soulever un ou deux autres points. On peut lire à plusieurs endroits dans le projet de loi l'expression *mutatis mutandis.* J'aimerais d'abord demander au ministre la signification de ce terme juridique latin. Deuxièmement, le ministre peut-il nous dire s'il n'y aurait pas moyen d'utiliser une autre expression de façon que le public puisse comprendre le projet de loi sans avoir à recourir à un dictionnaire. Ce sont là des concepts et à moins d'avoir suivi un cours de droit, on ne peut les comprendre. Le ministre peut-il nous expliquer pourquoi on n'utilise pas de mots plus simples dans ce bill?

L'hon. M. Pickersgill: L'expression mentionnée par le député se trouve à l'article 26. Si nous pouvions passer à l'examen d'autres dispositions, je pourrais obtenir une explication des avocats, je ne veux pas prendre sur moi d'en donner une. Pouvons-nous passer à l'article 23?

L'hon. M. Harkness: Je m'excuse auprès du comité de n'avoir pas été ici lorsqu'on discutait des pipe-lines, mais je me demande si une définition simple à été donnée en ce qui concerne les pipe-lines tombant sous le coup de cette loi et ceux qui tombent sous le coup de la loi sur l'Office national de l'énergie?

L'hon. M. Pickersgill: Si l'honorable représentant veut bien lire l'article 26 pendant que nous examinons les autres articles, il y trouvera les trois quarts de l'explication et je ferai de mon mieux pour lui donner le quart qui reste lorsque nous en arriverons à cet article.

L'hon. M. Harkness: J'ai lu l'article, mais je ne vois pas très bien la distinction. Le ministre aurait-il l'obligeance de me donner un quart de son explication?

L'hon. M. Pickersgill: Volontiers, si le député veut bien attendre que nous passions à l'article 26.

• (8.50 p.m.)

M. Bower: Je pense que nous en sommes encore à l'article 22...

L'hon. M. Pickersgill: Non, à l'article 23.

M. le président: L'article 23 est-il adopté?

(L'article est adopté.)

Les articles 24 et 25 sont adoptés.

Sur l'article 26—*Droits et tarifs.*

L'hon. M. Pickersgill: Tout en attendant l'explication de *mutatis mutandis,* je pourrais peut-être répondre à la question du député de Calgary-Nord. Avant que le député vienne au comité, nous avons discuté ce point en réponse aux questions des députés de Calgary-Sud et de Medicine Hat. Néanmoins, je pense que je devrais répéter ce que j'ai dit, le plus fidèlement possible, car c'est très important.

D'après le projet de loi, si on demande un pipe-line pour denrées dans lequel le pétrole ou le gaz servent de véhicule, il s'agit alors d'un pipe-line mixte. Alors, pour économiser le temps des requérants et de tous les intéressés, toute demande pertinente doit être étudiée à une audience conjointe de l'Office national de l'énergie et de la Commission des transports.

Or, l'Office national de l'énergie a compétence exclusive pour le transport du pétrole ou du gaz par pipe-line. La Commission des transports n'aura absolument aucune autorité à cet égard. Sa compétence se bornera uniquement au transport de l'autre denrée. L'Office national de l'énergie ayant acquis une expérience considérable dans la manière de traiter des demandes de ce genre, il est à prévoir, à mon sens, que la nouvelle Commission s'en remettra entièrement à lui pour la construction du pipe-line, les devis descriptifs, etc. La Commission ne se chargerait, en fait, que du fonctionnement proprement dit du pipe-line et du transport d'une autre denrée par le même conduit.

L'hon. M. Harkness: Puis-je demander au ministre s'il est vraiment stipulé dans ce projet de loi, ou dans la loi sur l'Office national de l'énergie, comme il l'a déclaré, que la nouvelle Commission s'en remettra entièrement aux conclusions de l'Office national de l'énergie pour un pipe-line de ce genre?

L'hon. M. Pickersgill: Quant à la construction et aux devis descriptifs?

L'hon. M. Harkness: Oui.

L'hon. M. Pickersgill: Il serait très difficile, à mon sens, de l'indiquer en toutes lettres parce qu'il se poserait un problème si un pipeline n'était pas du tout affecté au transport du pétrole ni du gaz. La première chose que feraient les deux organismes quant à la première demande serait, à mon avis, d'établir certains principes généraux de sorte que lorsqu'une demande serait présentée à l'égard d'un pipeline qui ne transporterait ni pétrole ni gaz, la Commission, le cas échéant, saurait à quoi s'en tenir. Je suppose que la Commission des transports devra, pour de nombreuses années à venir, consulter, peut-être même prier un membre de l'Office, d'assister à tout audience concernant la construction et les devis descriptifs d'un pipe-line non affecté au transport du pétrole ou du gaz. L'Office national de l'énergie est bien au courant de ces questions. Au fond, tout ce qui doit préoccuper la Commission des transports, outre veiller aux prescriptions concernant la sécurité et les autres domaines analogues, c'est le transport de la marchandise et non la construction d'un pipe-line.

C'est là notre désir, et le bill a été rédigé dans ce sens après consultation intime au niveau officiel et au niveau ministériel entre mon ministère et l'Office nationale de l'énergie; nous voulons disposer d'une méthode pratique pour agir ainsi sans incommoder le public.

L'hon. M. Harkness: Je comprends que l'autorité concernant la construction du pipe-line doit être dévolue à l'Office national de l'énergie. Toutefois, comme l'indiquait la première question que j'ai posée, il y a ambiguïté à cet égard. Vu que cette autorité n'est pas expressément définie dans la loi sur l'Office national de l'énergie, il serait sage, à mon avis, de la préciser dans le présent bill, à l'étape de l'étude en comité. Le ministre et ses rédacteurs légistes ne pourraient-ils pas établir le texte d'une disposition qui préciserait ce point d'une façon claire et nette?

L'hon. M. Pickersgill: Je déclare à l'honorable député de Calgary-Nord que c'est exactement ce que prévoit le paragraphe 2 de l'article 26. En effet, l'article stipule que toute compagnie exploitant un pipe-line mixte ne percevra pas de péages hormis ceux spécifiés et approuvés par la Commission et l'Office national de l'énergie auxquels ils doivent être soumis. En outre, les dispositions des paragraphes 50 à 59 de la loi sur l'Office national de l'énergie doivent s'appliquer *mutatis mutandis*—je dirai tout à l'heure quelque chose à ce sujet—au transport, effectué par le pipe-line mixte, d'une denrée quelconque, comme si ces dispositions se rapportaient à la Commission et non à l'Office national de l'énergie.

A mon avis, cela signifie que les règlements établis par l'Office national de l'énergie pour fixer les péages sont appliqués comme s'il s'agissait des dispositions de ce projet de loi pour déterminer les péages relatifs à la denrée mentionnée.

L'hon. M. Harkness: Le ministre dit qu'il interprète cette disposition d'une certaine manière. Comme il l'a souvent dit ici, il n'est pas avocat, ni moi non plus. A-t-il demandé aux légistes de la Couronne de quelle manière ils interprétaient cette clause? Je sais que des légistes ont rédigé cet article en particulier, mais a-t-il demandé au sous-ministre de la Justice comment il l'interprétait?

L'hon. M. Pickersgill: Toute cette partie du bill ayant trait aux pipe-lines pour denrées a été rédigée, comme l'honorable représentant le sait, par les hauts fonctionnaires du ministère de la Justice en collaboration avec les hauts fonctionnaires de mon ministère et de l'Office national de l'énergie. On leur avait bien dit de trouver une définition claire des fonctions de chacun, afin d'éviter toute possibilité de conflit sur ces questions, dans la mesure où cela pouvait être prévu. A cet égard, je dois tout simplement m'en remettre aux conseils que j'ai reçus. On m'informe que les fonctionnaires de mon ministère et de l'Office national de l'énergie sont convaincus que nous avons traité de ce problème de manière efficace. Bien entendu, on ne sait jamais, comme l'honorable représentant voudra bien l'admettre, tant qu'il n'aura pas été mis à l'essai.

L'hon. M. Harkness: On ne peut savoir ce que les tribunaux décideront.

L'hon. M. Pickersgill: C'est vrai. On m'apprend que *mutatis mutandis* signifie que les dipositions comporteront les changemens nécessaires dans le texte lui-même pour rendre les dispositions applicables. S'ils emploient le latin, c'est, je crois, pour exprimer leur pensée en deux mots. Dans mon langage familier et bon enfant, je traduirais *mutatis* par «en changant» *mutandis* par «ce qu'il faut changer». Autrement dit, on change les articles en passant d'un bill à l'autre et l'on effectue les changements de termes nécessaires pour les rendre compréhensibles, sans modifier le sens fondamental. Cela est, j'en suis sûr, parfaitement clair pour le député.

• (9.00 p.m.)

M. Kindt: C'est la bouteille à l'encre.

L'hon. M. Harkness: Pour moi, je me contenterais du statu quo. Je ne parle pas de *mutatis mutandis*, mais de la déclaration que vient de faire le ministre et j'espère que son interprétation de l'article est celle que lui ont donnée les légistes de l'État et qu'elle sera acceptée dorénavant comme explication officielle, ce qui n'a pas toujours été le cas pour les autres lois que cette Chambre a adoptées.

L'hon. M. Pickersgill: Je partage cet espoir.

M. Bower: Monsieur le président, j'aurais préféré prendre la parole au sujet de l'article 22, mais je crois que je l'ai manqué. Je crois cependant que mes questions se rattachent à l'article 26.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne sais pas si l'honorable représentant y verrait un inconvénient, mais comme j'ai interrompu l'honorable député de MacLeod au beau milieu d'une question, l'honorable représentant lui permettrait-il de finir?

M. Kindt: Je remercie l'honorable député de m'avoir permis d'achever ma question. Je n'ai pas encore compris si le ministre a dit que le texte serait ou non modifié. Je me rends compte qu'il peut toujours consulter un dictionnaire pour trouver la signification de ces mots latins, et certains parmi nous ont étudié cette langue. Mais cela m'irrite, comme tous les Canadiens, j'en suis sûr, lorsque je lis une loi et que j'y trouve des expressions latines. Même la religion catholique est passée du latin à l'anglais. Le ministre ne veut certainement pas permettre à ses conseillers juridiques d'utiliser dans une loi des mots dont il doit chercher le sens. En somme il ne sait pas trop bien lui-même ce qu'ils veulent dire.

Il ne le sait pas parce qu'ils énoncent un principe que les avocats pourront interpréter d'une certaine façon, le ministre d'une autre et qu'une tierse personne de façon différente. Comme de nombreuses théories économiques, ces mots peuvent également se prêter à diverses interprétations juridiques.

J'affirme que dans une loi de ce genre à l'intention du public, on ne devrait pas employer un pareil vocabulaire. Les légistes du ministère de la Justice ne devraient pas être autorisés à y inclure des mots latins que le grand public ne comprend pas. Sauf erreur, le ministre va les changer; est-ce bien cela?

L'hon. M. Pickersgill: Non. Je vais faire appel aux meilleurs sentiments des députés. Je fais des efforts presque désespérés pour faire adopter une nouvelle mesure de transport. A mon avis, c'est un peu trop exiger d'un être humain que de vouloir maintenant faire modifier tout d'un coup l'ensemble des méthodes de rédaction des lois. Si le député m'accorde 48 heures pour faire adopter mon bill, je me lancerai dans une polémique avec le ministère de la Justice pour essayer de les moderniser autant que l'Église catholique. Mais, de grâce, ne me demandez pas de le faire dans ce bill.

M. Bower: Monsieur le président, j'aurais préféré prendre la parole sur l'article 22, qui porte sur les définitions, et qui m'intrigue énormément. Je crois pourtant que mes observations se rattachent à l'article 26. La distinction que l'on fait entre les pipe-lines pour le transport de denrées et pour celui des hydrocarbures m'intrigue. Un pipe-line pour denrées, c'est, paraît-il, un pipe-line qui transporte des substances solides, dans l'air probablement ou dans quelque autre élément. A mon sens, un hydrocarbure, c'est aussi une denrée. J'aimerais signaler...

L'hon. M. Pickersgill: Je pense pouvoir épargner au député et peut-être au comité beaucoup de temps en signalant qu'une denrée définie dans le bill doit répondre à la définition du bill et non point à celle du dictionnaire. D'après le bill, c'est une denrée autre que le pétrole ou le gaz. Elle ne peut donc pas être un hydrocarbure, il faut qu'elle soit autre chose. Si elle n'est qu'un simple hydrocarbure, elle ne tombe pas sous la définition du mot «denrée» dans le bill.

M. Bower: Je voudrais faire remarquer une autre chose, monsieur le président. Certains hydrocarbures sont des solides, et le bill fait une distinction entre les hydrocarbures et les solides. Il existe des hydrocarbures à l'état solide; il y a notamment le grahamite, le gilsonite et l'albertite. Je sais qu'un pipe-line en particulier transporte présentement du gilsonite. Un hydrocarbure peut être aussi solide qu'un morceau de charbon. C'est à Salt Lake City qu'on raffine ce produit. Si ces termes ne sont pas définis de façon très claire, on se heurtera plus tard à des problèmes d'interprétation quand entrera en vigueur la loi qui, nous l'espérons, dotera le Canada d'un meilleur système de transport.

J'aimerais connaître les opinions du ministre sur cette question. Comment distinguer entre un hydrocarbure à l'état gazeux ou liquide et un hydrocarbure à l'état solide? Ce sont deux choses assez différentes. Il existe des hydrocarbures à l'état solide.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je crois avoir commis une grave erreur en permettant au député de me tendre l'hameçon. Il est assez évident que je suis en présence d'un expert, moi qui ne suis qu'un simple garçon de campagne. A mon avis les mots importants sont «pétrole et gaz», et non «hydrocarbure», pour ce qui est de l'article de définition. Nous savons tous, je crois, ce que l'on entend par pétrole et gaz.

Si le problème devenait trop épineux, je crois que le gouverneur en conseil invoquerait l'article qui lui permet de retirer le produit en question de la juridiction de la Commission des transports et de le placer entièrement sous la compétence de l'Office national de l'énergie, le problème étant trop difficile à résoudre pour les deux parties. C'est ainsi qu'il faudra agir si la situation devient aussi compliquée. Il est ordinairement beaucoup plus facile de résoudre les problèmes de ce genre dans la pratique, que lorsque nous en discutons en théorie.

[*Français*]

M. Mongrain: Juste un mot, monsieur le président. Je ne prolongerai pas le débat, parce que je suis un de ceux qui commencent

à admirer l'héroïsme du ministre, qui subit ce marathon ou «talkaton» avec une patience exemplaire.

J'ai noté tantôt qu'un honorable collègue de l'opposition a voulu faire un scandale au sujet de l'usage du mot «*mutatis mutandis*», et qu'il a même voulu insinuer que le ministre serait en train de commettre une hérésie, du moins si l'on s'en tient au nouveau principe de l'Église catholique. Pour la satisfaction de la conscience de cet honorable collègue, je voudrais lui rappeler que dans tous les dictionnaires français—les petits, pas les gros—de même que dans tous les dictionnaires anglais,—les petits, pas les gros—il trouvera l'expression *mutatis mutandis*; c'est un terme latin qui a été francisé et anglicisé. Il trouvera aussi une petite explication toute simple: «with due alteration of details» (in comparing cases).

Alors, je pense bien que l'honorable ministre ne doit pas perdre son temps à gronder et à morigéner ses conseillers juridiques parce qu'ils ont employé un mot qui serait apparemment trop savant. C'est un mot qui est tout simple et qui s'emploie, encore une fois, tant dans la langue française que dans la langue anglaise. Je suis donc d'avis que le ministre n'aura pas besoin «d'aller à confesse».

[*Traduction*]

(L'article est adopté.)

● (9.10 p.m.)

Sur l'article 27—*Application de la loi sur l'Office national de l'énergie.*

M. Olson: Le ministre a tenté de nous donner l'entière assurance que l'exploitation, l'aménagement et tous les autres détails relatifs aux pipe-lines mixtes relèveront de la compétence de l'Office national de l'énergie. Voici ce que dit le paragraphe 1 de l'article 27:

La Commission possède et peut exercer relativement à une compagnie de pipe-line pour denrées, à ses ouvrages et à ses entreprises, la juridiction, les fonctions et les pouvoirs qui sont dévolus à l'Office national de l'énergie...ou que peut exercer celui-ci...

On lit ensuite au paragraphe 4:

La Commission, peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, selon les modalités qu'elle estime pertinentes, exiger qu'une compagnie exploitant un pipe-line pour denrées, en conformité de ses pouvoirs, sans délai et avec le soin et la diligence voulus, recevoir, transporter et livrer par son pipe-line toute substance pouvant être transportée par celui-ci.

Cela vient en contradiction avec l'assurance que nous a donnée le ministre. Nous ne disons pas que le gouverneur en conseil n'a pas le pouvoir de confier ces responsabilités à l'Office national de l'énergie; tout ce que dit l'article 27, c'est que la Commission pourra exercer son autorité, en ce qui aura trait aux pipe-lines pour denrées. Un pipe-line pour denrées devient un pipe-line mixte, si on l'emploie pour le transport du gaz, du pétrole, ou des hydrocarbures.

Je ne propose aucun amendement, mais j'attire l'attention du comité sur le paragraphe 4 de l'article 27. Nous savons qu'il y aura des règlements au sujet de tout ce qui concerne les normes et précisions dans le cas des capsules, et ainsi de suite, et les dispositions et conditions en vertu desquelles une compagnie de pipe-line devra, comme transporteur en commun, recevoir, transporter et livrer les choses qui lui seront confiées, lorsque cette partie du bill entrera en vigueur. On stipule dans la partie II de la loi, qu'une fois qu'elle sera entrer en vigueur, la Commission pourra établir tous les règlements de la même façon que l'Office national de l'énergie, et elle y est autorisée en vertu de l'article 27, en ce qui a trait à toutes les précisions et ainsi de suite. Je tiens à dire que ce qui ressort de l'article 27, dans la mesure où cette autorité s'exercera, semble incompatible avec l'assurance qu'a donnée le ministre au comité, sauf en ce qui concerne l'article où le gouverneur en conseil a le droit, dans certains cas, de transférer la jurisdiction relative à un pipe-line mixte à l'Office national de l'énergie exclusivement. Il reste, cependant, qu'en adoptant le projet de loi, le Parlement aura conféré le pouvoir à la Commission et cela m'inquiète.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois pouvoir dissiper facilement les craintes du député. L'alinéa 1 traite du pipe-line pour denrées et non pas du pipe-line mixte: actuellement, personne n'a juridiction en matière de pipe-line pour denrées, et ici on parle du pipe-line pour denrées par opposition à celui qui sert au transport du gaz ou du pétorle. Les pipe-lines pour denrées doivent relever de quelqu'un. Même l'alinéa 2 dit que la Commission peut employer le règlement de l'Office national de l'énergie. Comme c'est le seul règlement disponible, la Commission serait presque contrainte à l'employer pour agir avec bon sens.

M. Olson: Il y a quelques minutes, le ministre a dit que toutes les questions autres que celles des pipe-lines, j'entends les devis de construction, les précisions sur l'entretien, les conditions et autres, seraient confiées à l'autorité qui en a l'expérience, soit l'Office national de l'énergie. Cela aussi m'inquiète.

L'hon. M. Pickersgill: Ce serait bien le cas, selon moi. Je suis convaincu que la Commission suivrait l'usage établi pour les pipe-lines mixtes dans le cas d'un pipe-line pour denrées autre qu'un pipe-line mixte. Quelqu'un doit être chargé de la réglementation.

J'ai dit, non pas que le projet de loi donne à l'Office national de l'énergie la juridiction exclusive, car ce n'est pas le cas—il dit précisément que les deux organismes doivent collaborer—mais que j'étais convaincu que dans le cas d'un pipe-line mixte, la Commission suivrait le règlement adopté par l'Office national de l'énergie s'il est satisfaisant. J'ai de plus exprimé l'avis, qu'appuie l'article 27, que même dans le cas du pipe-line pour denrées l'Office national de l'énergie n'a rien à y voir car il ne transporte ni gaz ni pétrole.

Même dans ce cas, on suivrait fort probablement la même méthode, car il serait assez ridicule de perdre son temps et son énergie à en établir une autre. Je suis persuadé que c'est ce qui va arriver. En outre, dans le cas d'un pipe-line mixte, le gouverneur en conseil insisterait fort probablement pour qu'on respecte les règles établies par l'Office national de l'énergie quant à sa construction et à toutes les autres questions.

M. Olson: J'accepte cette explication pour le moment, car il n'existe actuellement au Canada aucun pipe-line auquel s'appliqueront les dispositions concernant les pipe-lines pour denrées et les pipe-lines mixtes. Je formule cependant une réserve. Malgré l'assurance que nous a donnée le ministre, son explication ne correspond pas exactement au libellé de l'article. J'espère que le ministre me comprendra.

M. Schreyer: Je ne sais pas si le député de Medicine Hat s'oppose à la substance de l'article 27, mais j'aimerais dire au ministre que j'appuie entièrement les dispositions de cet article. En fait, j'appuie les articles 22 à 28 inclusivement de la partie II. D'après moi, le ministre et son ministère ont réussi à prévoir ici presque toutes les contingences, sauf l'imprévu, et on ne peut pas en vouloir au ministre de ne pas prévoir cela.

Je me préoccupe des dispositions du projet de loi qui rendront difficile ou incommode le règlement de ces questions. Toutefois, en étudiant l'article soigneusement, je crois qu'il est assez souple pour permettre—au moyen d'auditions conjointes et de transfert de compétence par décret du conseil—à la Commission et au gouvernement de prendre un jour les mesures nécessaires pour prévenir tout retard excessif causé par la bureaucratie. A mon sens, on devrait appuyer cette partie du projet de loi.

L'hon. M. Harkness: Je voudrais poser au ministre une question au sujet du paragraphe 4 qui semble habiliter la Commission à exiger d'une compagnie qu'elle transporte par pipe-line toute substance susceptible d'être transportée.

Si un grand nombre de substances sont susceptibles d'être transportées par pipe-line, il n'en reste pas moins que certaines d'entre elles sont incompatibles avec le transport d'autres substances transportées normalement. Si ce cas se présentait la mesure législative forcerait-elle la Commission à imposer le transport d'une denrée déterminée, même si celle-ci était de nature à salir le pipe-line et à rendre plus ou moins impossible le transport de la denrée habituelle?

L'hon. M. Pickersgill: C'est pour éviter ce risque que l'article en question prévoit l'approbation du gouverneur en conseil. La Commission ne peut agir de sa propre autorité; elle ne peut que soumettre le cas au gouverneur en conseil. Si celui-ci décide de marquer son accord, comme doit le savoir l'honorable représentant qui a siégé de ce côté-ci de la Chambre, le ministre imposerait une mesure de ce genre. Il ne le ferait, toutefois, que s'il était sûr d'agir à bon droit.

La disposition s'applique seulement aux transporteurs en commun. Elle voit à ce qu'une compagnie de pipe-line ne refuse pas de transporter une denrée de ses concurrents, tout en transportant la sienne à leur détriment et en n'étant pas par là un transporteur en commun.

• (9.20 p.m.)

M. Bower: Comme suite à la question antérieure d'un député de ce côté-ci, j'aimerais demander au ministre si l'approbation du gouverneur en conseil serait nécessaire dans le cas d'un pipe-line mixte qui, sans en subir lui-même de dommage, augmenterait considérablement les frais du transport de ce à quoi il servait jusque-là, en transportant un autre produit. Comment pourrait-on résoudre un cas de ce genre?

L'hon. M. Pickersgill: Ce serait, à mon avis, un cas extrême, voire inconcevable. Nous supposons qu'aucun gouvernement ne sera assez insensé ou négligent pour susciter pareille situation. Le député de Springfield s'est montré bienveillant il y a quelques instants; il a dit que nous avions prévu tout ce qu'il était possible de prévoir. L'ingénieux député de Shelburne-Yarmouth-Clare, qui m'avait déjà mis dans l'embarras, vient de le faire encore. Il semble en savoir trop. Mais je pense qu'on interjetterait appel au sujet des taux si la Commission tentait de fixer un taux injuste

par rapport à celui d'une autre denrée. On en appellerait au gouverneur en conseil qui trancherait la question.

Je ne crois vraiment pas que le genre de situation dont parle le député pourrait se présenter. Toutefois, si jamais elle se produisait, il y aurait un tel charivari politique que le gouvernement ayant commis la bévue récolterait ce qu'il mérite.

M. Bower: Ne pourrait-on pas libeller cet article de manière à éviter que ne se produisent ces affreux charivaris dans cinq, dix ou quinze ans d'ici?

L'hon. M. Pickersgill: A mon avis, personne ne saurait établir une loi capable de faire face à toute éventualité et, encore moins, à toute situation imprévisible. Dans le cas qui nous occupe, je pense avoir fait à peu près pour le mieux.

M. Bower: Ne serait-il pas possible de rédiger cette disposition d'une manière qui ne suscitera pas de difficultés plus tard?

L'hon. M. Pickersgill: Je ne crois pas que cette disposition suscite d'ennuis éventuels.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 28—*Exemptions.*

L'hon. M. Harkness: J'aimerais que le ministre nous fasse connaître l'objet de cet article. Est-il destiné à parer aux difficultés dont j'ai fait mention tout à l'heure? Les pouvoirs qu'il prévoit sont très larges, et je me demande s'il est vraiment indispensable?

L'hon. M. Pickersgill: Lorsqu'un pipe-line est propriété exclusive d'une compagnie qui a l'intention de transporter simplement ses propres produits, elle devra être exemptée de l'application des dispositions du paragraphe 4 de l'article 27. Nous ne voulons pas faire obstacle à l'exploitation de pipe-lines de ce genre, s'il y a une raison économique valable de les utiliser. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons inséré cet article. Il pourrait y avoir diverses circonstances où certaines dispositions seraient peu judicieuses. Le député constatera qu'il faudra également en l'occurrence obtenir l'approbation du gouverneur en conseil. Évidemment, toute initiative de ce genre devra se faire publiquement et être assujettie à un examen public, de sorte que je ne crois pas qu'on puisse exercer un pouvoir arbitraire.

(L'article est adopté.)

M. le président: Le comité passera maintenant à l'étude de l'article 74.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Sur l'article 74—*Abrogation de la subvention du «pont-rail».*

M. Bell: J'ai lu tous les articles qui restent dans l'espoir de me rendre utile. De ce côté-ci de la Chambre, nous serions disposés à adopter tout ce qui reste—je suppose que nous voudrons passer à l'étude de l'article 16—mais nous estimons que les articles 74 et 1 devraient être réservés jusqu'à demain. Le ministre se souviendra que nous n'avons eu qu'une heure pour souper. Il a été question d'un ajournement plus long, mais nous n'avons obtenu que la petite heure qu'on nous concède depuis trois semaines. Les députés intéressés n'ont pas pu étudier l'amendement en détail; il est très compliqué.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'essayerai pas de résister. J'accepte tout de suite. Serait-il possible alors d'étudier l'article 16 et aussi l'article 50. Nous pourrions peut-être commencer pas l'article 50. Je ne crois pas qu'il y ait de discussion sur celui-là.

Sur l'article 50—

L'hon. M. Pickersgill: Je voudrais demander au ministre des Pêcheries de proposer que, dans l'article 50, l'article 329A soit renuméroté 329. Si mon honorable ami présentait cette modification et que le comité l'acceptait, je crois que nous pourrions terminer l'étude de l'article 50.

L'hon. M. Robichaud: J'en fais la proposition.

(L'amendement est adopté.)

M. Olson: D'autres articles du bill se rapportent-ils à l'article 329?

L'hon. M. Pickersgill: Non; de toute façon, il faudrait le faire, je pense. Une fois terminée l'étude de l'article 74, il faudrait apporter quelques autres changements d'ordre technique, ou de rédaction, et nous pourrions convenir d'en charger les légistes.

(L'article modifié est adopté.)

Sur l'article 16—*Définition «transporteur».*

L'hon. M. Pickersgill: Maintenant, si nous pouvions aborder l'article 16, je voudrais demander à mon collègue de présenter un autre amendement et, cette fois, par bonheur, je l'ai fait rédiger. Il se rapporte à l'alinéa 3 *a*, à la page 10 du bill et change quelques prépositions dans la version anglaise. De plus, il ajoute «ou du mouvement de denrées à travers des ports canadiens».

L'hon. M. Robichaud: Je propose:

Que le bill C-231 soit modifié par le retranchement de l'alinéa *a*) du paragraphe (3) de l'article 16, à la page 10 du bill, et son remplacement par ce qui suit

«a) si les taxes ou conditions spécifiées pour le transport de marchandises au taux ainsi établi sont telles qu'elles entraînent

(i) un désavantage injuste excédant celui qui peut être considéré comme inhérant au lieu ou au volume du trafic, à l'échelle des opérations y afférentes ou au genre de trafic ou de service en question; ou

(ii) un obstacle excessif à l'échange de denrées entre des points situés au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenance de toute semblable région, ou du mouvement de denrées à travers des ports canadiens;» ou

• (9.30 p.m.)

C'est l'amendement que je voulais présenter, comme je l'ai annoncé vendredi. J'ai ajouté cet après-midi que je demanderais au ministre des Pêcheries de le proposer.

L'hon. M. Robichaud: Monsieur le président, j'en fais la proposition.

M. Bell: Cet amendement fait partie des concessions multiples du ministre pour remplacer les autres amendements proposés et même si nos objectifs étaient plus ambitieux, il s'agit d'un énoncé d'intention servant à attirer l'attention sur nos problèmes.

(L'amendement est adopté.)

M. le président: L'article 16 modifié est-il adopté?

M. Barnett: Avant qu'il soit adopté, j'aimerais poser une ou deux questions au ministre. Il conviendra que nous avons passé beaucoup de temps à discuter de questions ferroviaires, mais je ne veux pas m'attacher à cet aspect du bill. Il se souviendra qu'à l'article 1, j'ai soulevé certaines questions concernant le transport par eau qui me préoccupent depuis assez longtemps. Comme je l'ai déjà dit à la Chambre, à tout prendre, le transport par eau est le seul mode de transport public qui, semble-t-il, ne relève pas de la compétence publique ordinaire applicable à d'autres moyens de transport.

Pour les gens qui dépendent du transport par eau, les installations et les taux appropriés sont aussi importants que toutes ces questions longuement discutées du transport par rail. En autant que je sache, le seul amendement dans ce bill qui traite de la loi sur les transports est une modification fortuite qui stipule que le nom de la Commission canadienne des transports soit utilisé ou modifié conformément aux dispositions du nouveau bill. La question que je pose est la suivante: quels changements de fond, s'il y en a, apporte-t-on aux règlements du transport par eau en vertu des dispositions de ce bill?

Dans l'ensemble, le but du bill, pour ce qui est des chemins de fer, est de relâcher certains règlements trop sévères qui s'appliquaient jusqu'ici à leur exploitation. Je ne discuterai pas du pour ou du contre de cette question. Le ministre et les autres honorables représentants l'ont fait abondamment, mais quels changements le bill apporte-t-il pour assujétir le transport par eau à l'autorité du gouvernement, de façon à établir une certaine égalité sous ce rapport?

On mentionne en passant le transport par eau dans l'article 16 et ceux qui le précèdent immédiatement. La nouvelle Commission aura certains pouvoirs lui permettant d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de faire des rapports et peut-être de faire des recommandations au gouverneur en conseil, pouvoirs que détiennent les organismes régulateurs existants, mais je n'ai rien relevé qui modifie fondamentalement la réglementation du transport par eau des marchandises et des passagers. Le ministre nous dira-t-il ce qu'il envisage à ce sujet? Si je trouve sa réponse satisfaisante, peut-être que l'affaire se terminera là.

L'hon. M. Pickersgill: Le député a bien raison de soulever cette question au cours de l'examen de l'article 16, car c'est vraiment le seul auquel elle se rapporte. Il sait sans doute que l'article a été considérablement modifié en comité. Il s'applique à tous les transporteurs qui relèvent du Parlement, et pas seulement aux chemins de fer.

Sans établir de méthode de fixation des taux, il permet à quiconque estime qu'un taux donné est contraire à l'intérêt public de se présenter devant la Commission et de faire modifier le taux, s'il peut prouver son point de vue. Un amendement a défini certains aspects de l'intérêt public qui entreront en ligne de compte, tels les avantages indus dont jouirait un expéditeur sur un autre dans des conditions identiques.

Il se peut bien qu'au fur et à mesure qu'elle acquerra de l'expérience, la Commission ait à examiner la question de plus près que par le passé. Comme le sait le représentant, jusqu'à maintenant dans la plupart des régions du Canada, les taux du transport par eau ont, de façon générale, été inférieurs à ceux des autres genres de transport et n'ont pas posé de grand problème, sauf peut-être pour ce qui est du transport de passagers dans certains cas dont j'ai eu personnellement l'expérience. Nul doute que tous les taux jugés contraires à l'intérêt public relèveraient de cet article.

• (9.40 p.m.)

M. Barnett: Je reconnais bien que, de façon générale, le ministre a tout à fait raison, mais lorsque j'examine le projet de loi, je vois qu'un grand nombre d'articles, notamment ceux qui modifient les dispositions actuelles de la loi sur les chemins de fer, renferment des méthodes pour fixer les taux et établir des procédures relatives à l'abandon de services existants. Je n'ai pas encore pu trouver de moyens pour faire fonctionner efficacement les rouages dans ces autres domaines.

Permettez-moi de faire valoir ce point en me reportant à l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'article 15 qui stipule que la Commission peut exercer telles autres fonctions qui peuvent, de temps à autre, lui être légalement imposées relativement à tout moyen de transport au Canada, notamment la réglementation d'un tel moyen de transport et l'attribution des permis y afférents, et ainsi de suite.

En rapportant ces dispositions à celles de l'article 16, selon lesquelles les personnes qui se jugent lésées ont le droit de faire des réclamations, je m'aperçois que ce genre de protection ne s'applique pas au transport par eau, mais au maintien et à l'exploitation des services de chemins de fer.

Le ministre représente une circonscription de Terre-Neuve. Quand cette province a décidé de faire partie du Canada, les gens se préoccupaient, entre autres choses, du maintien du cabotage. Sauf erreur, afin d'honorer cette promesse, on a signé un accord en vertu duquel les services seraient maintenus par l'entremise de l'agence des chemins de fer du National-Canadien, qui est une société de transport appartenant à l'État. S'il n'en était pas ainsi, je crois que le ministre s'inquiéterait davantage des services, dans d'autres régions du Canada, qu'il ne semble le faire.

Ce n'est certainement pas la situation qui existe sur la côte du Pacifique. Les exploitations du National-Canadien se résument à peu près à rien dans ce coin-là du pays. Il fut un temps où le National-Canadien y avait des navires à vapeur en service. Comme me le disait un commettant dans une lettre récente, le coût du seul service qu'on y trouve subira une hausse de 10 p. 100, selon une annonce récente. Comme cadeau de Noël, on peut trouver mieux. Mon correspondant me signalait que la population devrait peut-être se compter chanceuse que l'augmentation proposée ne soit pas de 50 p. 100.

Quel genre de règles de base prévoit donc ce bill pour motiver une hausse de taux de 10 ou 15 p. 100 dans les intérêts du transporteur ou de ses clients? Ce sont des préoccupations

[L'hon. M. Pickersgill.]

d'ordre pratique que j'ai à l'esprit. Il semble être fort peut question de ce genre de choses dans le bill par contraste avec l'étude très coûteuse que nécessitera le maintien ou l'abandon de services, en ce qui concerne les chemins de fer.

Le ministre pourrait-il être un peu plus précis quant à la procédure dont le gouverneur en conseil ou lui songe à doter la nouvelle Commission quand le bill entrera en vigueur? Quelques citoyens d'une collectivité auront-ils le droit de lutter pendant cinq ans afin d'obtenir une audience au sujet d'un problème local? Des modifications fondamentales seront-elles apportées à cette fin? J'espère que toutes ces dispositions sont autre chose qu'un trompe-l'œil.

L'hon. M. Pickersgill: J'ose espérer que le député admettra l'historique de ce projet de loi. Le bill antérieur n'était qu'une modification à la loi sur les chemins de fer. Le bill actuel a été conçu entre 1964 et 1966. Lorsque la question a d'abord été étudiée par le comité permanent, ce qui est maintenant l'article 16 ne s'appliquait qu'aux chemins de fer. Cela me semblait une façon inutilement limitée d'aborder la question. On a inclus cette disposition dans la première partie du bill afin qu'elle s'applique à tous les moyens de transport.

Quant au cas mentionné par le député, si les gens peuvent prouver qu'une augmentation du tarif-marchandises de 10 p. 100 nuirait à l'intérêt public, je suis sûr que la Commission entendrait leurs instances. Je reconnais avec le député que cet aspect des transports a été négligé. A mon sens, l'examen approfondi des règlements concernant le transport par eau devrait être l'une des principales tâches immédiates de la Commission. Tant qu'une revision de ce genre n'aura pas été effectuée —peut-être pas un travail aussi vaste que le rapport MacPherson—nous nous aventurerions en terrain inconnu en tentant d'adopter une mesure législative beaucoup plus progressiste que le présent projet de loi.

M. Barnett: Le ministre a parlé de terrain inconnu. Peut-être devrions-nous consulter à ce sujet des spécialistes en hydrographie. Je n'en dirai pas plus sur cette question, car je voudrais permettre au ministre et à la Commission de constater quel genre de travail ils pourront accomplir en s'en tenant à l'objectif explicite du projet de loi.

Il y a un autre point dont j'aimerais parler. Il s'agit d'une augmentation effective ou envisagée du tarif-marchandises dans les régions

du littoral de la Colombie-Britannique. Le ministre le sait sans doute, le statut de l'île de Vancouver a suscité certains problèmes d'ordre constitutionnel, probablement parce que l'île était auparavant une colonie de la Couronne qui s'est jointe au continent pour le meilleur et pour le pire. Un des arguments qui ont amené cette fusion fut la promesse qu'un chemin de fer serait construit jusqu'à Esquimalt.

Sauf erreur, on demandera ces prochains jours à la régie des services publics de la Colombie-Britannique d'augmenter de 10 p. 100 les taux pour le transport des marchandises par camions vers l'île de Vancouver. On a soulevé une question à ce propos et l'on m'a demandé de me renseigner. Il s'agit de la compétence relative au transport par eau à destination de l'île de Vancouver.

• (9.50 p.m.)

On a prétendu, sauf erreur, que cette augmentation des taux de transport par camion dans l'Île de Vancouver s'imposait en partie à cause du coût des transports par eau du continent à l'Île de Vancouver. J'ai appris que la Commission des transports a compétence en matière de marchandises transportées par chemin de fer de l'Île de Vancouver à d'autres ports et que les compagnies de chemins de fer communiquent à la Commission les tarifs relatifs à ces taux. Mais, autant que je puisse le voir, cela se rattache bien peu aux tarifs-marchandises. De l'avis de certains, le Pacifique-Canadien, dans l'Île de Vancouver, devrait être considéré comme faisant partie du chemin de fer et relever de l'autorité directe de la Commission à l'égard de toutes les formes de marchandises ou de modes de transport de marchandises sur ses lignes. Mais, sauf erreur, cette question n'a pas été tranchée par la loi fédérale.

Le ministre peut-il me fournir des précisions sur le rôle, du point de vue du bill, que jouera la nouvelle Commission des transports lorsqu'elle traite d'une situation pareille qui relève en partie, et je suppose que c'est toujours le cas, de la Commission des services d'utilité publique de la Colombie-Britannique, organisme qui s'occupe de fixer les taux de camionnage provinciaux.

L'hon. M. Pickersgill: La seule réponse que je puisse donner à l'honorable député, tristement d ailleurs, est non. Je ne pense pas pouvoir lui donner d'opinion qui vaille quelque chose. La devinette que le député a posée est si compliquée que je suis absolument incapable de la résoudre. C'est une question que la nouvelle Commission des transports devra démêler.

M. Barnett: Monsieur le président, le ministre sait que l'Ile de Vancouver est une île depuis assez longtemps. Jusqu'au moment où le ministre donnera suite à une proposition dont nous avons discuté plus tôt concernant une chaussée ou un tunnel à l'Île de Vancouver, la question aura pas mal d'importance pour environ 300,000 personnes qui habitent cette île. J'espère que le ministre est sincère lorsqu'il dit qu'il chargera la nouvelle Commission des transports d'étudier la question. Je ne nie pas que ce soit, comme il l'a dit, une question compliquée. Elle m'a laissé perplexe, et je ne dirai pas que je possède une solution d'ordre constitutionnel ou juridique au problème. Toutefois, il s'agit d'un problème très réel pour ces gens et je suis sûr que le ministre, qui représente les habitants d'une île, se rend compte du problème et le soumettra pour étude à la nouvelle Commission des transports, peut-être en consultation avec des agences comme la Commission des services d'utilité publique de la Colombie-Britannique.

M. Woolliams: Monsieur le président, j'ai une seule question à poser au ministre. Je crois n'avoir posé qu'une question sur l'ensemble du projet de loi. On y a répondu, je crois, lors de l'étude du paragraphe 1 de l'article 16 qui traite des pipe-lines pour denrées. Je vois que la définition de pipe-lines pour denrées exclut le pétrole et le gaz, qui relèvent de l'Office national de l'énergie. Si je comprends bien, le ministre est en mesure d'affirmer que l'article ne vise pas le pétrole ni le gaz. J'aimerais signaler que je pose ma question brièvement. Si je comprends bien, cet article ne s'appliquera pas aux pipe-lines pour le transport du pétrole et du gaz ou pour l'un ou l'autre.

L'hon. M. Pickersgill: Cela est exact.

M. Bell: Monsieur le président, j'essaie de tirer au clair certaines questions, et le ministre pourrait peut-têre m'aider. Qu'est-il advenu—et je me reporte maintenant au hansard —des amendements présentés par le député de Springfield et le député d'Acadia?

L'hon. M. Pickersgill: Ils ont été adoptés. L'un d'eux a été modifié davantage par mon honorable ami le ministre des Pêcheries afin de comprendre l'amendement; mais il s'agissait en fait d'un amendement à l'article modifié. Ainsi nous avons adopté les amendements incorporés à l'article lorsque nous l'étudiions auparavant, et un d'eux a encore été

modifié de façon à comprendre les dispositions visant les ports. C'est l'amendement que le comité vient d'adopter.

M. Bell: Monsieur le président, je comprends la discussion quant aux ports qu'a d'abord suscitée l'amendement à l'article 1. Je veux en parler plus tard. Toutefois, j'aimerais savoir à quoi m'en tenir. Ma question découle réellement d'une question du député de Kindersley au sujet des amendements demandés par le Manitoba. Je signale que si j'avais tout le nouvel article 16, cela m'aiderait. Pourrais-je demander simplement ce qu'il est advenu des deux amendements dont le premier a été proposé par le député de Springfield et le second par celui d'Acadia?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je pensais que j'avais ici l'article modifié. Je suis sûr de l'avoir quelque part, mais me voici avec un tel amas de documents que je ne puis le trouver.

M. Cantelon: Monsieur le président, peut-être pourrais-je éclaircir le point que nous avons à l'esprit. Comme en fait foi la page 11623, au tiers inférieur de la colonne de droite, le député d'Acadia a voulu proposer l'amendement suivant:

Qu'après les mots «peut nuire» à la 29e ligne de l'article 16 *b*), les mots suivants soient ajoutés: «aux entreprises du plaignant ou»

C'était avant les mots «à l'intérêt public». J'ai alors posé une question à ce sujet, savoir si l'intérêt public était protégé.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, l'amendement en question a été retiré: sauf erreur, le député n'y a pas donné suite. Le comité a adopté un amendement consolidé sur la suggestion des députés d'Acadia, de Peace-River et de Springfield. Ces modifications ont été fondues en un seul amendement. Je parle de mémoire, et je voudrais qu'on m'envoie un exemplaire de l'article modifié. Je devrais l'avoir ici. Toutes les modifications en question y ont été faites, et nous y avons ajouté quelques mots de plus au bas, ce soir, au sujet des ports, comme partie de l'amendement antérieur.

M. Cantelon: C'est ce qui m'intéresse au plus haut point, monsieur le président. J'espère qu'on nous distribuera ces amendements, avant que l'article soit définitivement adopté.

L'hon. M. Pickersgill: Je pense qu'on va m'apporter le document bientôt, monsieur le président. Je suis sûr qu'il figure au hansard; si quelqu'un pouvait le trouver.

[L'hon. M. Pickersgill.]

M. Bell: Monsieur le président, l'amendement intéressait le député de Springfield. Je ne puis malheureusement pas le trouver au hansard. Naturellement, on l'a peut-être publié dans des éditions ultérieures du hansard; je n'ai consulté que le compte rendu de trois ou quatre jours. Il se peut aussi que le compte rendu parle du retrait de l'amendement. C'est la difficulté que pose un bill aussi compliqué que celui-là.

M. Schreyer: Monsieur le président, tandis que le ministre attend le document en question, je pense pouvoir expliquer ce qui s'est produit au sujet de l'article 16. Comme on peut le voir à la page 11623 du hansard, j'allais proposer un amendement à l'article 16, quand j'ai constaté que nous étions déjà saisis d'un amendement. Je n'ai par conséquent pas proposé le mien. Par la suite, le ministre m'a dissuadé de le faire, en assurant au comité que le principe de l'amendement proposé serait incorporé dans le texte de l'article 16. Comme nous devons différer l'étude du bill en vue d'examiner les articles 1 et 7, puis-je demander au ministre qu'il nous soumette demain l'article 16 revisé, plutôt que de le faire adopter maintenant?

• (10.00 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Si le comité le veut, mais j'espère que cela ne suscitera pas un autre débat sur l'article 16, je ne puis évidemment qu'espérer. Je serai très heureux d'en faire faire une copie sous sa forme modifiée antérieurement et sous sa formée modifiée de nouveau ce soir. Demain, j'aurai un nombre suffisant d'exemplaires pour les distribuer à tous. Je ne devrais sans doute pas en demander l'adoption, mais je pourrais faire un marché. Les députés consentiraient peut-être à adopter l'annexe que nous avons oubliée l'autre jour après avoir abordé l'article 94.

M. le président suppléant: L'annexe est-elle adoptée?

(L'annexe est adoptée.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, pouvons-nous revenir à l'article 1?

Sur l'article 1—*Politique nationale des transports.*

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais proposer un amendement à l'article 1, semblable à l'amendement à l'article 16.

L'hon. M. Churchill: Le ministre sera-t-il à bout d'amendements une fois que nous aurons adopté le bill? Il semble en avoir toute une liasse.

L'hon. M. Pickersgill: J'ai ici une nouvelle version de l'article 1 et je propose qu'elle soit consignée au hansard.

M. Woolliams: Le ministre peut-il nous dire si l'amendement à l'article 1 retentira sur l'article 74?

L'hon. M. Pickersgill: Pas du tout mais je tiens à le consigner au compte rendu afin que tout le monde puisse le voir. La façon la plus simple serait peut-être de demander que l'article 1 soit supprimé et le nouvel article substitué à sa place.

L'hon. M. McIlraith: J'en fais la proposition.

Que le bill nº C-231, loi définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer, et, par répercussion, d'autres lois et édictant d'autres dispositions résultantes, soit modifié par le retranchement de l'article 1 du bill, et son remplacement par ce qui suit:

Politique nationale des transports.

«1. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ses objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous autres moyens de transport;

b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics;

c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé; et

d) que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas

(i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au titre type du trafic ou du service en cause, ou

(ii) un obstacle excessif à l'échange de denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenance de toute semblable région ou du mouvement de denrés à travers des ports canadiens;

et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport.»

M. le président: Les députés consentent-ils à ce que le nouvel article 1 soit substitué à l'article original du bill?

Des voix: D'accord.

(L'amendement est adopté).

L'article 1 modifié est réservé.

M. Bell: Monsieur le président, j'aimerais soulever un point car il peut devancer le débat sur l'article 1 demain; il se rapporte également à l'article 16. Comme je l'ai déjà mentionné, cet amendement fait suite en partie à mes instances. Je ne veux pas donner l'impression dans le compte rendu qu'il s'agit d'une remarque très importante mais je tiens à signaler au ministre que les expression comme «obstacle excessif» et «découragement déraisonnable» me laissent froid. Elles créent l'impression que les provinces Maritimes obtiendront quelque chose qu'elles n'avaient pas encore. Nous avons toujours les mêmes difficultés géographiques. J'approuve ce que fait le ministre pour l'organisation du débat final de demain; je ne crois pas que ce sera un long débat.

L'hon. M. Pickersgill: Si je saisis bien le désir du comité, nous examinerons les articles demain dans l'ordre suivant: d'abord, l'article 74, ensuite l'article 16 et finalement l'article 1. Si tel est le désir général du comité, on pourrait peut-être s'entendre là-dessus afin qu'il n'y ait aucune difficulté demain.

M. le président suppléant: Est-ce entendu?

M. Schreyer: Une dernière question au sujet de la marche à suivre dans l'étude du présent bill. On a formulé un certain amendement à l'article 314D, paragraphe 4, et cet amendement fut accepté. Sauf erreur, on l'a

soumis aux légistes pour qu'ils le rédigent. Avant que le comité adopte effectivement le bill demain, le ministre consentirait-il à faire circuler parmi nous quelques exemplaires du nouveau paragraphe 4 de l'article 314D?

L'hon. M. Pickersgill: Très volontiers. A vrai dire, je crois que nous avons mis la chose au point à la fin de la séance de vendredi, dans l'exercice duquel nous nous sommes livrés.

M. Schreyer: Je puis vérifier dans le hansard, mais je ne crois pas que le texte de l'amendement en question s'y trouve.

L'hon. M. Pickersgill: En tout cas, j'en obtiendrai quelques exemplaires, à la demande de l'honorable député. J'espère que quelqu'un prend note des documents devant être mis à la disposition de la Chambre demain. L'article a été adopté; cela, je pense, ne fait aucun doute.

Je sais gré à l'honorable député de vouloir faire le point de ces quelques derniers détails. Il est une autre question au sujet de laquelle nous pourrions peut-être également nous entendre ce soir. Les rédacteurs m'informent que l'amendement apporté à l'article 74 a entraîné le renumérotage de certaines dispositions. Si le comité consentait à ce que ces modifications numériques soient effectuées par le secrétaire-légiste et les rédacteurs avant que le bill soit imprimé en vue de la troisième lecture, j'estime que nous gagnerions beaucoup de temps; sinon il nous faudra examiner de nombreux amendements mineurs de pure forme dont le seul objet est de rendre le bill intelligible.

M. McCleave: Dépositaire de ce droit, troisième personne ayant autorité dans ce domaine, légiste et conseiller parlementaire de la Chambre des communes, M. Ollivier exerce ce droit qu'il dit détenir d'office. La question a déjà été soulevée au comité, et à mon avis, on peut le faire sans présenter de demande spéciale.

L'hon. M. Pickersgill: Je l'ai fait tout simplement pour dissiper les doutes.

M. Deachman: Quant à fournir plusieurs exemplaires des amendements plus longs qui seront présentés demain, je me demande si on pourrait en distribuer plusieurs de ce côté-ci de la Chambre? Certains d'entre nous s'intéressent vivement à l'étude de ce projet de loi, *mutatis mutandis,* avec des députés d'en face.

L'hon. M. Pickersgill: J'essaierai de prévoir l'imprévisible et d'obtenir des exemplaires pour tous.

M. le président suppléant: Plaît-il à la Chambre que lorsque le comité reprendra ses travaux demain, nous commencions par l'article 74 et l'amendement qui s'y rapporte; l'article 16 modifié et l'article 1 modifié?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Knowles: Et demain?

L'hon. M. McIlraith: Monsieur l'Orateur, demain nous nous proposons de poursuivre et de terminer, j'espère, l'étude en comité de la mesure législative à laquelle la Chambre a consacré son temps aujourd'hui. Ensuite, nous passerons à l'ordre n° 117, bill modifiant la loi sur les juges. Suivront deux ordres ayant trait au comité des privilèges et élections. Viendra alors le n° 79 à l'ordre du jour, loi de financement des chemins de fer Nationaux du Canada.

• (10.10 p.m.)

Nous passerons ensuite à l'étude du n° 62 à l'ordre du jour, soit le bill établissant une société d'encouragement à l'industrie cinématographique canadienne; puis au projet de résolution sur l'adoption d'«O Canada» comme hymne national du Canada et de «Dieu sauve la Reine» comme hymne royal au Canada; et enfin au projet de résolution visant à établir un comité spécial chargé d'étudier les articles provisoires du Règlement et autres réformes connexes. Cela suffira amplement pour demain.

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

M. l'Orateur: Avant de présenter à la Chambre la motion d'ajournement, il a été annoncé au début de la soirée que l'une des questions à examiner pendant le débat d'ajournement était réservée au nom du député de Bow-River (M. Woolliams). Du consentement unanime, une question inscrite au nom du député de Comox-Alberni (M. Barnett) y a été substituée, avec le consentement, bien entendu, du député de Bow-River.

Une motion portant ajournement de la Chambre aux termes de l'article provisoire 39A du Règlement, étant censée avoir été présentée.

L'INSTRUCTION PUBLIQUE—TORONTO—LA FERMETURE POSSIBLE D'ÉCOLES POUR ENFANTS D'IMMIGRANTS

M. Andrew Brewin (Greenwood): Monsieur l'Orateur, le 13 janvier, je me suis enquis auprès du ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration d'une requête présentée au gouvernement, par la Commission scolaire de Toronto en vue d'obtenir du gouvernement

fédéral une aide financière destinée aux écoles d'expression anglaise pour enfants d'immigrants, qui risquaient d'être fermées par manque de fonds.

L'une de ces écoles connue sous le nom de Main Street School se trouve dans la partie est de Toronto. A elle seule, elle peut recevoir 132 élèves à la fois. On y donne une formation spéciale aux enfants d'immigrants de 13 à 17 ans pour leur permettre d'être intégrés dans le système scolaire régulier. Ils fréquentent cette école spéciale aussi longtemps qu'il le faut, afin de pouvoir plus tard profiter pleinement de l'enseignement du système ordinaire. Les élèves y restent en moyenne six mois. En un an, 250 enfants d'immigrants apprennent l'anglais pour pouvoir ensuite aller à l'école ordinaire. Les frais supplémentaires par élève s'élèvent à environ $538 par an, soit presque le double des frais d'instruction ordinaires. Le montant global supplémentaire atteint donc environ $134,000 par an.

La question que je soulève, monsieur l'Orateur, est une question de principe. J'estime que le gouvernement fédéral, étant responsable de l'immigration, a le devoir d'encourager et d'aider les autorités locales à assumer ce fardeau. Le ministre s'est une fois de plus, dans sa réponse, abrité derrière le prétexte usé de l'absence de responsabilité d'ordre constitutionnel, pour dire, comme en fait foi le hansard à la page 11755:

> ...je dirai que le gouvernement fédéral n'a aucune responsabilité dans le domaine de l'enseignement des langues, même dans le cas des immigrants.

Je crois que le ministre est dans l'erreur.

Personne ne conteste que l'éducation est en général du ressort des provinces. Personne—je parle du moins pour moi—ne propose de retirer ce domaine aux provinces. Mais c'est le gouvernement fédéral qui s'efforce d'encourager l'entrée des immigrants au Canada et qui dirige cette immigration. C'est le gouvernement fédéral qui, à juste titre accorde aux immigrants le droit de faire venir leurs enfants et leur famille au Canada et les y encourage. C'est le gouvernement fédéral qui a publié récemment un Livre blanc sur la politique d'immigration du Canada.

La page 139 du Livre blanc porte que les personnes venant au Canada devraient recevoir l'assistance nécessaire pour leur permettre de commencer à exercer une profession productive au Canada. Ils doivent donc recevoir des cours de langue. De toute évidence ce qui précède ne concerne pas uniquement les adultes. Tout le Livre blanc sur l'immigration est axé sur la thèse que l'emploi productif sera, à l'avenir, fondé sur le degré d'instruction et sur l'adaptabilité.

Si des enfants de 13 à 17 ans qui accompagnent leurs parents immigrant au Canada subissent un handicap dans leur éducation à cause de leur mauvaise connaissance de la langue anglaise, cela aura probablement une répercussion pendant toute leur vie professionnelle sur leur contribution au marché de l'emploi.

• (10.20 p.m.)

Le chapitre 6 du Livre blanc qui commence par porter aux nues les vertus de la collaboration, se termine par les mots suivants:

> Par-dessus tout, on s'efforcera de trouver moyen d'améliorer l'enseignement des langues...

C'est le gouvernement qui se chargera de trouver ce moyen.

On peut se demander si le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration a lu le Livre blanc publié par son ministère. Discutant de ce problème dans un éditorial, le *Globe and Mail* déclarait le 7 janvier:

> La honte devrait, au besoin, forcer le ministre de la main-d'œuvre Jean Marchand, à adopter une attitude semblable...

L'attitude dont parle l'éditorial consisterait à accorder un appui financier à l'entretien de ces écoles.

Monsieur l'Orateur, j'espère que même si mes paroles ne parviennent pas à faire honte au ministre, certains membres de son parti qui viennent des circonscriptions où se trouvent de nombreux immigrants et enfants d'immigrants couvriront le ministre de honte et l'obligeront ainsi à changer d'attitude. Certes, un gouvernement qui forme les immigrants et leur enseigne l'anglais, qui accepte la responsabilité de former les enfants de nos militaires et qui, sauf erreur, consacre environ 50 millions de dollars par an à l'éducation des enfants indiens, ne peut se soustraire à la responsabilité d'aider les enfants d'immigrants en alléguant une imaginaire lacune de la constitution. J'espère que le ministre examinera attentivement cette question et annoncera un changement de politique.

M. J. B. Stewart (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, la réponse qu'a donnée le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration le vendredi 13 janvier 1967 est si claire et sensée que je suis plutôt étonné, je dois l'avouer, que le député de Greenwood soulève à nouveau la question ce soir. Le député a voulu démontrer qu'il est avocat en se moquant du droit constitutionnel comme d'une chose périmée.

Le ministre désire vivement que tous les résidents canadiens obtiennent l'instruction et la formation nécessaires pour mener des vies

utiles au Canada. La chose, certes, est évidente. Je crois que même le député de Greenwood admettra qu'il faut délimiter les domaines où le gouvernement canadien a le droit d'agir et ceux qui relèvent des provinces. Le fait qu'une formation ou une instruction permet à une personne de s'engager tôt ou tard dans un travail productif au sein de notre économie ne constitue pas une définition suffisante du domaine fédéral, car ce critère—et c'est je crois ce que le député propose—permettrait au gouvernement fédéral d'accaparer la formation et l'instruction.

On m'apprend que le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration reconnaît que la formation d'immigrants adultes actifs qui ont besoin d'une formation linguistique de ce genre pour améliorer leurs possibilités d'emploi, est de sa compétence, mais qu'il ne se reconnaît aucune juridiction quant à la formation linguistique des enfants d'immigrants ou de personnes nées au Canada.

Il est incontestable que des écoles de langues pour les jeunes immigrants sont particulièrement souhaitables. Par conséquent, je crois que le président de la Commission scolaire de Toronto devrait, à ce sujet, s'adresser au gouvernement provincial. Reconnaissant que le gouvernement canadien doit manifester un intérêt spécial à l'égard des immigrants, le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration serait disposé, lorsque la Commission scolaire aura exposé le problème à la province, de discuter la question dans son ensemble avec l'autorité provinciale intéressée, si celle-ci décidait de prendre l'initiative.

[*Français*]

L'AGRICULTURE—QUÉBEC—ON SUGGÈRE UN ESCOMPTE COMPENSÉ POUR LE LAIT

M. Gérard Laprise (Chapleau): Monsieur l'Orateur, le 19 janvier dernier, je posais une question à l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Greene), et je m'exprimais ainsi:

Le ministre est sans doute au courant de la décision du gouvernement du Québec d'augmenter le prix du lait de classe I, à compter du 1er février 1967. En conséquence, voudrait-il étudier la possibilité d'accorder aux consommateurs un escompte compensé de 10c. la pinte de lait, afin de permettre aux familles canadiennes de consommer le lait nécessaire à leur santé, surtout à celle des enfants?

En effet, monsieur l'Orateur, le gouvernement du Québec vient de publier des ordonnances visant à augmenter le prix du lait nature destiné à la consommation à $6 les 100 livres et, dans certaines régions, même jusqu'à $6.65 les 100 livres, ce qui fera porter le prix de détail jusqu'à 35c. la pinte.

Ce n'est pas parce que les producteurs seront trop payés, loin de là mon idée, car on est de plus en plus exigeant quant à la qualité du lait que les cultivateurs doivent produire. Ils ont dû investir de fortes sommes pour améliorer leurs troupeaux, et l'on sait que le coût de l'outillage, de la machinerie et des services, que doivent se procurer les cultivateurs, augmente sans cesse, et nous voulons que la profession agricole devienne rentable.

Mais, les consommateurs, eux, peuvent-ils absorber cette nouvelle hausse du coût de l'alimentation? Toute hausse du coût de la vie veut dire baisse du pouvoir d'achat, et il est déjà pourtant bien bas. A la suite de cette hausse du prix du lait, je crains que la consommation de ce produit en soit abaissée considérablement et que des enfants soient privés de cette denrée pourtant si nécessaire. Dans la revue *Économie agricole au Canada,* numéro d'octobre 1966, au bas de la page 3, on y voit que:

La consommation de lait nature s'est accrue d'environ 1 p. 100 durant le premier semestre de 1966. Les ventes varient considérablement d'une région à l'autre. On s'attend à un accroissement soutenu en Colombie-Britannique, en Alberta, au Nouveau-Brunswick et en Ontario. Dans les autres provinces, les ventes n'ont enregistré aucun changement ou se sont accrues très légèrement. Toutefois, il s'est produit une diminution dans le Québec.

Il est évident, monsieur l'Orateur, que l'élait nature, en 1966, ne dépasseront pas les 5.2 milliards de livres—j'ai bien dit 5.2 milliards de livres—vendues l'an dernier.

Or, si la consommation de lait nature doit diminuer encore en 1962—la production de lait a été de 19.4 milliards de livres en 1962, pendant qu'on prévoit n'en produire que 18.2 milliards de livres en 1967—les producteurs ne seront pas plus avancés, et tout le monde y perdra.

Dans une économie vraiment humaine et ordonnée, le but de la production est la consommation, et cette dernière doit normalement épuiser la première. Pour que la production laitière puisse atteindre le consommateur et que ce dernier puisse consommer tout ce dont il a besoin, il faut que le prix soit à sa portée.

Il est évident, monsieur l'Orateur, que l'écart entre le prix nécessaire aux producteurs de lait—on pourrait en dire autant de bien d'autres produits—et le prix que peut payer le consommateur s'accentue de plus en plus, et une baisse dans la consommation du lait nature obligera les cultivateurs à diminuer leur production ou bien à la diriger vers la transformation, ce qui leur rapportera moins. N'allons pas faire la grave erreur d'indisposer les consommateurs et de les détourner vers d'autres produits de moindre valeur, qui seront acceptés au détriment des ventes et du revenu des fermes laitières.

[M. Stewart.]

Pour équilibrer le prix entre la production et la consommation et permettre aux consommateurs d'acheter du lait à un prix raisonnable, le gouvernement devrait accorder un escompte compensé de 10c. la pinte de lait vendu pour la consommation nature, ce qui en abaisserait le prix à une portée raisonnable, sans diminuer le profit aux producteurs. On se rappelle qu'au début des années 1940, un subside avait été accordé pour le lait de consommation, ce qui avait permis d'accroître le revenu des fermes laitières tout en favorisant une plus grande consommation.

L'honorable ministre me répondra peut-être que cela va coûter plusieurs millions de dollars, mais je lui signalerai que les consommateurs ont besoin de lait, qu'ils en produisent et peuvent en produire davantage. Si le ministre manque de crédit, qu'il se tourne vers l'honorable ministre des Finances (M. Sharp) et lui demande de lui ouvrir les portes de la Banque du Canada. Ainsi, il n'aura pas besoin d'imposer de nouvelles taxes. Je rappellerai au ministre que nous donnons, chaque année, des millions de dollars aux pays sous-développés; nous sommes en train de devenir nous-mêmes un pays sous-alimenté. Nous sommes capables de produire davantage et il n'y a pas de raison pour que nos gens soient privés d'une denrée essentielle, par le manque de pouvoir d'achat.

Lorsqu'on empêche un secteur quelconque de produire selon les besoins . . .

M. l'Orateur: A l'ordre! Je regrette devoir interrompre l'honorable député, mais je crois que le temps qui lui est accordé, en vertu du Règlement, est maintenant expiré.

M. Patrick T. Asselin (Richmond-Wolfe): Monsieur l'Orateur, le ministre m'a demandé de répondre à cette question en son absence et en l'absence de son secrétaire parlementaire.

L'objet de la question soulevée par l'honorable député de Chapleau (M. Laprise) en est un qui est purement du ressort du gouvernement provincial.

Ceci, évidemment, fait suite à l'annonce de la Régie du Québec à l'effet que le prix du lait destiné à être vendu en bouteille sera de $6 les 100 livres.

Naturellement, la politique que le gouvernement fédéral adoptera à ce sujet sera annoncée avant le commencement de l'année laitière, c'est-à-dire avant le 1er avril prochain.

M. l'Orateur: A l'ordre! Je dois signaler à la Chambre, maintenant que l'honorable député a terminé ses commentaires, que, selon le Règlement, seul le ministre, ou un secrétaire parlementaire parlant au nom d'un ministre, peut répondre à une question qui a été posée à l'heure de l'ajournement.

Je suis certain que l'honorable député de Chapleau, qui a fait cette intervention, était heureux de recevoir la réponse que lui a donnée l'honorable député qui vient de reprendre son siège, mais je crois que je dois signaler ce point du Règlement aux honorables députés qui sont encore ici.

[*Traduction*]

LES AFFAIRES INDIENNES—BRANTFORD (ONT.) —LE VOTE PRÉPONDÉRANT DU PRÉSIDENT D'ÉLECTIONS

M. T. S. Barnett (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, le 13 janvier, j'ai posé une question au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, qui est citée au hansard, à la page 11759:

> J'aurais une question à poser au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le ministre est-il au courant des ennuis et de l'inquiétude suscités par le fait qu'un surintendant des agences indiennes, faisant fonction de président d'élection, a dû, par son vote, décider du résultat des élections dans la réserve de Brantford? Si oui, peut-il dire à la Chambre quelles mesures il entend prendre pour que ce malencontreux incident ne se renouvelle pas?

Croyant que je voulais obtenir des détails sur les événements qui se sont produits dans la réserve de Brantford, Votre Honneur m'a dit d'inscrire la question au *Feuilleton*. Toutefois, comme je pensais aux questions d'ordre plus général qui découlaient de cet incident, j'ai demandé que l'affaire soit mise en délibération maintenant.

Cette manifestation d'intérêt et d'inquiétude laisse entrevoir d'abord le désir grandissant des Indiens de jouir d'une autonomie plus grande et plus complète au sein des bandes, et, en second lieu, le sentiment plus répandu de la population non indienne que cette plus grande autonomie devrait être accordée aux Indiens.

En lisant le rapport de cet incident, j'ai eu l'impression qu'il s'agissait d'un de ces rares cas qui sont un cauchemar pour tous les présidents d'élections, selon le président d'élection de ma circonscription, où il faut départager les voix. Dans ce cas-ci, la chose a dû être tout particulièrement embarrassante pour le surintendant des agences indiennes, parce que les avis des membres de la bande étaient évidemment partagés au sujet de celui qui devait être leur chef et conseiller, et lui, non Indien et fonctionnaire du Canada se trouvait choisi pour désigner celui que le vote devait favoriser.

• (10.30 p.m.)

A mon avis, le surintendant des agences indiennes a gi, en l'occurrence, selon le statut symbolique et traditionnel des Indiens, qui

sont pour ainsi dire les pupilles de la reine. A cet égard, je pense que les choses ne sont pas ce qu'elles devraient être.

Je conviens qu'au cours d'une période de transition tendant à une plus grande autonomie des bandes indiennes, on devrait renseigner les Indiens sur la façon de tenir des élections et sur ce qui est considéré par les non indiens comme étant les méthodes démocratiques. Toutefois, des dispositions devraient être prises pour qu'un tel état de choses ne se produise pas.

Au sujet d'élections au sein de bandes, j'espère que le ministre jugera souhaitable de choisir comme directeur du scrutin quelqu'un qui ne fait pas partie de la direction des Affaires indiennes, préférant un membre de la bande, surtout un Indien—membre de la bande en cause ou d'une autre bande.

Il me semble, en effet, qu'une telle décision serait de nature à faire nettement comprendre que nous qui siégeons au Parlement, et surtout ceux d'entre nous qui espèrent que l'activité de la direction des Affaires indiennes subira dès à présent et dans un avenir prochain, une transformation rapide dans sa fonction fondamentale, voulons tous accorder aux Indiens leur autonomie. Maintenant, j'aimerais bien entendre le ministre nous dire quelle mesure il entend prendre à l'égard de la situation qui a surgi dans cette réserve.

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur l'Orateur, la question qu'a soulevée l'honorable député de Comox-Alberni (M. Barnett) a trait à une élection aux fonctions de chef de la bande de la réserve des Six-Nations, le 17 décembre dernier. A cette élection, M. Richard Isaac et M. Keith Martin ont obtenu l'égalité des voix, soit 123 chacun.

Je suis d'avis, comme l'honorable député l'a laissé entendre, que le président d'élection dans ces circonstances, n'a pas un rôle enviable. Sans doute, les gouvernements successifs ont usé d'extrême prudence dans la nomination des présidents d'élection pour qu'ils soient en mesure de faire le nécessaire dans une telle situation.

C'est une circonstance malheureuse en ce sens que nous avions prévu la difficulté par suite d'une égalité des voix précédemment et nous avions fait savoir par voie de circulaire, à toutes les bandes indiennes du Canada que nous ne voulions pas que nos gens y soient mêlés. Nous leur avons demandé de voir à ce qu'un Indien soit nommé président d'élection.

La bande s'est réunie pour trancher la question le 1er décembre. Les Indiens ont alors insisté pour que notre surintendant d'agence, M. Cassie, remplisse les fonctions de président d'élection, et c'est ce qu'il a fait. Nous essayons maintenant de décider du vainqueur en procédant à un recomptage des voix et nous avons cherché à savoir pourquoi des bulletins de vote avaient été annulés.

Dans l'intervalle, nous avons conseillé à nos surintendants de nommer autant que possible un Indien comme président d'élection et de lui adjoindre, au besoin, le surintendant comme président du scrutin pour lui fournir toute l'aide nécessaire. Nous avons aussi demandé au conseil consultatif national des Indiens de nous dire ce qu'il pense de l'idée d'édicter un règlement pour rendre cette façon de procéder obligatoire, c'est-à-dire exiger qu'un membre de la bande soit nommé président d'élection.

Dans le cas à l'étude actuellement, M. Keith Martin, le candidat malheureux au poste de chef, a interjeté officiellement appel. La question est à l'étude actuellement et, comme mesure préliminaire, nous avons demandé que les bulletins de vote soient réexaminés par le directeur général des élections, qui fera une description des bulletins altérés. A la suite du nouvel examen, tous les bulletins seront de nouveau catalogués et enregistrés devant des témoins compétents.

Je signale, en terminant, qu'une situation semblable avait surgi au cours des élections au sein de la bande des Six Nations, en décembre 1963. M. Keith Martin, qui a interjeté appel au sujet des dernières élections partielles, était à l'époque candidat au poste de conseiller du district nº 4. Il avait alors obtenu le même nombre de suffrages qu'un autre candidat au poste de conseiller et le président des élections avait dû voter pour trancher la question. Cette fois-là, le surintendant d'alors, en sa qualité de président des élections, avait voté en faveur de M. Martin.

Je pense que nos gens aimeraient bien être délivrés de cette responsabilité et nous croyons pouvoir y arriver en modifiant les règlements. Mais nous voulons obtenir, à cette fin, l'approbation du Conseil consultatif national des Indiens. Je remercie le député d'avoir soulevé la question.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h. 38 du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 24 janvier 1967

La séance est ouverte à deux heures et demie.

RADIO-CANADA

MISE AU POINT SUR UNE RÉPONSE ERRONÉE À UNE DEMANDE DE DOCUMENTS

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, le jeudi 12 janvier, le député de Skeena a posé la question de privilège au sujet de l'avis de motion portant production de documents nº 191.

J'ai fait enquête sur les plaintes formulées par le député à cette occasion de même qu'hier, et j'aimerais présenter les excuses de Radio-Canada pour le malentendu qui a donné lieu à la question de privilège du député. Radio-Canada a fait erreur. Elle avait cru comprendre que la motion ne visait que la correspondance échangée entre Radio-Canada et d'autres employeurs non associés à elle. Ces renseignements ont été transmis en toute bonne foi au député par mon collègue, le ministre associé de la Défense nationale, le 11 janvier. Je déplore la confusion à laquelle la chose a donné lieu.

Quant à l'avis de motion portant production de documents, Radio-Canada a déclaré qu'il n'était pas coutumier d'exiger de la Société qu'elle fournisse pareille correspondance qui a trait fondamentalement au détail de sa direction et de son administration et, pour cette raison, n'avait pas jugé que cette correspondance était couverte par la motion.

A titre de ministre chargé de faire rapport au nom de Radio-Canada, je tiens à dire au député de Skeena et à la Chambre combien je regrette cet incident imprévisible.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, cette déclaration est acceptable, mais j'ignore si les excuses devraient m'être adressées à titre personnel plutôt qu'à la Chambre dans son ensemble. Toutefois, je suppose qu'il m'incombe maintenant de faire quelque chose au sujet de la motion que j'ai proposée, à la lumière des renseignements que j'avais. Avant de faire quoi que ce soit, j'aimerais savoir si le gouvernement a l'intention d'accepter ou de rejeter l'avis de motion initial portant production de documents.

L'hon. Mlle LaMarsh: Je le répète, comme l'affaire semble concerner une question de régie interne, il n'est pas d'usage de produire une documentation de ce genre.

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député sait qu'il peut présenter sa motion de nouveau, s'il le désire. En ce qui concerne la question de privilège et en raison de l'explication fournie par le ministre, il est clair que la Chambre n'a pas été induite en erreur de propos délibéré. La question de privilège ne se pose donc pas à première vue.

M. Howard: Je pourrais peut-être soulever une autre question. En l'occurrence, l'avis de motion devrait peut-être figurer de nouveau automatiquement au *Feuilleton*. C'est par suite d'un malentendu qu'il en a été retiré.

M. l'Orateur: Je ne saurais accepter cette idée. Le député peut très facilement faire inscrire de nouveau sa question au *Feuilleton*.

M. Howard: En toute déférence, monsieur l'Orateur, comme c'est aujourd'hui mardi, la prochaine occasion de faire inscrire des demandes de documents au *Feuilleton* se présentera demain. Cela ne donne pas 48 heures pour nous permettre de disposer de cette motion. Vu ce qu'a dit le ministre, peut-être...

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le point de l'honorable député est très clair. Nous pourrions peut-être résoudre le problème de la façon suivante. Avec l'assentiment unanime de la Chambre, et j'ai confiance qu'il n'y aura pas de difficulté à ce sujet, la motion pourrait être insérée au *Feuilleton* sans préavis. D'accord?

Des voix: D'accord.

LE DIVORCE

NOUVEAU PRINCIPE DE DISSOLUTION DU MARIAGE

M. Andrew Brewin (Greenwood) demande à présenter le bill nº C-264 intitulé loi de 1967 sur le divorce.

Des voix: Expliquez-vous.

• (2.40 p.m.)

M. Brewin: Monsieur l'Orateur, le but du bill est d'établir un principe complètement nouveau comme base de dissolution du mariage. Il substitue au concept de l'infidélité conjugale celui de la rupture irréparable du mariage. Comme la Chambre le sait, en général, l'adultère est encore le seul motif de divorce. Le comité mixte du divorce est saisi d'un certain nombre de bills qui visent à reconnaître un plus grand nombre de motifs. Le présent bill propose d'établir un principe tout à fait nouveau qui a été recommandé au comité par l'Église Unie du Canada. Le projet de loi a pour but de codifier cette nouvelle façon de voir.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

LES FINANCES

MANDAT DU COMITÉ MINISTÉRIEL DES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): J'aimerais demander au premier ministre si le décret du conseil établissant le groupe spécial sous la direction du ministre d'État, ancien ministre des Finances, a déjà été déposé. Est-il en mesure de nous dire si le mandat sera assez général pour permettre au groupe de faire enquête sur la propriété et les investissements étrangers au Canada et, en particulier, si l'enquête portera également sur l'atteinte à la souveraineté que constitue l'acceptation par le gouvernement des directives établies à Washington?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Aucun décret du conseil n'a été adopté établissant le groupe spécial. De fait, je doute qu'un décret du conseil soit nécessaire pour instituer une enquête de ce genre. Toutefois, je me renseignerai là-dessus. De toute façon, aucun décret n'a été adopté jusqu'à maintenant.

Voici l'objet de l'enquête qui sera effectuée sous la surveillance du comité composé de ministres—je pourrais peut-être citer ici la phrase qui porte sur ce point:

Comme mesure supplémentaire...

C'est-à-dire en plus des mesures prises à l'égard des principes directeurs.

...un comité composé de ministres a été chargé d'examiner les cadres de l'industrie canadienne et, plus spécialement, la part de propriété et de contrôle étrangers...

Le comité étudiera notamment les répercussions, politiques et économiques, des investissements étrangers sur l'expansion de notre pays, ainsi que les moyens d'encourager les Canadiens à acquérir une plus large part de nos ressources industrielles, tout en conservant un climat favorable à l'entrée de capitaux étrangers,...

Voilà les principes qui dirigeront le comité dans son travail. En outre, le comité jouira de la collaboration d'un groupe spécial du comité interministériel.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur l'Orateur, les journaux ont-ils raison de croire que, dans ce contexte, le ministre des Finances occupera un poste surnuméraire qui lui permettra de surveiller son prédécesseur, le ministre d'État actuel? Si oui, qui doit surveiller le ministre actuel des Finances?

Le très hon. M. Pearson: Le très honorable représentant me paraît être très soupçonneux ces jours-ci.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Puis-je poser une double question supplémentaire, monsieur l'Orateur? Précisera-t-on davantage le mandat du comité ministériel ou groupe spécial? Ensuite, l'institution du comité retardera-t-elle de quelque façon la bonne marche de la mesure législative établissant la Société de développement du Canada? Sinon, le premier ministre peut-il assurer à la Chambre que le gouvernement songe à la présenter pendant la session actuelle ou lors de la prochaine?

Le très hon. M. Pearson: En premier lieu, le mandat est tout à fait suffisant, je pense, pour le genre d'enquête que le cabinet veut mener au moyen d'un comité ministériel.

En réponse à la deuxième question, je ferai, demain, à l'appel des motions, une déclaration touchant le programme des mesures législatives que nous étudierons pour terminer la session et de celles que nous étudierons au cours de la nouvelle session, qui doit débuter après la prorogation du Parlement. Cela répondra sans doute dans une certaine mesure à la demande de mon honorable ami.

M. Douglas: Une question complémentaire. le groupe spécial, qui n'a pas encore été mis qui doit collaborer avec un comité interministériel de fonctionnaires supérieurs, comprendra-t-il des économistes étrangers aux milieux gouvernementaux? Quand recevrons-nous un rapport sur le personnel de ce groupe spécial? Par ailleurs, quand la Chambre peut-elle espérer être saisie du Livre blanc, fruit de cette enquête?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, le groupe spécial, qui n'a pas encore été mis sur pied mais le sera incessamment, comprendra des économistes étrangers aux milieux

gouvernementaux, experts en la matière, qui seront en mesure de consacrer tout leur temps à cette enquête, en collaboration avec le comité interministériel. Je n'ai aucune idée du temps que nécessitera leurs recherches préliminaires dont les résultats seront soumis au comité des ministres. J'espère, toutefois, qu'elles s'accompliront dans les plus courts délais.

Je ne l'ai peut-être pas précisé dans ma réponse antérieure, mais ce travail ne gênera nullement l'établissement du programme législatif auquel nous songeons déjà et qui comprend l'aspect dont mon honorable ami a parlé.

L'hon. D. S. Harkness (Calgary-Nord): Une question complémentaire, monsieur l'Orateur. Comme il n'est pas habituel ni conforme à nos usages d'annoncer la composition des comités du cabinet, le premier ministre nous dirait-il pourquoi il s'est écarté de la coutume dans ce cas-ci?

Le très hon. M. Pearson: Monsieur l'Orateur, c'est qu'il ne s'agit pas d'un comité du cabinet, cela ressort nettement de la déclaration, mais d'un comité de ministres. Semblable initiative a déjà été prise dans le passé; elle se distingue de l'institution d'un comité spécial ou permanent du cabinet dont on n'annonce pas la composition.

M. Frank Howard (Skeena): Une question supplémentaire. Le premier ministre nous dirait-il si le député de Davenport a déjà présidé une Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, et n'avait-il pas alors approfondi la question?

L'ÉNERGIE

LE COLUMBIA—LES PROJETS AMÉRICAINS D'AMÉNAGEMENT

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, je désire poser au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources une question à laquelle je sais qu'il s'attend. Par suite des articles enthousiastes parus dans les journaux de Washington au sujet de l'augmentation de production électrique au barrage de Grand Coulee et des critiques que ce projet inattendu a suscitées chez les hydrauliciens du Canada et dans diverses revues techniques, le ministre invitera-t-il les ingénieurs de la Direction des ressources hydrauliques à comparaître devant le comité permanent de l'industrie, des recherches et de l'exploitation énergétique afin que ce comité puisse les interroger sur le sujet?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Monsieur l'Orateur, je présume qu'il me faudra consulter le président du comité à cet égard. Je m'engage donc à le faire.

LES TRANSPORTS

L'AMÉLIORATION DU SERVICE DE TRAVERSIER ENTRE DIGBY ET SAINT-JEAN (N.-B.)

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Guy Crossman (Kent, N.-B.): Monsieur l'Orateur, le ministre des Transports pourrait-il dire à la Chambre si le gouvernement a décidé d'accorder de l'aide financière pour la mise en œuvre d'un nouveau service de traversier allant du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse avant qu'on améliore le service actuel entre Digby et Saint-Jean (N.-B.). Je pose cette question parce qu'un grand nombre de personnes au Nouveau-Brunswick s'y intéressent vivement et que le reste du Canada attend impatiemment qu'on aménage un véritable service de traversier entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je doute que la question soit urgente. Si elle ne l'est pas, le député voudrait peut-être en discuter à dix heures.

M. Crossman: A dix heures, monsieur l'Orateur.

LE NATIONAL-CANADIEN

L'OPPORTUNITÉ DE VERSER LES TAXES MUNICIPALES POUR TOUTE L'ANNÉE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Robert McCleave (Halifax): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre et fait suite à celle que je lui ai posée jeudi dernier. Le premier ministre est-il en mesure d'assurer à la ville d'Halifax et aux autres municipalités canadiennes que la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada versera un montant équivalent aux taux d'imposition intégraux pour l'année 1967?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je me suis entretenu de cette question avec le ministre des Transports qui sera, bientôt, je l'espère, en mesure d'y répondre.

LE RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA

LES COTISATIONS DES CULTIVATEURS ET DES PÊCHEURS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. C. S. Smallwood (Battle-River-Camrose): Monsieur l'Orateur, j'ai une ques-

tion à poser au ministre du Revenu national au sujet du régime de pensions du Canada. Le ministre pourrait-il dire à la Chambre si les cultivateurs et les pêcheurs sont tenus de prélever de leur revenu brut ou de leur revenu net leurs cotisations au régime de pensions du Canada?

M. l'Orateur: A l'ordre. Encore une fois, il est difficile pour la présidence de décider si la question est de nature urgente.

M. Smallwood: Monsieur l'Orateur, la question préoccupe vivement les Canadiens. Je me suis rendu au ministère la semaine dernière. Un fonctionnaire m'a affirmé que les cotisations étaient fixées en fonction du revenu net, tandis qu'un autre me disait qu'elles étaient établies d'après le revenu brut. Je conclus que ces gens ne connaissent pas la différence entre le revenu brut et le revenu net et je voudrais obtenir des éclaircissements pour les Canadient.

M. l'Orateur: Le ministre pourrait peut-être nous dire s'il le sait. (*Exclamations*)

L'hon. E. J. Benson (ministre du Revenu national et président du Conseil du Trésor): Monsieur l'Orateur, nous possédons un manuel très complet qui explique comment il faut calculer les cotisations. J'en enverrai avec plaisir un exemplaire à mon honorable ami. (*Exclamations*)

M. Smallwood: Une question supplémentaire, monsieur l'Orateur. Si le ministre et ses hauts fonctionnaires ne savent pas comment interpréter leur propre ouvrage, comment voulez-vous que les Canadiens le sachent?

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, je ne suis pas du tout d'accord. Nous savons parfaitement comment l'interpréter, et je serai très heureux de prendre mon honorable ami à part pour le lui expliquer.

M. Smallwood: Rappel au règlement, monsieur l'Orateur. C'est ridicule. Je veux que quelqu'un renseigne la population canadienne, et le ministre n'a pas l'air d'être au courant lui-même.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît.

[*Plus tard*]

L'hon. M. Benson: Monsieur l'Orateur, j'ai dit en réponse à une question qu'a posée il y a quelques instants le député de Battle-River-Camrose que j'avais l'intention de lui envoyer un exemplaire des renseignements fournis aux travailleurs indépendants à propos du régime de pensions du Canada. Toutefois, je n'ai pas réussi à obtenir un exemplaire en français et je le prierais de se reporter à l'article 13 du régime de pensions du Canada qui explique clairement que le montant de la cotisation est calculé d'après le revenu net à l'exclusion du revenu de placements.

M. Smallwood: Le ministre veut-il bien élucider ce point auprès du ministère, car un haut fonctionnaire m'a dit qu'il s'agissait du revenu net et un autre du revenu brut?

LE REMBOURSEMENT DES EMPLOYEURS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. G. L. Chatterton (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, puis-je poser une question au ministre du Revenu national?

Une voix: Il est allé cherché le livre.

M. Chatterton: Dans ce cas, peut-il tenir ma question pour préavis? Le ministre a-t-il trouvé moyen de rembourser les employeurs de l'excédent de cotisations qu'ils versent au Régime de pensions du Canada?

M. J. E. Walker (secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national): Je me ferai un plaisir de porter la question à l'attention du ministre.

QUESTIONS POSÉES AU CABINET

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Prosper Boulanger (Mercier): Je voudrais poser une question au ministre des Travaux publics en sa qualité de leader de la Chambre. Le ministre peut-il me dire combien de jours le député de Lapointe a siégé à la Chambre depuis qu'il a été nommé chef ou président du mouvement séparatiste?

M. l'Orateur: A l'ordre.

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Gordon Churchill (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, j'ai une question assez urgente à poser au ministre de la Défense nationale. Comme il a manifesté en public un intérêt louable au réaménagement urbain et à la construction de nouvelles villes, se prépare-t-il à prendre une retraite anticipée du ministère de la Défense nationale pour que tout le Canada puisse en profiter?

M. l'Orateur: A l'ordre.

L'hon. Paul Hellyer (ministre de la Défense nationale): Non, j'élabore simplement des projets pour préparer un climat approprié à la retraite de mon honorable ami.

M. l'Orateur: A l'ordre.

LE CENTENAIRE DE LA CONFÉDÉRATION

LE RAPPORT DU CONSEIL DE LA JEUNESSE SUR LE PROJET DE COLLOQUE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. M. Forrestall (Halifax): Ma question s'adresse à l'honorable secrétaire d'État. L'honorable représentante a-t-elle reçu un rapport complémentaire du Conseil de la jeunesse canadienne contenant une recommandation sur la convocation, l'année prochaine, d'un séminaire? Dans le cas de l'affirmative, a-t-on déjà pris des mesures ou des décisions à ce sujet?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, à mon étonnement et à mon regret, je n'ai encore rien reçu. J'ai promis l'autre jour au député que le comité spécial se réunirait dès que j'aurais reçu quelque chose.

RADIO-CANADA

TRÊVE DE LA PROPAGANDE ANTIAMÉRICAINE IMPUTÉE À LA SOCIÉTÉ

A l'appel de l'ordre du jour.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Ma question s'adresse au secrétaire d'État qui, sauf erreur, est responsable des divers programmes du centenaire dans tout le pays et est comptable à la Chambre de la Société Radio-Canada. Voici ma question: comme il y aura vraisemblablement une trêve de sept jours, sous peu, au Vietnam, le ministre pourrait-il demander aux responsables des émissions des affaires publiques et des nouvelles de la Société Radio-Canada de déclarer également une trêve de sept jours pour interrompre le flot de propagande haineuse à l'endroit des États-Unis que cette société fait quotidiennement. A mon avis, cette trêve pourrait être un projet du centenaire approprié et serait une manifestation de bonne volonté envers nos voisins du Sud.

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député devrait se rendre compte que ce n'est pas une question. Il présente une thèse au ministre.

LES FINANCES

LA BANQUE ROYALE—NOMINATION DU MINISTRE DES FINANCES DES BAHAMAS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Ma question, monsieur l'Orateur, s'adresse au ministère des Finances. Sait-il que la Banque royale du Canada a nommé à son conseil d'administration, le 13 janvier 1966, le ministre des Finances du gouvernement bahamien, sir Stafford Sands. Le ministre des Finances approuve-t-il la nomination, par la Banque royale du Canada, d'un ministre des Finances d'un autre pays à son conseil d'administration?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Le député demande au ministre d'exprimer son opinion. Une telle question ne peut pas être posée à ce moment-ci.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LE VIETNAM DU NORD—L'USAGE DES FONDS DESTINÉS À L'ASSISTANCE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Eldon M. Woolliams (Bow-River): Je désire poser une question au premier ministre. Peut-être sera-t-il en mesure de répondre ou aura-t-il fait des recherches sur le point que j'ai soulevé le 19 janvier. Il s'agissait donc d'aide au Vietnam, d'une valeur de $50,000, dont une proportion de 90 p. 100 était envoyée au Vietnam du Nord, au Vietcong, à d'autres fins que l'assistance aux civils. J'ai dit avoir vu la dépêche l'attestant. Le premier ministre a-t-il maintenant des nouvelles?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, la situation, en ce qui concerne le point soulevé par mon honorable ami, a été exposée par le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, le 19 avril dernier, en réponse à une question du très honorable chef de l'opposition. En résumé, il a répondu qu'il n'y avait pas d'obstacle au transfert de fonds au Vietnam du Nord ou autre destination semblable, à condition de prendre les dispositions indiquées par l'entremise des banques. Pour ce qui est de l'envoi de médicaments et autres fournitures, cela relève de la loi sur les permis d'exportation et d'importation. Toutefois, la loi n'exige pas l'émission d'un permis particulier dans le cas de médicaments d'origine canadienne envoyés sous forme de doses individuelles.

Quant à la deuxième partie de la question, nous ignorons tout de l'usage qu'on fera des médicaments ou des fonds une fois rendus à destination, et je doute que le gouvernement du Vietnam du Nord admette que notre représentant à la Commission internationale cherche à s'en informer. Je crois savoir que le comité international de la Croix-Rouge a

tenté d'obtenir les mêmes renseignements à l'égard de ses propres envois, mais sans succès. D'autre part, si je comprends bien, un représentant du *Canadian Friends Service Committee*, récemment de passage à Hanoi, a eu l'occasion de s'entretenir avec des représentants de la Croix-Rouge nord-vietnamienne.

M. Woolliams: Je remercie le premier ministre de sa réponse. Mais, dans ce cas-ci, s'il relisait le rapport que je lui ai fourni, il verrait que 90 p. 100 des $50,000 recueillis à Vancouver ont été remis, par l'intermédiaire de M. Inglis à quelqu'un à Moscou pour être utilisés au Vietnam du Nord à des fins autres que l'achat de fournitures médicales, et le reste. Le premier ministre a-t-il enquêté sur cette affaire et, si oui, qu'a-t-il appris?

Le très hon. M. Pearson: Nous ignorons ce que ce que l'envoi renfermait exactement. On m'a informé qu'il s'agissait de fournitures médicales et que 90 p. 100 de l'argent utilisé à cette fin était allé au Vietnam du Nord.

M. R. W. Prittie (Burnaby-Richmond): Puis-je poser au premier ministre une question connexe? Le 9 janvier j'ai demandé au secrétaire d'État aux Affaires extérieures si les quakers du Canada avaient demandé au gouvernement canadien de les aider à faire parvenir des fournitures médicales au Vietnam du Nord et au Vietnam du Sud. A-t-on reçu pareille demande et, si oui, qu'a-t-on répondu?

Le très hon. M. Pearson: Je puis peut-être répondre à cette question, vu qu'elle s'adressait à moi. Je puis informer le député qu'un fonctionnaire du ministère des Affaires extérieures a reçu pareille demande du secrétaire général du Comité canadien des amis, le mois dernier, et qu'il en a accusé réception à ce moment-là. La question est à l'étude et le secrétaire général du comité recevra sous peu une réponse détaillée.

L'ENRÔLEMENT DE RESSORTISSANTS CANADIENS DANS L'ARMÉE DES ÉTATS-UNIS

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Reynold Rapp (Humboldt-Melfort-Tisdale): Monsieur l'Orateur, je voudrais de nouveau poser au secrétaire d'État aux Affaires extérieures une question sur la conscription dans les forces armées américaines de jeunes Canadiens vivant aux États-Unis. Pourrait-on connaître la position du gouvernement quant à ces jeunes Canadiens qui doivent servir dans les forces armées américaines s'ils demeurent aux États-Unis?

[Le très hon. M. Pearson.]

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, à moins que j'aie mal compris la question, il n'est vraiment pas possible d'y répondre telle qu'elle a été posée. Mon honorable collègue m'a signalé un cas particulier. Nous nous sommes déjà entretenus à ce sujet, et je suis sûr qu'il ne voudrait pas que ce cas particulier soit discuté à la Chambre.

Le très hon. M. Diefenbaker: Pourquoi pas?

L'hon. M. Martin: Parce que je ne crois pas que l'honorable représentant qui a posé la question veuille placer son commettant dans l'embarras.

Le très hon. M. Diefenbaker: Il s'agit ici d'un Canadien que les autorités américaines ont contraint de servir dans l'armée.

L'hon. M. Martin: Mon très honorable collègue se trompe encore une fois.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le ministre l'a nié l'autre jour et voilà qu'il répète son erreur.

L'OFFICE D'EXPANSION ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION ATLANTIQUE

LA SUPPRESSION DE PROJETS CONSÉCUTIVE À LA PÉNURIE DE PERSONNEL

A l'appel de l'ordre du jour.

M. David MacDonald (Prince): Ma question s'adresse au ministre des Transports et a trait à une question que je lui ai posée il y a deux semaines à la Chambre au sujet de la suppression de certains projets de l'Office d'expansion économique de la région atlantique, à cause d'une pénurie de personnel. À ce moment-là, le ministre a dit qu'il étudierait la question et ferait rapport. Pourrait-il nous dire quels projets ont été supprimés?

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): J'avais un document à ce sujet et j'espérais m'en servir pour me refraîchir la mémoire. Malheureusement, je ne l'ai pas en main. Le député aura peut-être l'obligeance de ne pas me remettre sur la sellette avant demain.

L'INDUSTRIE

L'ÉTUDE PAR UN COMITÉ DE L'ACCORD SUR L'AUTOMOBILE

A l'appel de l'ordre du jour.

L'hon. Michael Starr (Ontario): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre de l'Industrie. Vu le malaise qui persiste dans l'industrie de l'automobile par suite des licenciements permanents et des arrêts de travail pendant des périodes données, le ministre songerait-il à déférer l'accord sur l'automobile à un comité permanent de la Chambre des communes ou à un comité mixte de la Chambre et de l'autre endroit afin de s'assurer si l'on doit attribuer ces licenciements et ces arrêts de travail audit Accord ou à d'autres causes?

L'hon. C. M. Drury (ministre de l'Industrie): Il a été assez clairement établi qu'au cours de l'année, en comparaison avec les années précédentes, la demande d'automobiles a baissé. La baisse de la demande amène évidemment celle de la production et sa conséquence normale: les licenciements. Telles sont les étapes de la situation actuelle et j'estime inutile d'examiner à nouveau cette série d'événements.

Le député n'ignore pas qu'on doit procéder, au cours de l'année, à une revision complète et détaillée du pacte automobile, ce qui serait peut-être une meilleure façon de procéder.

L'hon. M. Starr: Je voudrais poser une question supplémentaire. La revision complète et détaillée dont parle le ministre s'effectuera-t-elle en comité en présence de témoins?

L'hon. M. Drury: Monsieur l'Orateur, la revision dont je parle, et dont les résultats seront rendus publics, sera l'œuvre des gouvernements des deux pays.

L'ADMINISTRATION DE LA JUSTICE

NEW-WATERFORD (N.-É.)—LA GRÂCE D'UN CONSEILLER MUNICIPAL INHABILE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Donald MacInnis (Cap-Breton-Sud): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au solliciteur général en lui rappelant que nous n'avons tous deux échangé que très peu d'éléments d'information. Il s'agit d'un conseiller municipal de New-Waterford empêché récemment d'assumer ses fonctions à cause d'un incident survenu il y a bien des années lorsqu'il était adolescent. Le ministre songerait-il à faire grâce à cet homme à cause de la vie exemplaire qu'il a menée depuis lors? Je ne suis pas tout à fait sûr que la chose soit possible, mais les citoyens de New-Waterford ont fait connaître leur décision en l'élisant.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je doute que cette question puisse être posée en ce moment. Elle a peut-être un caractère urgent qui m'échappe mais, en général, une question pareille devrait être inscrite au *Feuilleton*.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, il y a urgence parce que ce jeune homme a commis un délit en faisant une fredaine, il y a une dizaine d'années, et parce que ce délit rend passible d'une peine de pénitencier, il est maintenant chassé de la vie publique. Je crois que le ministre devrait en parler, surtout pendant cette année du centenaire quand il est tant question d'amnistie. Le gouvernement songerait-il à accorder des pardons à ceux qui, après avoir commis des erreurs, il y a plusieurs années, les ont fait oublier de sorte que les conséquences de ces délits passés ne les empêcheront pas d'accéder à ces postes que peuvent normalement atteindre les bons citoyens?

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai encore des doutes quant à l'urgence du cas soulevé par l'honorable député de Cap-Breton-Sud, mais puisque le ministre semble désireux de répondre aux deux honorables députés, je suis sûr qu'il devrait avoir la parole.

L'hon. L. T. Pennell (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, je suis prêt à m'occuper immédiatement du cas particulier soulevé par le député de Cap-Breton-Sud, et j'aimerais à fournir au très honorable chef de l'opposition l'assurance que nous nous occupons actuellement d'un grand nombre de demandes de pardon. Elles sont considérablement plus nombreuses ces derniers mois.

M. MacInnis: Monsieur l'Orateur, puis-je rappeler à la Chambre que la question a une certaine urgence? Les habitants de cette ville se trouvent privés du représentant qu'ils ont élu. Une élection partielle aura lieu bientôt, ce qui indiquerait aussi qu'il est urgent d'habiliter cet homme à remplir le poste que les gens lui ont confié.

LA PÊCHE

L'INTERDICTION DE LA CHASSE AU PHOQUE DANS LE GOLFE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au ministre des Pêcheries. A-t-il l'intention de donner suite aux recommandations de la Société canadienne de protection des animaux en faisant disparaître le massacre annuel que constitue l'abattage des phoques, dont la saison est sur le point d'ouvrir, ou peut-il indiquer de meilleurs moyens d'abattre les phoques?

L'hon. H.-J. Robichaud (ministre des Pêcheries): Sauf erreur, monsieur l'Orateur, j'ai déjà indiqué à maintes reprises que je n'avais pas l'intention de recommander l'interdiction de la chasse aux phoques dans le golfe Saint-Laurent. J'ai déclaré qu'on était à modifier les règlements à cet égard, et ce travail est maintenant terminé. J'espère qu'on fera respecter ces règlements afin de prévenir l'emploi de toute méthode brutale.

L'IMMIGRATION

LES IMMIGRANTS ET LA PÉNURIE DU LOGEMENT DANS DE GRANDES VILLES

A l'appel de l'ordre du jour.

Mme Grace MacInnis (Vancouver-Kingsway): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Je l'aurais fait hier, mais ni le ministre ni son secrétaire parlementaire n'étaient à la Chambre. Comme on a rapporté en fin de semaine que ses fonctionnaires avertissent les futurs immigrants qui comptent plus de trois enfants et dont le revenu annuel n'atteint pas $7,500 de ne pas s'établir à Toronto, Hamilton, Windsor, London ni Vancouver, à cause de la pénurie aiguë de logements, qu'est-ce que le ministre compte faire pour leur procurer des emplois dans les régions moins populeuses?

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): Je devrai tenir cette question pour préavis afin de l'approfondir, monsieur l'Orateur.

LA MESURE CONSÉCUTIVE AU LIVRE BLANC

A l'appel de l'ordre du jour.

M. E. R. Schreyer (Springfield): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. Je voudrais lui demander s'il est maintenant en mesure de dire à la Chambre quand il a l'intention de présenter un projet de loi mettant en œuvre les instances et les renseignements contenues dans le Livre blanc sur l'immigration, notamment en ce qui concerne la partie IV.

L'hon. Jean Marchand (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): La partie IV ne fera pas l'objet d'un projet de loi distinct. Apparemment elle sera englobée dans un projet de loi complet. Comme vous le savez, un comité mixte de la Chambre et du Sénat étudie actuellement le Livre blanc. Dès que nous aurons reçu le rapport du comité, nous préparerons la mesure. J'espère que cela pourra se faire cette année. La mesure sera présentée aussitôt que possible, mais je ne peux pas être plus précis.

LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

LA RHODÉSIE—RUMEURS DE RESTRICTIONS SUR LES FOURNITURES ET LES RENSEIGNEMENTS MÉDICAUX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Howard Johnston (Okanagan-Revelstoke): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au premier ministre et a trait aux réponses obtenues à plusieurs de mes questions, la semaine dernière. A-t-il eu l'occasion d'examiner la plainte du secrétaire de la Santé en Rhodésie, alléguant que l'Organisation mondiale de la santé avait cessé d'étendre à la Rhodésie le bénéfice de l'aide aux populations africaines qu'elle dispensait dans ce pays en vertu de divers programmes?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, nous n'avons pas réussi à obtenir tous les renseignements que nous désirions à ce sujet. Je puis entre-temps informer mon honorable ami que l'Organisation mondiale de la santé nie l'accusation portée par le régime Smith de Rhodésie, selon laquelle elle aurait abandonné les initiatives entreprises dans le domaine de la santé pour les populations africaines de la Rhodésie et aurait omis d'avertir les femmes de ce pays du danger que présentent les anti-histaminiques. Nous demandons, cependant, plus amples détails à ce sujet à l'Organisation mondiale de la santé.

[*Français*]

L'AGRICULTURE

A PROPOS DE LA COMPOSITION DU FUTUR OFFICE CANADIEN DES PROVENDES

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Auguste Choquette (Lotbinière): Monsieur le président, je désire poser une ques-

tion au ministre des Forêts et du Développement rural. Je voudrais lui demander s'il est en mesure de faire connaître à la Chambre les noms de ceux qui feront partie du futur Office canadien des provendes?

L'hon. Maurice Sauvé (ministre des Forêts et du Développement rural): Non, monsieur le président.

[*Traduction*]

LE NORD CANADIEN

LE QUÉBEC—LES ENTRETIENS RELATIFS À LA COMPÉTENCE SUR LES INDIENS ET LES ESQUIMAUX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. De hauts fonctionnaires de son ministère, ou quelqu'un nommé à cette fin, poursuivent-ils, ou sont-ils sur le point d'achever une étude, de concert avec la province de Québec ou par l'entremise du ministère, sur la compétence relative aux Indiens et Esquimaux de la province de Québec?

L'hon. Arthur Laing (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur l'Orateur, je suis bien aise de la question du député, car j'ai lu un article mentionnant qu'un document secret aurait été échangé entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec ou transmis à ces gouvernements. On donnait odieusement à entendre qu'un arrangement serait conclu, mais je tiens à assurer à mon honorable ami que les déductions contenues dans l'article sont absolument sans fondement.

Pour le moment, il ne s'agit que d'un document de base, envoyé à chaque gouvernement, qui traite des considérations d'ordre financier concernant la remise au Québec des services nécessaires dans cette partie de la province à cause de la grande expansion de l'industrie minière et d'autres secteurs qui a lieu actuellement dans cette partie du Québec. Le travail de mes fonctionnaires et des fonctionnaires de la province de Québec est tout à fait conforme à la dernière déclaration que j'ai faite en cette enceinte à ce sujet, le 4 mars 1964, alors que j'ai dit, comme en témoigne la page 533 du hansard: ces principes et conditions seront soumis à un comité mixte de représentants des gouvernements fédéral et provincial chargés de préparer un projet d'accord, ainsi que le mandat de la commission qui devra recueillir les opinions et commentaires des Esquimaux. A ce moment-là nous avons discuté...

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. Il me faut interrompre le ministre. Sa réponse, trop longue, semble prendre la forme d'un exposé qu'il ne convient de faire qu'à l'appel des motions. Je l'invite donc à abréger le reste de sa réponse au député.

M. Howard: Monsieur l'Orateur, à titre de question supplémentaire et vu l'extrême importance de la question et la nécessité, comme toujours, de consulter les intéressés, puis-je demander au ministre s'il nous ferait une déclaration à l'appel des motions demain, ou d'ici quelque temps, pour que nous puissions approfondir la chose autant que possible?

L'hon. M. Laing: Volontiers, mais il me faudrait étudier un peu la question, car je n'ai pas encore vu le document dont il s'agit.

M. John M. Reid (Kenora-Rainy-River): Le ministre a-t-il reçu le rapport rédigé par le professeur Hawthorne, de l'Université de la Colombie-Britannique? Si oui, aurait-il l'obligeance de le déposer à la Chambre?

L'hon. M. Laing: Oui; j'ai reçu la partie I.

LES FINANCES

LA «MERCANTILE BANK»—LA RÉPONSE AUX NOTES DE WASHINGTON

A l'appel de l'ordre du jour.

Le très hon. J. G. Diefenbaker (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, hier le premier ministre a informé la Chambre qu'il s'attendait à ce que le cabinet approuve aujourd'hui la réponse aux deux notes du gouvernement américain au sujet de la «Mercantile Bank». Le premier ministre veut-il nous dire si le Canada accepte ou refuse par cette réponse la demande des États-Unis nous priant de ne pas adopter la loi? De plus, voudrait-il nous dire si la réponse est différente de celle qu'on envisageait, depuis que M. Rockefeller a démontré aujourd'hui que la lettre d'intention d'acheter la «Mercantile Bank» aux intérêts hollandais a été donnée le 26 juin 1963, 22 jours avant l'avertissement du ministre des Finances de l'époque, nouveau ministre sans portefeuille et président du groupe de travail?

Le très hon. L. B. Pearson (premier ministre): Monsieur l'Orateur, nous avons répondu à la première note il y a plusieurs mois. Le gouvernement a examiné et approuvé ce ma-

tin la réponse à la deuxième note, qui sera remise aux autorités américaines cet après-midi. Tout ce que je puis dire, c'est que le gouvernement reste sur ses positions, déjà expliquées à la Chambre. En ce qui concerne une audience devant le comité de la Chambre à cet égard, j'estime qu'il ne conviendrait pas du tout que j'en discute.

Le très hon. M. Diefenbaker: Le ministre déposerait-il les deux notes des États-Unis et la réponse du Canada, après avoir obtenu la permission du gouvernement américain? A mon avis, le Parlement est en droit de connaître les faits à ce sujet.

Le très hon. M. Pearson: Sauf erreur, la Chambre a pris une décision sur le dépôt de la correspondance diplomatique en ce qui concerne cette affaire.

Le très hon. M. Diefenbaker: Pourquoi? Monsieur l'Orateur, le premier ministre me dirait-il s'il demandera la permission au gouvernement américain?

Le très hon. M. Pearson: Non, monsieur l'Orateur. Cette correspondance diplomatique sera traitée comme telle.

Le très hon. M. Diefenbaker: Vous ne voulez pas tirer la question au clair.

M. Raymond Langlois (Mégantic): Monsieur l'Orateur, le premier ministre a-t-il enquêté sur les conséquences que pourrait avoir cette affaire sur les banques canadiennes aux États-Unis?

Le très hon. M. Pearson: Bien entendu, tous les facteurs ont été examinés avant que cette note soit rédigée et approuvée.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR

L'ADHÉSION DE LA GRANDE-BRETAGNE AU MARCHÉ COMMUN—PROTECTION DU COMMERCE CANADIEN

A l'appel de l'ordre du jour.

M. H. A. Olson (Medicine Hat): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser une question au secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Le premier ministre M. Wilson essayant de nouveau de faire accéder son pays au Marché commun, le Canada a-t-il été informé des conditions prévues et d'une éventuelle protection de son commerce avec le Royaume-Uni, en particulier dans le domaine des produits agricoles, et, notamment, du blé?

[Le très hon. M. Pearson.]

L'hon. Paul Martin (secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, c'est un sujet qui intéresse tout d'abord la Grande-Bretagne et les pays du Marché commun. Cependant, à diverses reprises, des représentants du Canada se sont entretenus avec des membres de l'actuel gouvernement de la Grande-Bretagne sur ses intentions, et nous avons aussi remarqué que des pays du Marché commun se sont également fait entendre sur le désir de la Grande-Bretagne d'entrer dans le CEE.

M. Olson: Le ministre nous dira-t-il, en se fondant sur les renseignements obtenus par le Canada, si cela va susciter des problèmes quelconques dans nos relations commerciales actuelles, concernant l'exportation de blé par le Canada en Grande-Bretagne?

L'hon. M. Martin: Monsieur l'Orateur, il me semble que ce n'est guère le genre de question qui devrait être posée à l'appel de l'ordre du jour.

M. l'Orateur: A l'ordre. J'abonde dans le sens du ministre. Il a eu le temps de prendre la parole avant moi. J'imagine que le député de Medicine Hat comprend la situation.

M. Olson: Monsieur l'Orateur, je reprendrai la question à dix heures.

LA SITUATION ÉCONOMIQUE

L'AUGMENTATION DU COÛT DE LA VIE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. T. C. Douglas (Burnaby-Coquitlam): Monsieur l'Orateur, ma question s'adresse au ministre des Finances. D'août à décembre, l'indice des prix est monté de quelques points de pourcentage et le coût de la vie, à 145.9, bat tous les records. Le gouvernement songe-t-il à prendre des mesures pour pallier l'augmentation constante du coût de la vie?

L'hon. Mitchell Sharp (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, la portée de cette question est très vaste et, à mon avis, il serait inopportun d'en traiter ici. Je me contenterai de dire que les mesures gouvernementales ont contenu la hausse des prix, qui aurait été bien plus importante surtout si nous avions suivi les conseils de l'opposition.

M. Douglas: Vu les suggestions faites au ministre à diverses reprises, a-t-on pris des dispositions pour établir une Commission de revision des prix? De plus, quel progrès a-t-on fait à l'égard de l'étude sur l'accroissement du revenu entreprise par le Conseil économique du Canada?

L'hon. M. Sharp: Le député se rappellera sûrement que, dans son dernier rapport annuel, le Conseil économique du Canada a conclu que des mesures de ce genre ne sauraient être efficaces au Canada.

RADIO-CANADA

LE SUCCESSEUR DU PRÉSIDENT—LA TÉLÉDIFFUSION DES ÉPREUVES DE CHAMPIONNAT DE SKI DANS LE CENTRE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

A l'appel de l'ordre du jour.

M. J. R. Keays (Gaspé): Monsieur l'Orateur, je désire poser une question au secrétaire d'État. Comme l'honorable représentante cherche avec angoisse un président compétent pour la Société Radio-Canada, et qu'elle idolâtre l'un des candidats, le ministre pourrait-il dire à la Chambre si le cabinet envisage toujours la possibilité de nommer M. Max Ferguson?

M. l'Orateur: A l'ordre s'il vous plaît.

M. H. W. Herridge (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au secrétaire d'État. Le ministre pourrait-il répondre à ma question d'hier concernant certaines émissions de Radio-Canada que peuvent capter les téléspectateurs du littoral de la Colombie-Britannique après 11 heures du soir, alors que ceux de l'intérieur ne le peuvent pas?

L'hon. Judy V. LaMarsh (secrétaire d'État): Monsieur l'Orateur, je ne puis répondre à l'ensemble de la question, mais le député m'a interrogée hier sur Radio-Canada et la diffusion des championnats de ski DuMaurier en Colombie-Britannique. Radio-Canada me dit qu'elle projette de filmer un programme de 30 minutes sur les moments les plus intéressants des championnats DuMaurier et de le diffuser sur les ondes de CBUT, à Vancouver, et de ses stations de retransmission immédiate à Courtenay, Comox et Alberni-Chilliwack après la dernière édition des nouvelles et les nouvelles du sport le 30 janvier.

Malheureusement, il est impossible, pour des raisons techniques, de transmettre la diffusion de ce film aux stations de Radio-Canada à l'intérieur de la province en même temps qu'à Vancouver. Toutefois, on a pris des dispositions pour présenter ces moments essentiels, mettant en vedette les membres de notre équipe nationale de ski, dans la soirée du 1er février aux stations de relai de Radio-Canada à Rossland-Trail, Nelson, Castlegar et Cranbrook-Kimberley. Les stations privées affiliées à Radio-Canada en Colombie-Britannique pourront aussi retransmettre simultanément le programme sur demande.

En réponse à la dernière question, je pourrais dire que l'intéressé est heureux du poste qu'il occupe à Radio-Canada. Je n'ai jamais dit à qui que ce soit, publiquement ou non, que je préfère tel ou tel candidat à la présidence de Radio-Canada.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre formée en comité sous la présidence de M. Batten, reprend l'examen, interrompu le lundi 23 janvier, du bill nº C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président: A l'ordre. Il a été convenu hier que les articles restants du bill seraient examinés dans l'ordre suivant: l'article 74, y compris un amendement, l'article 16 modifié et l'article 1 modifié.

Sur l'article 74—

M. Woolliams: Monsieur le président, à la fin de la séance d'hier, un amendement à l'article 74 a été présenté et lu, mais il n'a pas encore été proposé. J'invoque maintenant le Règlement quant à l'admissibilité de l'amendement à l'article 74. Mon objection se fonde sur le fait que le ministre des Transports a enfreint un important article du Règlement de la Chambre, si bien compris et connu qu'il n'est guère nécessaire de le signaler. Je devrais commencer par citer cet article stipulant qu'une question dont la Chambre a disposé ne peut être soulevée de nouveau sur le même sujet au cours de l'examen du même bill. Je mets l'accent sur cet article du Règlement, car il est essentiel pour bien comprendre l'objection dont Votre Honneur devra décider.

De quoi s'agit-il au juste? Le projet de loi comprenait le nouvel article 329 (1) sur lequel le comité plénier s'est prononcé. Les voix négatives l'ayant emporté, l'article en question a été supprimé. Le ministre cherche maintenant à le remplacer en proposant un amendement à l'article 74. Il essaie de substituer un nouvel article 74 à l'article 329 du bill qui a été supprimé à la suite d'une mise aux voix. Comme les députés le savent, le vote a été serré. Je le répète, le ministre substitue l'article 74 du bill à l'article 329 de la loi.

Un amendement a été présenté hier soir, mais il n'y a pas eu de motion à son sujet. L'amendement à l'article 74 a été simplement lu, et le compte rendu à la page 12119 du hansard, en témoigne. D'abord, je m'oppose pour des raisons de procédure, à ce que cette motion soit proposée. Je m'oppose à l'amendement parce que je mets sa validité en doute. Le ministre tente de reprendre une question qui a déjà été réglée par la Chambre. Bref, il revient à la charge, contrairement au Règlement.

Le Règlement est très clair à ce sujet. Je vous lirai le commentaire inscrit dans notre procédure initiale de 1943 et modifié en 1958. Le commentaire se trouve dans les troisième et quatrième éditions de Beauchesne. Je m'entionnerai les deux éditions, parce qu'il y a eu une évolution historique en ce qui concerne la procédure dans ce cas.

J'ai dit que le ministre essaie en fait de revenir à la charge, alors que le Règlement l'interdit. Il essaie de s'y reprendre à deux fois, alors qu'il n'a le droit de le faire qu'une seule fois. Que dit le Règlement à cet égard? Il est très clair. Une question, une fois posée et tranchée par l'affirmative ou par la négative—dans ce cas, c'était la négative—ne peut plus être contestée, mais doit être considérée comme une décision de la Chambre, surtout dans le cas d'un projet de loi et plus particulièrement encore dans le cas d'un article.

Par son amendement à l'article 74, le ministre essaie en fait d'incorporer à l'article les mêmes dispositions qui faisaient partie de l'article 329. Le principe est identique dans les deux cas. Avant de traiter de l'amendement et de l'article 329, j'aimerais me reporter au Règlement. Je citerai d'abord le commentaire 284 figurant à la page 113 de la troisième édition du Règlement annoté et formulaire de la Chambre des communes de Beauchesne, datée de 1943; je cite le commentaire:

> On peut rescinder une résolution et annuler un ordre de la Chambre nonobstant l'invocation de la règle suivante...

J'ai déjà cité ce règlement.

> ...«Une question, une fois posée et tranchée par l'affirmative ou par la négative, ne peut plus être contestée, mais doit être considérée comme une décision de la Chambre.»

Sur ce rappel au Règlement, je dirai d'abord que l'article 329 prévoyait une enquête sur le tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau en vue de déterminer si les chemins de fer réalisaient des bénéfices ou subissaient des pertes en transportant du «grain», selon la définition de «grain» au Canada. La Chambre a pris une décision à cet égard; les députés ont voté sur l'article et il a été rayé du projet de loi.

Hier soir, le ministre nous a demandé d'examiner un amendement à l'article 74, qui renferme le même principe que l'article 329. Le ministre a tout simplement remplacé l'expression «tarif-marchandises du Pas du Nid-du-corbeau». J'aimerais citer une partie de l'amendement proposé à l'article 74:

> Sous réserve du paragraphe (3), une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement peut demander à la Commission d'enquêter sur les revenus et les frais attribuables au transport de toute denrée par la compagnie à un taux statutaire ou à un taux substitué.

Le taux statutaire est celui du Pas du Nid-de-Corbeau. L'amendement à l'article 74 porte sur le même point et met en cause le même principe. Afin de bien faire comprendre au comité mon rappel au Règlement, je voudrais lire un autre passage de notre règlement. On peut le trouver à la page 113 de la 3e édition de Beauchesne, qui renferme l'ancien règlement de 1943:

> L'annulation d'une décision résolue par la négative, excepté s'il s'agit des différentes étapes d'un bill, exige une procédure plus compliquée...

D'après Beauchesne, une telle initiative pose beaucoup de difficultés. On ne peut remplacer un principe en employant des mots semblables. Autrement dit, si le ministre désire proposer un amendement, il devra en présenter un complètement nouveau et s'inspirant d'un nouveau principe. Or, ce n'est pas ce qu'il a fait. Pour ces motifs, je prétends que l'amendement n'est pas valide et qu'il est irrecevable. Voici ce qu'ajoute le commentaire précité de la 3e édition de Beauchesne:

> La seule façon donc de renverser une décision tranchée par la négative consiste à faire une autre proposition, semblable dans l'ensemble à celle qui a été rejetée, mais suffisamment différente pour constituer une question nouvelle...

Quelques moments me suffiront. Cet amendement n'est pas vraiment inédit et ne peut donc constituer une nouvelle question. Le principe est le même. Permettre maintenant au ministre de proposer l'amendement à l'article 74, ce serait lui permettre d'obtenir d'une façon détournée ce qu'il n'a pas pu obtenir ouvertement faute d'avoir pu réunir à la Chambre un nombre suffisant de députés pour appuyer la décision du gouvernement à l'égard de l'article 329.

J'aimerais poursuivre ma lecture du Précis de procédure parlementaire de Beauchesne. C'est nécessaire, à mon avis, pour qu'on sache à quoi s'en tenir. Voilà une question très grave car le ministre essaie de duper les

Canadiens de l'Ouest. L'article 285 de la troisième édition de Beauchesne déclare en partie:

• (3.30 p.m.)

Une simple modification de texte qui ne change rien à l'objet d'une question ne suffit pas pour soustraire à la règle...

Permettez-moi de répéter ces mots:

Une simple modification de texte qui ne change rien à l'objet d'une question ne suffit pas pour soustraire à la règle...

En l'occurence, aucun changement substantiel n'a été apporté à l'objet de la question. Par cet amendement à l'article 74, le ministre propose simplement qu'en vertu de l'ancien article 392, la Commission examinera le tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau avant l'expiration d'une certaine période pour voir si les compagnies de chemins de fer font des bénéfices ou subissent des pertes. C'était l'objet de l'ancien article. Quel est l'objet du nouvel article exposé dans l'amendement à l'article 74? A la demande d'une compagnie de chemin de fer, la Commission examinera les frais de celle-ci.

L'article 392 était obligatoire et l'article 74 l'est aussi car, à la suite d'une demande présentée par une compagnie de chemin de fer en vertu de l'article 74, la Commission devra reviser le tarif-marchandises. Voilà pourquoi le parti conservateur s'est prononcé contre l'inclusion du nouvel article 329 qui avait pour objet de faire reviser le tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau par la Commission et de dresser les cultivateurs de l'Ouest contre les autres contribuables du pays. Le ministre le sait et les journaux ont reproduit certaines déclarations curieuses de sa part depuis ce vote.

Hier soir, débonnaire, le ministre a aimablement proposé un amendement à l'article 74. Il s'est borné à proposer le remplacement d'un seul mot mais l'objet de l'amendement est le même, les mobiles demeurent les mêmes et le résultat sera le même. Voilà pourquoi, je dis au départ que cet amendement n'est pas valable et qu'il ne saurait être mis aux voix une deuxième fois. Le comité s'est prononcé sur l'objet de l'amendement qui a été retiré du bill.

Voyons ce que dit le nouveau Règlement à ce sujet. Je crois qu'il est encore plus énergique sur ce point. Permettez-moi de m'en reporter à la quatrième édition de 1958 de Beauchesne, aux commentaires 162 et 163 de la page 139. Vu qu'il s'agit d'une question importante concernant la validité, j'ose croire que le comité voudra bien me permettre d'inscrire le commentaire au compte rendu. Le commentaire 162 se lit comme il suit:

On peut rescinder une résolution et annuler un ordre de la Chambre nonobstant l'invocation de la règle suivante: «Une question, une fois posée et tranchée par l'affirmative ou par la négative, ne peut plus être contestée, mais doit être considérée comme une décision de la Chambre.»

Il y a effectivement eu une décision de la Chambre. Nous avons décidé que la chose ne pouvait se faire parce que le pays s'y oppose, et nous sommes les représentants du pays.

Le ministre, usant d'un subterfuge subtil, a proposé un amendement à l'article 74, sous prétexte de chercher à définir le mot grain, mais il tente au fond d'instituer un comité chargé d'examiner ces tarifs-marchandises. Il se voit acculé à ce stratagème, vu qu'il n'a pas réussi à réunir assez de membres de son parti pour faire adopter la disposition à la Chambre. J'ajoute que le député de Medicine Hat s'est abstenu de voter à cette occasion.

En dépit du subtil faux-fuyant du ministre, monsieur le président, l'amendement doit être déclaré irrecevable, selon moi, comme étant contraire au Règlement. Fait intéressant à noter, le ministre a avoué son erreur à ce sujet hier soir. Ce n'est pas souvent que nous entendons un aveu de culpabilité de la part du ministre des Transports, mais la chose s'est produite hier soir. Il sait très bien ce qui s'est passé. Il a éventé la mèche hier soir en essayant d'user de son subtil stratagème aux dépens de la Chambre. Une fois l'amendement proposé, le député de Macleod a déclaré:

...à en juger par ce que le ministre a dit et par un étrange retour des choses, cette définition, dont on avait cru se débarrasser, nous revient comme un boomerang.

Qu'a dit le ministre alors? Il a répliqué:

C'est juste.

Le député de Macleod a dit effectivement que la définition qu'on avait mise au rancart par mégarde, est remise sur le tapis par le gouvernement.

Nous avons pris une décision. Le parti conservateur a défendu les intérêts de l'Ouest canadien, en ce qui a trait au traif du Pas du Nid-de-Corbeau. Ce que le ministre tente de faire maintenant, par voie d'amendement à l'article 74, c'est exactement, en principe, ce qu'il n'a pas réussi à faire précédemment. Le Règlement est bien clair à ce sujet, comme le prouvent les commentaires 284 et 285, 162 et 163 des troisième et quatrième éditions de Beauchesne.

Voyons si les deux articles proposés diffèrent réellement. Le nouvel article 329 se reporte aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau, tandis que dans l'amendement à l'article 74, il est question de taux statutaires. En toute honnêteté intellectuelle, je demande maintenant au ministre en quoi diffèrent les deux tarifs.

Le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a force de loi par suite d'une entente. Le ministre doit donc l'inclure quand il définit les taux statutaires.

Hier soir, il a dit que les taux statutaires comprenaient d'autres taux tout en laissant entendre qu'il ne les connaissait pas parce que les statuts avaient été modifiés. Nous savons tous qu'à part le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, les taux statutaires représentent, pour les chemins de fer, des recettes dont le montant est infinitésimal. A ce sujet, l'explication du ministre est absurde.

Nous avons répété maintes et maintes fois au ministre qu'il oppose les cultivateurs de l'Ouest aux autres contribuables canadiens. Voilà l'effet qu'aura certainement l'amendement qu'il veut apporter à cet article. Le Canada est le seul pays exportateur de blé au monde qui ne subventionne pas le cultivatuer pour son blé. Le Parlement ayant éliminé l'article, le ministre veut maintenant lui donner une nouvelle existence.

Je demande au ministre de retirer son amendement. Sinon, je vous demanderais, monsieur le président, de déclarer cet amendement irrecevable en ce qu'il viole un des règlements essentiels de la Chambre à savoir, lorsque la Chambre a été appelée à se prononcer sur une question et qu'elle a statué affirmativement ou négativement, la question ne peut être remise aux voix et la décision doit être maintenue en tant que représentant le verdict de la Chambre.

Examinons comment l'amendement proposé est libellé. Le voici en partie.

...à la Commission d'enquêter sur les revenus et les frais attribuables au transport de toute denrée par la compagnie à un taux statutaire ou à un taux substitué.

Il y a ici une question de sémantique. Ce passage s'applique de toute évidence aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. L'ancien article 329 et l'article 74, comme le laisse entendre l'amendement, ont la même signification et auraient les mêmes résultats. L'enquête serait la même, ainsi que la décision. Le ministre dit, en définitive, que le Parlement a mis le gouvernement dans une situation embarrassante et difficile en lui faisant subir une défaite. J'ai l'impression que le ministre a conclu un marché avec les chemins de fer et, à cause de sa défaite, a laissé tomber les chemins de fer. Il ne sait pas très bien comment se dépêtrer et il essaie de le faire en violant un règlement. Je vous demande, monsieur le président, de déclarer l'amendement invalide et inacceptable à ce moment.

[M. Woolliams.]

L'hon. M. Pickersgill: J'aimerais répondre immédiatement à la partie des remarques de l'honorable représentant concernant le Règlement. Quant à la partie ayant trait à ma réputation, je n'en tiendrai pas compte pour le moment.

Il y a eu, lors de l'étude de l'article 50, un long débat sur le nouvel article 329, débat qui a eu lieu avant le vote sur cet article. Le comité a décidé, ainsi que l'a fait remarquer à juste titre le député, de retrancher cet article du projet de loi. Je suppose que je pourrais, monsieur le président, soutenir que le rappel au Règlement aurait dû être fait immédiatement, mais je n'en ferai rien.

• (3.40 p.m.)

Le très hon. M. Diefenbaker: Ce n'est pas le cas.

L'hon. M. Pickersgill: Au cours du débat auquel il a donné lieu, le député de Winnipeg-Sud-Centre a bien clairement indiqué qu'il présentait son amendement destiné à supprimer tout l'article en comptant bien que j'apporterais d'autres amendements pour réparer les dégâts. Naturellement, c'était précisément le but de cet amendement. Je pense qu'en relisant tout le débat de façon objective, et notamment les observations très savantes du très docte député d'York-Sud, que l'on trouvera aux pages 11958 et 11959 du hansard, de même que les arguments du député de Burnaby-Coquitlam, du député d'Acadia et du député de Peace-River, on verra que tous se sont opposés non pas aux aspects secondaires du nouvel article 329, telle l'inclusion de la définition de certains genres de grains et de produits du grain, sans laquelle le bill ne serait pas complet mais bien plutôt à la disposition prévoyant une revision obligatoire.

Voilà ce que j'entendais par «the baby» et voilà ce que j'ai cru que le député de Macleod entendait lui aussi. J'ai cru que par «bath water» il entendait ce sur quoi je n'avais pas demandé au comité de changer d'avis. Je croyais que les députés s'opposaient au principe de l'article voulant qu'on procède à une revision obligatoire des recettes et des frais de ces taux concernant les céréales même si personne ne le demandait.

M. Woolliams: Non, non, pas du tout.

L'hon. M. Churchill: C'était une objection parmi tant d'autres.

L'hon. M. Pickersgill: Il ne fait aucun doute que le député de Burnaby-Coquitlam l'a clairement dit et je pourrais citer ses propres paroles. Son raisonnement m'a frappé.

M. Horner (Acadia): Vous êtes bien le seul.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai pas interrompu le député et nous discutons d'une question très grave. Sauf erreur, on a prétendu que, parce que le Parlement déclarait qu'il fallait procéder à une revision obligatoire de ces taux, on laissait entendre que les taux n'étaient pas compensatoires. Les vis-à-vis ont déclaré que ce n'était pas le genre d'attitude neutre qu'il fallait prendre.

La plupart des vis-à-vis ont soutenu avec éloquence que les taux étaient compensatoires et qu'une telle revision n'était pas nécessaire. J'ai donc décidé de ne pas demander de revision de ces taux, ni le consentement unanime, ni quoi que ce soit qui obligerait la Commission à enquêter à moins d'une demande en ce sens. Voilà le premier point.

Deuxièmement, je me suis rendu compte que d'autres taux que ceux du grain étaient également statutaires.

M. Horner (Acadia): Énumérez-les.

L'hon. M. Pickersgill: Eh bien, les taux de parité entre les ports dont nous avons discuté longuement hier entreraient dans cette catégorie, de même que les taux gelés pour la région atlantique. Si je n'ai pu donner une réponse plus détaillée hier au député de Saint-Jean-Albert c'est que, m'a-t-on informé, quelque 2,700 lois relatives aux chemins de fer ont été adoptées depuis la Confédération. Bien sûr, 95 p. 100 d'entre elles n'établissent peut-être pas de taux statutaires, mais pour nous en assurer, il faudrait les examiner toutes.

J'ai aussi décidé qu'il fallait se conformer au principe qui est à la base du bill: si le Parlement impose une tâche aux chemins de fer, ces derniers devraient être indemnisés pour s'en acquitter si les recettes ne suffisent pas à les compenser. Ce principe s'applique d'un bout à l'autre du bill en ce qui concerne les embranchements, les services-voyageurs et tout le reste. A mon avis, pour être logiques, nous devrions tenir compte de toutes ces éventualités dans le bill. En outre, une disposition autorise la Commission à mettre de côté certains tarifs pour appliquer les siens. A mon avis, il faudrait pouvoir reviser, sur demande, des taux ainsi établis, arbitrairement jusqu'à un certain point, par la Commission.

M. Woolliams: Ce n'est qu'un argument; tenez-vous-en à la question.

L'hon. M. Pickersgill: A mon avis, l'amendement dont nous sommes maintenant saisis diffère en principe et en nature de la disposition supprimée. Certains députés ont soutenu qu'il n'en était rien. J'ai déjà soulevé trois points sur lesquels il diffère. Tout d'abord, l'article proposé 329 oblige la Commission à faire enquête, qu'une demande à cette fin soit faite ou non. C'était là une tâche confiée à la Commission par le Parlement. Aux termes de cet amendement, il n'est pas nécessaire d'enquêter sur aucun de ces taux à moins d'une demande faite par un chemin de fer. C'est là une différence fondamentale.

Deuxièmement, l'article proposé 329 ne s'appliquait qu'aux taux du Pas du Nid-du-Corbeau et aux taux connexes du grain, alors que cet amendement vise toute la gamme des taux statutaires. Il ne s'applique pas seulement aux taux statutaires. Il s'applique aussi, si deux ans se sont écoulés après une décision rendue par la Commission, à tous taux de remplacement. Autrement dit, cette disposition fait partie de la structure permanente de la mesure. L'article proposé 329 aurait exigé une seule enquête. Il s'agit là d'un aspect permanent de l'organisation de la Commission.

L'article 16 permet à l'expéditeur et aux autres parties intéressées d'interjeter un appel contre tout transporteur lorsque les taux ne sont pas dans l'intérêt public, soit parce qu'ils confèrent un avantage non motivé ou pour toute autre raison acceptable; de même il faut donner aux chemins de fer, le Parlement leur ayant imposé une obligation, la chance de demander une enquête afin de déterminer leurs revenus et frais. Cependant, cette demande ne peut être faite que deux ans après l'entrée en vigueur du projet de loi, pour les taux statutaires, ou deux ans après l'entrée en vigueur d'un taux substitué. Il y a là une différence fondamentale, à mon sens.

• (3.50 p.m.)

Une partie de l'article ressemble à l'amendement proposé: c'est celle qui énumère les diverses catégories et sortes de grains et de produits du grain que la loi ne vise pas, strictement parlant, mais que le projet de loi doit continuer à protéger.

Si le député s'était arrêté à cette partie de l'amendement, il me semble qu'il aurait pu soutenir que cette partie était presque à la limite; mais j'étais sûr que tous voulaient que ces définitions soient remises dans le bill et que personne ne s'y opposerait. Je suis sûr que le député de Humboldt-Melfort-Tisdale veut, comme moi, remettre les définitions, les autres aussi d'ailleurs, si je ne m'abuse. Je crois comprendre cependant, que là n'est pas la question soulevée par l'honorable représentant.

M. Woolliams: Le ministre voudrait-il répondre à une question?

L'hon. M. Pickersgill: Volontiers.

M. Woolliams: Aux termes du nouvel amendement, lorsqu'un chemin de fer demande une revision du tarif, la Commission doit lui accorder une audience, de la même façon que l'ancien article 329 rendait la revision obligatoire. Dans ce sens, les deux articles exigent une revision. En d'autres termes, ils sont tous deux obligatoires. Le ministre ne répondra-t-il pas oui, bien franchement, à cette question?

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je ne répondrai sûrement pas oui à cette question. Dans un cas, le Parlement dit qu'il doit y avoir revision qu'on le demande ou non; dans l'autre, qu'il n'y aura pas de revision à moins qu'un chemin de fer en demande une volontairement. On ne saurait partir de principes plus différents l'un de l'autre. D'une part on établit un tribunal en disant que certaines personnes peuvent s'y adresser pour obtenir réparation d'un grief; d'autre part, on dit à un tribunal d'étudier la situation même si personne n'a posé de questions.

Si j'ai bien compris, les députés s'opposaient à toutes les présomptions qu'ils voyaient dans le fait que le gouvernement demandait au Parlement d'ordonner à la Commission de faire une revision obligatoire; ils ne voulaient pas voir ainsi créer cette sorte de présomptions.

J'avoue que cet argument m'a impressionné. Non pas, monsieur le président, que j'y voyais matière à créer des présomptions, mais je comprenais qu'on pût interpréter la chose de cette façon. Il m'a donc semblé de beaucoup plus souhaitable d'avoir une disposition remettant l'entière responsabilité au chemin de fer de soumettre ses griefs et de plaider sa cause. Bien entendu, le grief admis, la Commission entend la cause et fait les recommandations indiquées.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Monsieur le président, il y a loin de là à créer des présomptions. Aussi bien dire alors que lorsqu'aux termes de l'article 16 un expéditeur est autorisé à alléguer auprès de la Commission des désavantages indus ou autre facteur contraire à l'intérêt public, cela crée la présomption que les chemins de fer établissent des tarifs qui désavantagent une personne par rapport à une autre. L'unique objet de l'amendement, monsieur le président, est de prévoir un recours au cas où un délit de cette nature serait commis. J'estime l'amendement recevable parce qu'il est essentiellement différent de l'article biffé par suite du vote.

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président, la Chambre n'est saisie d'aucun amendement. En fait, nous discutons par anticipation d'un amendement...

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande si le très honorable représentant ne fait pas erreur. Mon ami le ministre des Pêcheries a proposé l'amendement hier après-midi et le comité en est saisi.

Le très hon. M. Diefenbaker: Même si le hansard montre que le ministre des Pêcheries avait indiqué qu'il l'avait proposé, j'ai déduit de ses propos que l'amendement n'avait pas été effectivement proposé. Quoi qu'il en soit, le ministre fait un effort herculéen pour tenter d'expliquer l'inexplicable. Il avoue franchement avoir été vivement impressionné par la thèse présentée par l'opposition à l'appui de l'amendement du député de Winnipeg-Sud-Centre: l'objet de l'article initial était, en fait, de susciter une déclaration imposant une revision dans trois ans. La thèse l'avait tellement frappé, monsieur le président—il en admet maintenant l'efficacité—que lui et tous les libéraux ont voté contre l'amendement. De deux choses l'une: ou bien il nous révèle aujourd'hui les faits, ou bien, lors du vote, il s'est prononcé contre ce qu'il croyait approprié et convenable.

Ce qui me préoccupe le plus c'est que toute modification des accords du Pas du Nid-de-Corbeau les compromettrait à coup sûr. On dira que l'article 328 proposé les ratifie, mais par ce procédé d'infiltration et d'érosion le gouvernement demande en fait au Parlement d'approuver des mesures éventuelles qui pourraient fort bien, en définitive, amener l'abolition des taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Tout ce que nous avons aujourd'hui c'est une déclaration du Parlement, selon laquelle les dispositions des accords conclus sous l'empire du chapitre V des statuts du Canada (1897) resteront en vigueur. Voilà qui m'inquiète fort. On a toujours remis en question les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Lors des élections de 1925 et de 1926, le chef du parti conservateur, le très honorable Arthur Meighen, soutenait que ce n'était pas au Parlement de fixer les tarifs-marchandises; à son avis, pareille initiative était dangereuse. Les taux en question, préconisait-il, devaient être assujettis à l'application normale des principes reconnus.

J'étais candidat à ces élections, et partout dans l'Ouest canadien le maître et mentor du ministre des Transports portait la parole à chaque assemblée. Je pourrais citer des paroles d'alors, monsieur le président; quoi qu'il en soit, le très honorable Mackenzie King signalait en termes émouvants le danger qu'on faisait courir aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Il s'élevait contre toute modification ou suspension de ces taux; or dans les années subséquentes, la population de l'Ouest canadien adopta la même attitude. Les taux en question n'ont jamais changé. Nous ne saurions permettre que nos adversaires soutiennent que ces taux ne sont pas intouchables et puissent être remis en question.

• (4.00 p.m.)

Je ne cherche aucunement à exprimer des doutes ou des critiques au sujet du vote dont l'amendment de l'honorablé député de Winnipeg-Sud-Centre a fait l'object, mais aujourd'hui le parti libéral ne peut se défendre lorsqu'on l'accuse d'avoir rendue possible, même s'il le nie, l'abolition de ces taux. En fait, c'est précisément ce que les libéraux demandent au Parlement de faire.

L'honorable député du Winnipeg-Sud-Centre m'a rappelé des passages du hansard du 16 juin 1925, qui figurent à la page 4316. Sans doute se reportera-t-il à ce passage lorsqu'il prendra la parole. Mais je sais pertinemment—car je ne cite pas ici les propos d'un autre—quelle fut la réaction des gens. Et qu'est-il arrivé?

L'hon. M. Pickersgill: Le très honorable représentant me permettrait-il une question?

Le très hon. M. Diefenbaker: Non. Le député le pourra quand mon exposé sera terminé. Le ministre des Transports arrive le visage tout radieux; tous les députés se voient attribuer du mérite, même celui de Macleod, dont l'interruption d'hier soir a fait tomber l'argument du ministre. Même lui a reçu des éloges, que le ministre lui a décernés, mais tout en cherchant à affaiblir ce qu'on a appelé la *grande charte* de l'économie des provinces de l'Ouest.

Mais le ministre ne nous fera pas accepter cela. Il réussira peut-être à obtenir les voix des libéraux absents sans permission lors de la mise aux voix l'autre jour, mais il ne nous fera pas accepter cela. Il s'agit là simplement d'insérer dans la loi l'approbation, par le Parlement, d'un examen des taux de temps à autre, mais non de façon obligatoire, comme le prévoyait d'abord la mesure.

Le ministre nous dit: «Ne voyez-vous pas les changements que j'ai faits? J'avais d'abord prévu qu'il y aurait examen obligatoire; maintenant c'est tout différent; je laisse aux chemins de fer le soin d'en faire la demande.» Ils n'ont pas besoin d'une disposition obligatoire. Ils la présenteront, leur demande. Somme toute, la porte leur est ouverte. Croyez-vous qu'ils ne sauteront pas sur la première occasion venue? C'est exactement comme si on plaçait une belette dans un poulailler en lui recommandant de ne pas faire de mal aux poulets. Cette disposition encourage les chemins de fer à formuler une demande, pour démontrer qu'ils ne sont pas traités injustement—ce dont ils se plaignent depuis des années.

Je sais que le député se nourrit des auteurs classiques, mais l'histoire du cheval de Troie n'est rien si on la compare à ce que le ministre essaie de faire ici. Il nous a longuement expliqué ce qui s'était produit et nous en a donné les raisons. Pourquoi devrions-nous avoir ces dispositions? Pourquoi faut-il affaiblir et saper l'entente sur les taux du Pas du Nid-de-Corbeau? Ces taux n'ont pas été fixés pour une heure, ni pour un an, mais pour toujours. C'était l'entente.

L'hon. M. Churchill: C'est vrai.

Le très hon. M. Diefenbaker: A la première occasion, après l'adoption de cette mesure, les chemins de fer se précipiteront. On ne peut les en blâmer. «Le Parlement nous en a donné l'autorisation», diront-ils. Le ministre des Transports s'est rendu compte qu'il ne pouvait rendre le principe obligatoire de façon unilatérale, alors le principe obligatoire disparaît. Dans un geste magnanime, le ministre accorde cette liberté aux compagnies de chemins de fer. N'en profiteront-elles pas? Le ministre hausse les épaules.

M. Woolliams: C'est ridicule.

Le très hon. M. Diefenbaker: Les compagnies reçoivent l'invitation: «Venez, l'eau est bonne, le Parlement y pourvoit.» Le ministre hausse les épaules. Il ne croit pas que les compagnies de chemin de fer puissent songer à faire cela.

M. Woolliams: C'est le marché qu'il a conclu.

Le très hon. M. Diefenbaker: C'est une position absurde qu'il adopte et il hausse les épaules. C'est dangereux. C'est faire ce que le Règlement interdit. Je sais avec quel dépit le ministre et ses collègues ont appris le résultat de la mise aux voix, l'autre soir. Si cela s'était produit quand nous étions au pouvoir, ils auraient crié à tue-tête: «Démissionnez.» J'entends la rengaine. Ils s'efforcent de faire oublier ce qui s'est passé l'autre soir. C'est un des plus durs coups que le gouvernement actuel ait reçus, et, si j'en juge par le nombre de députés présents du côté des libéraux, il semble que les conséquences soient salutaires.

L'hon. M. Pickersgill: Je crois, monsieur...

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur, le Règlement est clair, et vous ne permettrez pas, monsieur le président, que le ministre des Pêcheries, par un subterfuge, accomplisse ce que le comité a refusé de faire.

C'est le raisonnement de l'honorable député de Calgary.

M. Woolliams: De Bow-River.

Le très hon. M. Diefenbaker: Pardon, c'est l'argument du député de Bow-River. On a tellement changé les noms que c'est difficile de savoir exactement où est située chacune des circonscriptions de l'Alberta et partout ailleurs au Canada.

Nous contestons au ministre le droit de faire par casuistique verbale ce que le Règlement interdit. Je dis aux députés libéraux que leur conduite actuelle révèle bien leurs intentions quant à l'article initial 329(1) qui a été rejeté. Ils essaient de faire en sorte que ces taux puissent être mis en question, non pas obligatoirement mais facultativement.

L'hon. M. Pickersgill: Le très honorable représentant me permettrait-il de dire un mot? Je sais qu'il ne veut pas tromper la Chambre sur ce point. Il comprend que les taux ne peuvent être mis en question, que l'enquête prévue n'a rien à voir avec les taux, car elle concerne les recettes et les frais.

[M. Woolliams.]

Le très hon. M. Diefenbaker: Monsieur le président, ce n'est pas une question, mais un autre argument fantaisiste de l'honorable représentant. Il cherche à expliquer quelque chose au sujet de laquelle il a mauvaise conscience, et avec raison. Si cet amendement est adopté, je dis au gouvernement: il vous sera beaucoup plus difficile d'expliquer aux Canadiens de l'Ouest pourquoi vous méritez leur appui. En effet, je pense que le modèle des vertus politiques,—et je dis cela de la façon la plus élogieuse,—le premier ministre de la Saskatchewan sera peut-être obligé, encore une fois, de critiquer l'attitude du gouvernement.

• (4.10 p.m.)

Le danger de l'amendement vient d'être démontré à la conférence agricole de l'Ouest qui se tient en ce moment, je pense, à l'hôtel Fort Garry de Winnipeg. La réunion annuelle de la Fédération canadienne de l'agriculture prendra fin le jeudi 26 janvier, et le message suivant que j'ai reçu souligne précisément le point que je cherche à faire ressortir. Depuis sa défaite subie au comité, le ministre a toujours cherché à s'expliquer. Il a chargé certains de ses hauts fonctionnaires, à Winnipeg, d'expliquer les avantages de l'article 329. Ils ne l'ont pas lu, autrement ils n'auraient pu s'y tromper. Voici le télégramme que j'ai reçu,—et je le cite en entier:

> Conférence agricole de l'Ouest de la FCA en session à Winnipeg inquiète des nouvelles dans les journaux au sujet du vote parlementaire sur l'article 329 du bill des transports C-231, et exhorte tous les partis à veiller à ce que le texte définitif prévoie le maintien des tarifs-marchandises statutaires s'appliquant sur toutes les céréales des Prairies, y compris la graine de colza et les produits du grain transportés depuis des points des Prairies jusqu'aux points d'exportation, à tous les terminus à la tête des Lacs, à Vancouver, à Prince-Rupert et à Churchill, aux niveaux en vigueur le 31 décembre 1966. Veuillez trouver le moyen de rassurer les agriculteurs de l'Ouest à ce sujet avant que prenne fin la réunion annuelle de la Fédération canadienne de l'agriculture le jeudi 26 janvier.
>
> James R. McFALL, secrétaire,
> Conférence agricole de l'Ouest,
> Hôtel Fort Garry, Winnipeg.

C'est ce que nous tentons de faire en invoquant des arguments comme ceux de mon ami de Bow-River. Nous voulons assurer au cultivateur de l'Ouest qu'une fumisterie de ce genre ne sera pas sanctionnée. Voilà pourquoi je prends la parole aujourd'hui, pour vous signaler que si une modification de cette nature peut être acceptée, alors tout ce que le gouvernement a à faire à la suite du rejet de sa modification, c'est d'y apporter quelques changements, de revenir ensuite et, quelle que soit l'importance de ces changements, de déclarer: «Nous vous présentons un nouveau texte,

d'autres mots ont été ajoutés. Chose certaine, quel que soit le nombre de mots ajouté, le danger demeure.

D'après la 3e édition de Beauchesne, le commentaire 285 à la page 113 déclare:

Une simple modification de texte qui ne change rien à l'objet d'une question ne suffit pas pour soustraire à la règle interdisant de proposer une motion qui serait la même en substance qu'une autre déjà présentée au cours de la même session.

Selon le propre aveu du ministre—c'est ce que nous supposons d'après son argument—aucune modification importante n'y a été apportée. Le commentaire se poursuit en ces termes:

Il est, cependant, possible de modifier la nature d'une motion suffisamment pour la soustraire à l'application de la règle.

Ce n'est pas ce qu'on a fait. La règle est claire. Le ministre recherche aujourd'hui une occasion de remédier au rejet de la modification du gouvernement en y substituant une autre renfermant quelques mots supplémentaires, mais visant le même but. Il s'efforce ainsi de sauver les apparences, à la suite de l'absence inexcusable des députés ministériels qui n'ont pu soutenir les courageux efforts du ministre. A certains moments, il se tenait seul là-bas, comme un mousse sur un pont en flammes, alors que tous les autres auraient fui. Il veut saisir une autre occasion de ramener ses copains pour qu'ils puissent le rescaper.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne veux pas que le pont brûle.

M. Knowles: Monsieur le président, je voudrais appuyer le rappel au Règlement formulé tout d'abord par le député de Bow-River cet après-midi. Je voudrais d'abord traiter brièvement d'un point qui a été mentionné sans plus, il faut l'admettre, savoir que le rappel au Règlement n'a pas été fait aussi tôt qu'il aurait dû l'être, soit hier. Je reconnais que le ministre n'a pas insisté là-dessus, mais il a mentionné le fait et la présidence y réfléchit peut-être. Permettez-moi donc, Votre Honneur, d'attirer votre attention sur le commentaire 405 1), à la page 291 de la 4e édition de Beauchesne, qui se lit ainsi:

Si l'on constate au cours de la discussion qu'une proposition d'amendement dont on a accepté la présentation (mais qui n'a pas encore été adoptée) est irrégulière, le président le signale au comité et retire la proposition d'amendement de l'examen par le comité.

C'est la situation dans laquelle nous nous trouvons, il me semble. L'amendement a été proposé hier, mais comme il fallait manifestement un certain temps pour étudier un texte aussi long, le Règlement n'a pas été invoqué avant aujourd'hui. L'amendement a été discuté mais il n'a pas été adopté; c'est pourquoi j'estime que nous pouvons encore en contester présentement la validité.

Or, monsieur le président, je voudrais vous signaler quelques commentaires qui me semblent appropriés à ce sujet. On en a déjà cité un ou deux, mais il y en a deux ou trois autres qui n'ont pas encore été mentionnés. Après vous avoir lu les commentaires qui précisent sans la moindre équivoque que personne ne peut chercher à faire revenir le comité sur une décision déjà prise, je vous discuterai de la question de savoir si l'amendement que propose maintenant le ministre des Pêcheries est essentiellement le même que celui qui a été rejeté mercredi de la semaine dernière.

Pour ce qui est du premier point de mon exposé, savoir les commentaires qui devraient nous guider dans cette discussion, laissez-moi vous lire le commentaire 200 1) de Beauchesne, qui se trouve à la page 171, 4e édition:

Une vieille règle parlementaire est ainsi conçue: «Une question, une fois posée et tranchée, soit affirmativement, soit négativement, ne peut être ramenée sur le tapis, mais elle doit subsister comme étant la décision rendue par la Chambre». Sans une telle règle, le temps de la Chambre pourrait se passer à délibérer des motions de même nature: on obtiendrait ainsi quelquefois des décisions contradictoires au cours de la même session.

Bien entendu, il y a le commentaire 288 qui dit bien que les règles qui s'appliquent à la Chambre s'appliquent aussi au comité plénier de la Chambre. Donc, la règle que j'ai citée, même si elle a trait à la Chambre, s'applique aussi au comité plénier.

Permettez-moi maintenant de citer un extrait du commentaire 402 (2). Je prie les membres du comité d'écouter très attentivement ce texte:

Un nouvel article ne sera pas accepté s'il outrepasse la portée du bill, contredit les dispositions adoptées par le comité, ou ressemble en substance à un article que l'on a déjà rejeté par un vote.

L'explication est brève, précise et aussi claire que possible. Même le ministre des Finances doit en saisir la clarté. Ce commentaire figure à la page 291 de la quatrième édition de Beauchesne. Il n'a pas encore été cité jusqu'à maintenant.

Un nouvel article ne sera pas accepté, s'il outrepasse la portée du bill...

Je ne le prétends pas.

...contredit les dispositions adoptées par le comité...

Je ne prétendrai pas cela non plus, bien que l'on puisse faire valoir qu'il contredisait ce qui a été fait lors de notre édute de l'article 50.

...ou ressemble en substance à un article que l'on a déjà rejeté par un vote.

Le dernier membre de phrase s'applique nettement au cas actuel. D'après nous, le nouvel article que le ministre des Pêcheries cherche à insérer dans le bill ressemble en substance à l'article 329, rejeté par un vote lorsque nous avons examiné l'article 50.

• (4.20 p.m.)

Permettez-moi une autre citation, monsieur le président: le commentaire 406, à la page 292 de la 4e édition de Beauchesne. Il comprend cinq parties, mais c'est lalinéa c) qui est pertinent. Le voici:

Un amendement est irrégulier s'il

c) contredit une décision que le comité a rendue au sujet d'un amendement antérieur;

Nous avons eu un amendement à l'article 50 qui a supprimé la revision projetée de certains taux statutaires, et il me semble que la proposition actuelle tendant à inclure, au moyen d'un autre amendement, quelque chose d'incompatible avec la décision que nous avons prise en étudiant l'article 50 est clairement irrecevable.

L'hon. M. Pickersgill: Puis-je poser une question au député?

M. Knowles: Sûrement.

L'hon. M. Pickersgill: A-t-il étudié le point soulevé par le député d'York-Sud selon lequel la disposition en cause est superflue parce que la Chambre a déjà rendu une décision sur le même sujet en étudiant l'article 15? Si oui, il ne saurait sûrement pas faire valoir que la proposition est incompatible avec une décision prise par la Chambre dans un cas plutôt que dans l'autre.

M. Knowles: Le ministre me fait l'effet d'un homme en train de se noyer et qui s'agrippe à un fétu, en essayant de rattacher le problème relatif aux articles 15 et 50 à la difficulté actuelle.

L'hon. M. Pickersgill: Le député d'York-Sud a soutenu que l'article était tout à fait superflu, car nous avions déjà admis exactement la même proposition en étudiant l'article 15.

M. Knowles: Si le ministre s'en tient à cet argument...

L'hon. M. Pickersgill: ...Je pensais seulement que le député essaierait de s'aligner sur le député d'York-Sud.

[M. Knowles.]

M. Knowles: Si le ministre maintient ce raisonnement, il doit alors soutenir que ce qu'il propose maintenant pour l'article 74 n'est pas nécessaire.

L'hon. M. Pickersgill: J'affirme que ma proposition est différente. Tout est là.

M. Knowles: Monsieur le président, au début de mon discours, j'ai dit que je présenterais mes remarques en deux points: le premier traitera des commentaires qui font loi sur ce point et le deuxième, de la question de savoir si la nouvelle proposition est la même en substance que celle qu'on a rejetée l'autre jour.

Je renverrais les députés à la quatrième édition de Bourinot. A la page 329, il est longuement question de la révocation d'une décision antérieure. Bourinot dit:

Mais lorsqu'une question a été renvoyée une fois, on ne peut la proposer de nouveau, même si la forme et le texte de la motion diffèrent de ceux de la motion antérieure.

Il y a quelques instants, le chef de l'opposition citait un passage de la troisième édition de Beauchesne, que l'on retrouve également dans la quatrième édition. Il s'agit du commentaire 163 de la quatrième édition. Selon moi, il s'applique en tous points à la situation actuelle; il ressemble à celui que je viens de citer chez Bourinot. Voici:

Une simple modification de texte qui ne change rien à l'objet d'une question ne suffit pas pour soustraire à la règle interdisant de proposer une motion qui serait la même en substance qu'une autre déjà présentée au cours de la même session.

Je reviendrai à ces mots-là lorsque je comparerai les deux motions, car j'estime que le mot «objet» employé dans la citation lue par le chef de l'opposition et relue par moi est d'importance capitale aux fins de la discussion.

Permettez-moi de revenir à Bourinot pour signaler qu'il traite de la question aux pages 328, 329 et 330 et fait remarquer que la chose se présente très souvent lors de l'étude d'un bill en comité plénier. En d'autres termes, ces commentaires s'appliquent précisément à la situation dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle. Bourinot dit, entres autres choses:

Les *Journaux* anglais fourmillent d'exemples où l'on a éludé le Règlement, avec la permission de la Chambre. Dans chacun de ces cas, la teneur de la motion avait été suffisamment modifiée pour permettre au député intéressé de la présenter à la Chambre. Des motions de ce genre doivent néanmoins être minutieusement étudiées, si l'on veut se prémunir contre une violation manifeste d'un règlement salutaire.

Bourinot devait savoir qui serait ministre des Transports un jour lorsqu'il a spécifié qu'il fallait user de circonspection «pour se prémunir contre une violation manifeste d'un règlement salutaire».

Aussi, je vous signale, monsieur le président, que l'on ne saurait contester la définition du Règlement donné dans les commentaires. Selon le Règlement, lorsque la Chambre se forme en comité plénier pour l'étude d'un bill et qu'une question a déjà été rejetée, on ne peut nous demander de voter de nouveau sur la même question en recourant à un nouvel amendement dans l'étude d'un autre article du bill. Voilà précisément ce que le gouvernement demande. C'est tout à fait irrecevable.

Il y aurait peut-être moyen de contourner la difficulté. Il y a l'expédient, souvent employé par l'opposition, consistant en un amendement présenté à l'étape de la troisième lecture, en vue de soumettre de nouveau la question au comité plénier; il y a aussi une méthode en vertu de laquelle un vote déjà pris peut-être rescindé. Le ministre ne semble néanmoins pas vouloir recourir à ces procédés, permis par le Règlement. Il semble plutôt chercher un moyen contraire au Règlement, de l'avis de certains d'entre nous.

J'ai dit que le début de mes remarques traiterait des commentaires cités et le député de Bow-River, le chef de l'opposition et moi-même, qui sommes de ceux qui ont étudié la question, avons établi clairement il me semble, en citant ces commentaires, qu'un amendement relatif à un autre article du bill, en vue de revenir sur une décision déjà prise,—un amendement pour inclure une disposition déjà rejetée—est manifestement irrecevable.

Il est tout à fait opportun de demander si l'amendement que propose maintenant le ministre des Pêcheries est le même en substance que celui qu'on a rejeté par 59 voix contre 58, lors du vote de mercredi dernier. J'appelle l'attention de Votre Honneur sur les commentaires que nous avons cités. Dans chacun des commentaires, il est question de langage semblable ou le même en substance. Ces commentaires ne stipulent pas simplement qu'un amendement est irrecevable seulement si le libellé est exactement le même. Ils stipulent clairement que, même si les mots sont changés, l'amendement enfreint le Règlement s'il poursuit le même objet.

Quel était l'objet du nouvel article 329, à l'article 50? L'objet était d'autoriser la Commission canadienne des transports à reviser les taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Woolliams: C'est exact.

L'hon. M. Pickersgill: Non pas.

M. Knowles: Ah, oui. Quel est l'objet de l'amendement proposé à l'article 74? L'objet est de rendre possible une revision des taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Woolliams: C'est exact.

M. Knowles: Dans le premier cas, elle était obligatoire en ce sens que le Parlement donnait à la Commission l'ordre de procéder à cette revision. A présent, y a-t-il une différence? Plus les choses diffèrent plus elles se ressemblent parfois. Maintenant ce sont les chemins de fer qui doivent demander une revision, après quoi la teneur de l'amendement proposé hier par le ministre des Pêcheries stipule clairement qu'une enquête sera tenue, de sorte qu'en dernière analyse, le résultat est exactement le même.

Je suppose qu'on pourrait soutenir qu'il existe une légère différence. Dans le premier cas, la revision ne pouvait avoir lieu qu'après trois ans. Maintenant, on peut l'entreprendre après deux ans seulement.

L'hon. M. Pickersgill: Le député devrait exposer les faits correctement. L'amendement qui a été rejeté prévoyait une revision obligatoire dans les trois ans.

• (4.30 p.m.)

M. Knowles: J'accepte cette rectification. L'ancien amendement prévoyait effectivement une revision dans les trois ans. Autrement dit, il n'était pas nécessaire de procéder à cette revision avant deux ans et 11 mois.

Or, il serait maintenant possible de l'effectuer après deux ans. Il s'agit donc d'une question de mois. Au fond, le résultat est exactement le même: on revisera le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Au dire du ministre, la situation est différente. Il a dit que la Commission pourrait examiner tous les autres règlements et taux statutaires qui pourraient être établis entre-temps. Si Votre Honneur prend la peine de revoir certains des commentaires précités, il verra qu'il est réglementaire de proposer un amendement portant sur une question dont la Chambre a déjà été saisie, pourvu que le dernier amendement ne comprenne qu'une partie de la résolution sur laquelle la Chambre s'est antérieurement prononcée. Le ministre essaie de démontrer que son nouvel amendement diffère du premier, parce qu'il renferme beaucoup de choses qui n'étaient pas dans le premier, c'est-à-dire qu'il vise tous les taux statutaires et pas uniquement les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Mais ce n'est pas assez pour que l'amendement soit visé par l'exception prévue par Bourinot. Les dispositions du premier amendement figurent encore dans l'amendement dont nous sommes présentement saisis.

Le ministre a dit que lors de l'étude de l'article 329, la Chambre s'opposait à la présomption selon laquelle ces taux n'étaient peut-être pas compensatoires aux termes de la loi. Hier, en nous fournissant ce bel exemple de Pickersgillisme, le ministre nous a dit qu'il ne tentait absolument pas de faire revenir la Chambre sur sa décision. S'il comprenait bien, ce qui déplaisait à la Chambre, c'était la présomption figurant dans la loi selon laquelle il faudrait effectuer cette revision parce que les taux n'étaient peut-être pas compensatoires. A mon sens, l'erreur n'a pas été éliminée? La loi autorise explicitement les compagnies à demander une revision. Le bill n'a pas besoin de la prévoir pour que les compagnies puissent la réclamer. Elles réclament ce genre de revision depuis des mois. Si cet amendement est recevable et s'il est soumis...

M. Woolliams: C'est une invitation.

M. Knowles: Comme le dit le député de Bow-River, c'est une invitation aux compagnies de comparaître devant la Commission canadienne des transports avec l'appui de la loi et la garantie d'obtenir une audience.

Je dis que tous les éléments de présomption s'y trouvent encore. J'ignore comment quiconque peut soutenir qu'il s'agit ici d'une proposition distincte et, partant, acceptable. Je ne saurais le comprendre à la seule lumière de certaines des choses évoquées par Bourinot et Beauchesne. D'après ce que les autorités disent du mot «objet», ce dernier est le même. C'est ce qu'ont voulu les compagnies. Nul doute qu'elles l'ont indiqué au gouvernement l'automne dernier lors de la grève des chemins de fer. L'une des choses qu'elles voulaient est une revision du tarif du Nid-de-Corbeau. Tel était l'objet de l'article 329, mais il a été rejeté. Voici maintenant que l'article 74 demande qu'on accorde la revision en cause. C'est exactement la même chose. De plus, on peut présumer que si la motion était adoptée elle imprimerait aux initiatives des compagnies le caractère sacré d'une loi du Parlement. Je soutiens qu'en fait le ministre des Transports, qui a passé quelque temps dans la même institution d'enseignement que moi...

L'hon. M. Pickersgill: J'y ai enseigné, mais pas au député.

M. Douglas: Voilà pourquoi le député a acquis quelques connaissances?

M. Knowles: Je me demande parfois ce qu'il y a appris. Il est vrai que le ministre y enseignait des sujets profanes tandis que j'y étudiais la théologie. Je crois que les fils se sont croisés et qu'il a appris quelques trucs. Le ministre a réussi hier à se lever et à déclarer avec toute la suavité dont il est capable pour nous enjôler qu'il ne nous demandait pas de renverser notre position. Or, c'est exactement ce qu'il fait. Il ne pourra pas nous prouver le contraire. Je prétends, Votre Honneur, que l'amendement proposé pour l'article 74 est essentiellement le même que la proposition que nous avons rejetée lors du vote sur l'amendement à l'article 50. Il viole donc les règles stipulées clairement qui régissent la procédure de la Chambre.

M. Olson: Monsieur le président, le député de Bow-River vient je crois, de faire valoir un important rappel au Règlement, celui-là même que j'ai moi-même brièvement mentionné au moment de la mise aux voix. Je crois que le ministre des Transports, le député de Winnipeg-Sud-Centre qui a proposé l'amendement annulant l'article 329, et certains autres députés, notamment le député de Medicine Hat, ont certaines explications à donner à ce propos. Voici pourquoi. Le débat dirigé par le ministre des Transports a porté un grand nombre des députés qui ont pris la parole immédiatement après le vote, à croire que la définition du mot «grain», ainsi que les autres parties du paragraphe (2) de l'article 329, étaient en fait, essentiels pour prolonger la validité des taux du Pas du Nid-de-Corbeau comme on les applique actuellement. Or, après avoir attentivement examiné l'article 329, éliminé, je constate—ou tout au moins je suis porté à croire, car si je me suis déjà laissé induire en erreur il est possible que je le sois cette fois encore—que tous les paragraphes qui suivent le paragraphe 1 ne sont en réalité que des règlements découlant de ce paragraphe, sans plus. Ces autres dispositions du bill sont donc inutiles pour prolonger les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Tous les grains et les produits du grain, comme la farine, etc. y sont compris.

M. Baldwin: A l'exception de la graine de colza.

M. Olson: Le député dit «à l'exception de la graine de colza». A mon avis, cela s'applique même à la graine de colza. Si on se donnait la peine d'étudier tous ces paragraphes comme je l'ai moi-même fait très sérieusement on verrait que le paragraphe 2 du même article stipule simplement qu'aucune mesure ne doit être prise en vertu du paragraphe 1 relativement à une compagnie de chemin de fer qui a augmenté le niveau des tarifs en vigueur le 31 décembre 1966. L'article énumère ensuite les produits qu'on peut transporter. On ne dit pas—d'ailleurs ce n'est pas nécessaire—que

ces produits doivent être transportés au taux le plus bas pour le grain et les produits du grain.

M. Nugent: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

M. le président: Le député de Medicine Hat parle déjà à propos du Règlement.

M. Nugent: Le député devait parler d'une question de Règlement, mais il ne le fait pas; il donne un alibi pour la façon dont il a voté.

M. Olson: Pas du tout. Je signale simplement que certains députés ont fondé leur argument, immédiatement avant et après le vote, sur le fait que le nouveau bill devait contenir les définitions. A mon avis, tous les paragraphes venant après le paragraphe 1 de l'article 329 constituaient, de fait, les règlements mais que le paragraphe 1, à mon sens le dispositif du projet de loi, a été supprimé. Si les députés sont convaincus qu'ils ont peut-être voté pour supprimer sans le vouloir une chose qu'ils désiraient conserver dans le bill —et c'est ce que je voulais dire—cette situation est prévue à la page 137 de la quatrième édition du Beauchesne. On lit au troisième paragraphe du commentaire 162:

• (4.40 p.m.)

Il peut arriver que la Chambre ne soit pas disposée à annuler une résolution, mais qu'elle consentirait à modifier son jugement par l'examen et l'acceptation d'une autre résolution portant sur le même sujet.

Ainsi, si le comité avait par inadvertance détruit une partie essentielle du bill, il pourrait, aux termes de cette règle, non pas obligatoirement annuler l'article entier pour se débarrasser du paragraphe 1, mais modifier sa décision afin de garder ces dispositions qu'exige le bill, surtout d'autres articles du bill. Après avoir examiné attentivement tout l'article 329, qui a été supprimé, et le nouvel article 74 dont le comité est maintenant saisi, je suis porté à dire avec les députés de Bow-River et de Winnipeg-Nord-Centre que le ministre revient avec le même objectif, à certains égards, que renfermait l'article 329.

C'est vrai qu'il y a certaines différences, comme le ministre l'a signalé. J'estime, monsieur le président, que vous devriez tenir compte de ces différences et décider si, d'après vous, elles sont suffisantes pour que le ministre des Pêcheries ait raison de présenter l'amendement à l'article 74. L'amendement modifie entre autres le délai prévu, bien que la discussion entre le ministre et le député de Winnipeg-Nord-Centre n'a pas semblé établir que le délai se trouvait beaucoup modifié.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, puis-je poser une question au député? A-t-il tenu compte des taux substitués? C'est sûrement une différence considérable par rapport à l'article 329.

M. Olson: J'en ai tenu compte car, je le répète j'ai examiné l'article 329 et l'amendement d'assez près depuis que le problème s'est posé. Il ne fait aucun doute que les taux substitués qui figurent maintenant dans le nouvel article 74 représentent une addition à ce que renfermait l'article 329. Il y a d'autres changements aussi. Par exemple, cet amendement prévoit qu'un représentant de la Couronne assistera aux audiences de la Commission. Pareille disposition ne figurait pas dans l'article 329. Un représentant de la Couronne peut assister aux audiences de la Commission pour défendre et promouvoir l'intérêt public.

L'amendement reproduit en termes presque identiques la définition des expressions: «produits du grain», «maintien des tarifs connexes» et ainsi de suite. Le ministre a également allégué une décision du comité concernant l'article 15 qui prévoit que le gouverneur en conseil et la nouvelle Commission des transports auraient, en fait, le droit d'entreprendre une enquête à ce sujet. Je renvoie Votre Honneur et le ministre à l'article 15(1)*e*) qui prévoit les dispositions suivantes:

Outre les pouvoirs, devoirs et fonctions que lui attribuent la loi sur les chemins de fer, la loi sur l'aéronautique et la loi sur les transports, la Commission doit...

e) faire enquête et rapport au Ministre sur les mesures financières qui pourraient être nécessaires pour aider directement tout moyen de transport et sur la méthode d'administration de toutes mesures qui peuvent être approuvées;

A mon avis, on pourrait interpréter cet article de telle sorte que le ministre et la nouvelle Commission des transports auraient le pouvoir de faire exactement ce que proposent les articles 74 et 329. Il y a certaines modifications légères, mais la différence entre l'article 74, tel qu'il m'apparaît, et l'article 15(1)*e*), c'est que si le minitsre devait invoquer les dispositions de l'article 15(1) *e*) dès la proclamation de cette loi, il pourrait demander à la Commission des transports d'entreprendre une étude. Si l'article 74—c'est ici qu'il est différent—était adopté, le ministre et la Commission des transports ne pourraient pas faire d'enquête de cette nature pendant

au moins deux ans et les compagnies de chemins de fer ne pourraient demander à être entendues pendant la même période. Si donc nous insérons cette disposition à l'alinéa *e* du paragraphe 1 de l'article 15, ce sera peut-être une amélioration, pourvu qu'une disposition semblable se trouve à l'article 74, et ainsi, ni le ministre ni la Commission canadienne des transports ne pourront entamer une telle enquête avant au moins deux ans.

Néanmoins, cela ne modifie pas l'argument des honorables députés de Bow-River et de Winnipeg-Nord-Centre d'après qui l'objectif de l'article 329, sur lequel le comité a pris une décision, et celui de l'article 74, sont si parfaitement identiques qu'il nous faudra peser très soigneusement une nouvelle exposition du principe de crainte de violer l'article du Règlement défendant de présenter plusieurs fois le même sujet au cours d'une même session.

M. Woolliams: C'est juste.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, je veux parler précisément du problème qui se pose à nous et de la règle violée, selon moi, mais j'aimerais faire une ou deux remarques préliminaires. J'ai lu la semaine dernière un article de M. Charles Lynch, que j'ai trouvé très intéressant et très drôle, où il se présentait comme observateur. Le matin il observait Mao, en Chine, et l'après-midi, il observait le très honorable John. G. Diefenbaker; il était formé, sur eux, une opinion. Il a reconnu qu'elle était erronée. Moi aussi, je suis un observateur. Matin, midi et soir, j'observe le ministre des Transports. (*Exclamations*) Voilà des années que cela dure.

L'hon. M. Pickersgill: Mais non la nuit, Dieu merci.

L'hon. M. Churchill: J'en ai averti mes collègues. Je trouve l'occupation intéressante. Elle exige beaucoup de temps. Mais j'ai toujours reconnu chez le ministre le mérite de nous tenir en haleine, car il est très subtil. Je ne dirai pas qu'il est astucieux; je m'en garderai bien. Ses mouvements sont rapides et peuvent échapper à l'observateur distrait. Il faut donc être très vigilant à la Chambre des communes. Il faut examiner avec soin ce qu'il présente. Il faut écouter ses paroles attentivement, car parfois, elles ont un sens additionnel qui échappe à ceux qui n'écoutent pas le débat très attentivement. Je répète donc qu'il me manquera lorsqu'il sera rendu au Sénat. Ici, il m'aide à rester jeune car mon esprit est constamment en alerte pour surveiller ce qu'il fait.

[M. Olson.]

Nous avons surveillé le ministre à cet égard. Hier soir, lorsque l'amendement a été présenté, nous avons prudemment réservé notre décision et annoncé que nous étudierions l'amendement avant la séance d'aujourd'hui, pour déterminer s'il était satisfaisant. Voilà pourquoi nous ne nous y sommes pas opposés sur-le-champ. Le ministre, qui peut être un parlementaire habile à ses heures, a dit très gentiment: «Eh bien, nous réservons cette question jusqu'à demain».

Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons. Nous avons étudié la question et le Règlement et nous abordons la question aujourd'hui. Monsieur le président, j'espère qu'on ne trouvera pas à redire parce que nous consacrons un certain temps à l'étude de ce point du Règlement. Certains critiquent et disent que, de temps à autre, la Chambre se lance dans des querelles de procédure, comme ils les appellent. Aujourd'hui, nous discutons de l'un des articles fondamentaux du Règlement régissant le Parlement. Sauf erreur, cette disposition est vieille de 350 ans. Un article du Règlement n'est pas bon uniquement parce qu'il est vieux, mais la disposition en cause a été renouvelée et remise en valeur depuis trois siècles et demi et doit donc être valable.

• (4.50 p.m.)

Si on l'examine, même superficiellement, on constatera, je pense, que le Parlement ne pourrait fonctionner si une décision prise par la Chambre pouvait être renversée presque aussitôt en raison d'une inattention de la part d'un membre d'un parti, ou parce que d'autres députés sont disponibles une heure ou deux après la mise aux voix. Si les décisions pouvaient être renversées aussi facilement, le Parlement perdrait progressivement une bonne partie de son importance. Je ne présente pas d'excuses pour ma participation au débat, ni parce que je demande au comité et au président d'étudier cette question fort attentivement.

Lorsque j'ai expliqué, hier pourquoi j'avais proposé un amendement à l'article 329 sous une forme abrégée, j'ai signalé qu'il comportait certaines complexités et que j'avais choisi une forme abrégée dans l'espoir que le ministre et ses fonctionnaires feraient la substitution nécessaire. Je m'attendais que la substitution faite par le ministre s'appliquerait uniquement à l'article 329, paragraphe 4, qui causait certaines difficultés. La note marginale se rapporte à la signification de «produits du

grain» et de «grain». Lorsque j'ai proposé l'amendement, je n'étais pas du tout sûr de la signification de «produits du grain» et de «grain». J'ai dit hier qu'après avoir longuement cherché dans les statuts, je n'avais pu trouver une définition globale de «grain» ni une seule de «produits du grain». A ce moment-là, je n'étais pas en mesure de rédiger mon amendement de sorte que ces références soient retenues dans le bill. C'est pourquoi je pensais que le ministre et ses fonctionnaires y verraient. Je ne prévoyais pas qu'ils tenteraient de présenter tout l'article de nouveau sous une forme modifiée.

Les préopinants ont cité, au cours de leurs remarques, plusieurs commentaires, que je ne répéterai pas. Toutefois, monsieur le président, j'aimerais attirer votre attention sur un ou deux autres commentaires, car étant donné l'importance accordée à cette question fondamentale, j'estime qu'il faut les consigner au hansard au profit de ceux qui voudront peut-être se reporter au présent débat et à la décision de la présidence.

Je vous signale le paragraphe IX, page 328 de la quatrième édition de *Parliamentary Procedure* de Bourinot, qui s'intitule «La remise en discussion d'une question durant une session». J'en cite un extrait:

> Cependant, d'après une vieille règle parlementaire, on ne peut présenter «aucune question ou motion qui soit, en substance, semblable à une autre sur laquelle la Chambre s'est déjà prononcée dans le cours de la session». La vieille règle parlementaire est ainsi conçue: «Une question, une fois posée, et tranchée soit affirmativement soit négativement, ne peut être ramenée sur le tapis, mais elle doit subsister comme étant la décision rendue par la Chambre.» Sans une telle règle, le temps de la Chambre se passerait à délibérer des motions de même nature: on obtiendrait ainsi quelquefois des décisions contradictoires au cours de la même session.

Les commentaires relevés par le député de Winnipeg-Nord-Centre figurent à la page 329 de Bourinot.

Une autre référence, à la page 545 de Bourinot, est intitulée «Une fois rejeté, un bill ne doit pas être présenté de nouveau au cours de la même session.—Exceptions à la règle.» J'espère que le président examinera ce passage. J'aimerais en citer une phrase vers le milieu de la page:

> Mais si un amendement a été rejeté par un comité plénier au cours de l'examen d'un projet de loi, il ne peut être présenté de nouveau alors que le comité est encore saisi du bill.

Afin de faire profiter le président des recherches qu'ont pu faire les membres de ce côté-ci de la Chambre, j'aimerais consigner au hansard un extrait de la 15e édition de May, qui figure à la page 380 sous le titre «Questions déjà tranchées au cours de la même session». On y dit ceci:

> La Chambre ne peut être saisie d'une motion ou d'un amendement semblables en substance à une question déjà approuvée ou rejetée pendant la session en cours. La règle au complet peut s'énoncer ainsi: Aucune des deux Chambres ne peut être saisie d'une question ou d'un projet de loi identiques en substance à d'autres sur lesquels elles ont déjà eu à se prononcer pendant la session en cours.

A la page 382, le paragraphe intitulé «Répétition de motions déjà rejetées» stipule:

> L'infraction la plus fréquente au Règlement est de chercher à le contourner en soulevant de nouveau, avec des mots différents, les parties essentielles de motions déjà rejetées.

Le paragraphe qui figure à la page 397 est ainsi conçu:

> Pour ce qui est de l'ensemble de la question, on peut dire en général que la raison pour laquelle les motions demandant l'annulation ouverte des votes sont si rares et les règles de procédure protègent avec tant de soin contre l'annulation indirecte des votes c'est que les deux Chambres se rendent compte instinctivement, comme un précédent susmentionné le prouve, que le gouvernement parlementaire exige que la majorité se conforme à une décision prise dans les règles, si inattendue soit-elle, et qu'il est injuste d'avoir recours à des méthodes, directes ou indirectes, pour infirmer pareille décision. La pratique, qui repose sur ce sentiment, vise fondamentalement à protéger les droits de la minorité et d'ordinaire on ne recourt pas à une pratique contraire, sauf si, étant donné les circonstances d'un cas particulier, ces droits ne sont nullement menacés.

Voilà les références que je tiens à signaler à la présidence. Vu l'importance que Beauchesne, Bourinot et May attachent à cette question fondamentale, j'espère que, grâce à elles, la présidence pourra plus facilement en arriver à une décision.

Je ne répéterai pas les arguments du député de Bow-River et du chef de l'opposition sur le fond de cette affaire. Je m'abstiendrai de revenir sur d'autres détails du débat de l'autre jour car, à mon avis, nous avons traité de la question dans ce sens. J'ai voulu m'en tenir au Règlement en ne fournissant que des preuves à l'appui. J'estime que la Chambre a pris une décision au sujet de la revision des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Le ministre utilise des mots différents pour tenter indirectement d'infirmer cette décision. Le but de son amendement est exactement le même. C'est pour appuyer la règle qui interdit d'avoir recours à une méthode indirecte pour annuler une décision de la Chambre que j'ai exposé mon argument.

• (5.00 p.m.)

M. Deachman: Monsieur le président, en discutant de la question de savoir si l'amendement à l'article 74 est conforme ou non au Règlement de la Chambre, le député de Medecine Hat a fait certaines observations au cours desquelles il signalait les différents points du nouvel article 74 qui n'étaient pas dans l'article 329 proposé à l'origine. Je n'ai pas entendu l'honorable député mentionner directement l'article 472 de l'article 74 proposé. Ce nouvel article n'est pas relié à l'ancien article 329 mais se rapporte précisément à la question que j'ai soulevée au sujet du paragraphe 2 de l'article 328, au sujet des tarifs intérieurs du grain entre certains endroits des Prairies et la Colombie-Britannique.

J'ai discuté avec le ministre de la façon de maintenir les mêmes dispositions dans le bill. Je voulais m'assurer avant l'adoption du bill, que nous y avions inséré une disposition qui permettrait un examen approprié du problème des cultivateurs de la Colombie-Britannique et que les résultats de cet examen seraient signalés au cabinet pour qu'il agisse.

Ma seule raison d'intervenir en ce moment, c'est de protéger l'article que j'ai défendu au cours d'entrevues avec le ministre et au cours d'interventions à la Chambre, même si cette disposition n'a pas vraiment trait au taux du pas du Nid-de-Corbeau, mais aux taux intérieurs applicables au grain qui entre en Colombie-Britannique. C'est un problème qui touche les cultivateurs de la Colombie-Britannique mais qui ne touche pas les cultivateurs des autres parties du Canada. Je voudrais simplement, au stade actuel, consigner au compte rendu que cet article est directement relié au paragraphe 2 de l'article 328 qui a été proposé mais qui n'a pas encore été adopté, je crois. Il sera sans doute mis aux voix lorsque le comité sera de nouveau saisi de l'article 50 qui devra être mis au point.

M. Nugent: Monsieur le président, je ne me propose pas de parler trop longtemps au sujet du rappel au Règlement qu'a fait l'honorable député de Bow-River. J'ai noté avec intérêt les observations de l'honorable député de Medecine Hat qui a cherché à expliquer pourquoi, quelques jours après que son parti lui eut montré les mesures à prendre pour défendre ses gens, il s'est récusé quand l'occasion était propice et veut maintenant expliquer son geste. Cela n'a pas éclairci sensiblement le rappel au Règlement.

Je suis stupéfait de l'habileté du ministre à défendre la signification du changement de termes, puisqu'il n'y a pas une grande différence entre l'amendement et l'article proposé qui a été rejeté la semaine dernière. J'espérais que le ministre répondrait à une question, mais il s'y est refusé. L'une des différences essentielles, signalée par le ministre, entre cet amendement et l'article supprimé, tenait au fait que ce dernier contenait une disposition obligatoire, contrairement à l'amendement. En d'autres termes, l'article rejeté prévoyait une révision dans un délai de trois ans, tandis que l'amendement l'autorise après deux ans.

Le discours du ministre pouvait nous faire croire que les députés avaient perdu le sens des réalités, qu'ils n'étaient pas censés être au courant de l'impatience qu'ont les chemins de fer de soulever la question des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous ne sommes pas censés savoir à quel point les chemins de fer sont impatients d'employer tous les moyens à leur disposition pour s'en prendre à ces taux. Nous ne sommes pas censés avoir écouté, la semaine dernière, le débat sur cette question.

J'allais demander au ministre, puisqu'aucun député ne doute qu'à la moindre occasion les chemins de fer ne demandent la révision de ces taux, ce qu'il considère comme vraiment nouveau dans cet amendement. Il propose une enquête inévitable et soutient alors que l'énorme différence entre l'amendement et l'ancien article est celle qui existe entre les trèmes: «inévitable» et «obligatoire». Je crois sincèrement qu'elle se ramène à cela. Or, pour parler franchement, l'argument du ministre est pure sophistique.

Le ministre a ensuite déclaré que cet amendement avait une portée plus vaste que l'article original, car il concerne d'autre tarifs, et non pas simplement ceux du Pas du Nid-de-Corbeau. On a mentionné, au cours du débat, que l'article 15 concerne évidemment d'autres tarifs. On a discuté la question de savoir si l'article 15 rendait vraiment nécessaire l'article supprimé. C'est pourquoi ne n'estime pas très convaincante la thèse du ministre selon laquelle l'amendement élargit la portée de l'ancien article, surtout si l'on considère l'article 15. Quiconque a écouté le débat ou les remarques du ministre ne pourrait découvrir une différence essentielle entre sa déclaration sur cet amendement et celle qui concernait l'article supprimé.

Il nous a dit qu'on ne pouvait pas interpréter cette disposition comme une remise en question des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Il ne s'agissait selon lui que d'examiner les recettes et les frais. C'est exactement l'argument qu'il a soutenu toute la semaine dernière: cette disposition ne compromettrait pas, ni maintenant ni plus tard, les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Il ne comprenait pas pourquoi les membres du comité ne pouvaient saisir son argument, qu'il ne cessait de brandir

comme si les membres du comité, saisissant mal, ne voyaient pas que la Commission se bornerait à se renseigner sur les recettes et sur les frais.

Le comité, à la lumière de cet argument, a virtuellement décidé refuser que personne ne serait invité ou autorisé à examiner les recettes et les frais, car cela prêterait le flanc à une attaque contre les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. C'était cela qu'on voulait éviter. Cet argument a été rejeté chaque fois qu'il a été invoqué par des députés de ce côté-ci de la Chambre. Or, le ministre se sert du même argument pour défendre son amendement d'aujourd'hui; donc, la présidence doit rejeter sa proposition. Il n'aborde pas le problème d'une manière différente.

Le ministre, en modifiant le texte de sa proposition, espère que le comité pourra accepter sa version voulant que cet amendement ne menace pas les taux du Pas du Nid-de-Corbeau et que cette revision des frais et des recettes se justifie. Cependant, le comité la semaine dernière a rejeté cer argument par un vote décisif. Nous ne devrions plus y revenir. Je dois avouer mon admiration pour l'habileté dont a fait preuve le ministre en proposant son amendement. J'admire ses arguments ingénieux. J'admire son effronterie, car il veut nous faire prendre des vessies pour des lanternes.

• (5.10 p.m.)

Comme je l'ai déjà dit à la Chambe, les arguments du ministre m'ont convaincu, si vous permettez de citer un vieil adage terreneuvien, qu'il a un trait de caractère en commun avec le ministre de la Défense nationale—il manie la vérité d'une manière très maladroite. A mon avis, ce serait un triste jour pour notre Règlement, surtout en ce qui concerne les règles régissant le débat ordonné à la Chambre, selon lesquelles une question une fois tranchée ne peut être ramenée sur le tapis—certainement pas au moyen d'un tel stratagème—si nous permettions qu'un cas aussi flagrant que celui-ci, et qui n'est en somme qu'une altération du sens des mots, atteigne son objectif. La décision du comité n'aurait plus ensuite aucun sens, car il suffirait d'altérer le sens des mots un peu plus tard, lorsque tous les membres du gouvernement seraient présents, pour la renverser.

A mon avis, il n'y a rien qui en dit plus long au sujet du ministre que les mots qu'il a lui-même employés lorsqu'il discutait de cette question la semaine dernière. Selon lui, nous ne devrions pas examiner les recettes et les frais, car, en faisant cela, on pourrait s'en servir comme d'un tremplin pour s'attaquer aux taux. Pour cette seule raison, monsieur le président, je vous demanderais de déclarer cet amendement irrecevable.

M. Baldwin: Monsieur le président, j'ai attendu ici essayant de voir sur le visage du ministre un signe de compréhension; j'aurais voulu le voir se lever pour dire qu'il accepte les arguments valables invoqués par des députés de ce côté-ci, supposant que leur qualité aussi bien que leur quantité l'auraient ému. Toutefois, je m'aperçois que tel n'est pas le cas; je dois donc amplifier pendant un bref moment certaines des propositions formulées. Je le fais, monsieur le président, car c'est une question extrêmement importante. Je crois que le ministre tente très ingénieusement de superposer à une règle déjà acceptée de la Chambre ce qui pourrait être une très grave exception.

Je n'ai pas l'intention de revenir sur les déclarations du député de Bow-River, du chef de l'opposition, du député de Winnipeg-Nord-Centre, de l'honorable député de Winnipeg-Sud-Centre et d'autres au sujet de diverses règles tirées de Beauchesne, de Bourinot et de May. Le Règlement existe et le ministre n'y trouve rien à redire; le cas en litige est l'application du Règlement à des faits assez précis.

Par conséquent, monsieur le président, quelles sont l'idée maîtresse, la substance et l'essence de cette modification. Je crois, monsieur le président, qu'il faut comparer la modification à l'article 329, qui a été supprimé, et à l'objectif qu'il se fixait. Je crois qu'il y a trois questions qu'il ne faut pas oublier. Premièrement, quel est le fond de l'affaire dont nous sommes saisis? Deuxièmement, sur quoi porte-t-elle? Troisièmement, quels en seront les résultats?

Quant au fond des questions à débattre, il s'est quelque peu élargi. Mais si Votre Honneur estime que c'est là ce qui distingue cet amendement des autres, nous allons avoir du fil à retordre.

Laissez-moi vous donner une explication tangible. Supposons qu'un article de ce projet de loi stipule qu'une somme de 100 millions de dollars sera versée aux compagnies de chemins de fer sous forme de subvention pour le transport du grain au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Supposons que cet article soit mis aux voix et rejeté en comité plénier. Après cela, monsieur le président, le ministre ou le gouvernement ne pourraient certainement pas proposer un autre article visant

l'octroi d'une subvention de 100 millions de dollars aux chemins de fer pour le transport des céréales au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et d'une autre subvention de 20 millions de dollars à cause d'autres taux statutaires, tout en soutenant que cette proposition serait différente parce que d'autres sommes s'y ajoutent ou parce que d'autres questions entrent en jeu et bénéficient de la libéralité des Canadiens.

La substance de cet amendement renferme en termes précis, comme elle se doit, la même substance qui a été traitée dans l'article proposé 329, rejeté. J'affirme donc qu'il est faux de dire que parce que le gouvernement a ajouté quelques éléments qui pourront être étudiés par la Commission des transports, il a changé la qualité et le fond du premier amendement dont le comité a été saisi.

A la troisième étape, la Commission des transports pourra simplement faire une étude et une enquête, puis présenter des recommandations au gouverneur en conseil pour que certaines sommes soient versées aux compagnies de chemins de fer pour continuer à transporter les céréales aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Monsieur le président, c'est exactement le même but que proposait le premier amendement dont le comité a été saisi, c'est-à-dire l'article proposé 329 qui a été rejeté.

Alors, monsieur le président, il ne nous reste plus qu'à examiner le troisième point, c'est-à-dire la méthode devant permettre aux parties intéressées de s'adresser à la Commission et devant régir, d'autre part, l'étude des demandes. A mon sens, il importe peu que la revision des cas soit obligatoire ou simplement permise. Si le bill portait exclusivement sur des questions de procédure, l'argument du ministre serait fondé. Cependant, tel n'est pas le cas; le bill traite de questions de fond, dont l'une consiste dans l'examen que la Commission devra faire pour déterminer si, dans certaines circonstances, il convient de recommander au gouverneur en conseil de verser certaines sommes. Voilà l'essence même de la partie de l'article 74 contre laquelle nous nous élevons, au même titre que le fond de l'article 329 proposé.

Au sujet des céréales, j'ai l'impression qu'il y a malentendu. Comme le ministre le sait, lorsqu'on parle de taux statutaires, le terme a diverses significations. Nous songeons, entre autres, aux tarifs applicables au transport du grain prévus dans la loi de 1897 et maintenu en vigueur en 1925; nous songeons aussi aux chemins de fer visés par cette loi, ainsi que par l'ordonnance de la Commission des transports du Canada et par une décision que les sociétés de chemin de fer ont librement prise à des fins économiques, dont l'objet était de permettre à d'autres lignes de bénéficier des tarifs en question.

Dans la définition du grain on englobe aussi le lin que la Commission des transports a interprété comme tel—par décision judiciaire, le ministre le sait—et on englobe aussi la graine de colza qui y a été incluse par un amendement apporté en 1960 ou 1961. Donc, les sujets sont incontestablement identiques.

Voilà, à mon avis, le point de vue que la présidence doit examiner attentivement. En formulant cette proposition, nous de l'opposition faisons valoir des arguments qui pourront très bien se retourner contre nous. Somme toute, dans la plupart des cas, c'est l'opposition qui cherche à présenter des amendements et qui s'efforce d'établir la distinction entre les amendements, et les règles en vertu desquelles ils sont présentés, et leurs précédents. Voilà, à mon avis, qui témoigne de l'indépendance, de l'intégrité et de l'honnêteté de l'opposition actuelle puisqu'elle est prête à exposer un point de vue en s'appuyant sur des arguments qui pourront se retourner contre ses membres une autre fois.

Une voix: Lorsque, sous peu, nous formerons le prochain gouvernement.

M. Baldwin: Comme quelqu'un le dit, ces arguments pourront être utilisés contre nous lorsque, sous peu, nous formerons le gouvernement. Cependant, voilà le point de vue que je prie Votre Honneur d'examiner très attentivement. Si Votre Honneur parvient à établir une distinction fondée sur de pareilles raisons, alors, avec un peu d'ingéniosité—ce dont la Chambre ne manque pas, je l'ai constaté—il sera impossible de freiner le recours aux méthodes qui permettent de présenter des amendements même si, à une autre occasion pendant la session, la Chambre a peut-être rendu une décision contraire sur le même sujet. C'est dans cette perspective que je demande à Votre Honneur d'examiner judicieusement la question en rendant sa décision.

• (5.20 p.m.)

Pourrais-je ajouter un mot à l'intention du ministre, non pas sur le rappel au Règlement, mais en guise de proposition. Si la décision énonce que l'amendement n'est pas présenté comme il se doit, le ministre n'a qu'à rayer l'ensemble de l'article 50, qui entraîne l'abrogation des articles 328 et 329 de l'ancienne loi. Nous reviendrions à l'ancienne loi en ce qui concerne le transport du grain aux taux du Pas du Nid-de-Cordeau, et toutes les dispositions résultantes et accessoires s'appliqueraient.

En vertu de l'article 38 de la loi sur les chemins de fer, le gouvernement peut faire un renvoi à la nouvelle Commission canadienne des transports comme le prévoit l'article 74. Je le dis très sincèrement, car, à mon avis, on pourrait fort bien justifier ma proposition. Le gouvernement peut ordonner une enquête, et si la Commission des transports, à la suite de l'enquête, constate que les taux ne sont pas compensatoires, qu'il faut faire quelque chose, la question est renvoyée au Parlement. Ce point est sans rapport avec le rappel au Règlement, mais je le signale au ministre, si cet amendement est jugé irrecevable, la situation ne demeure pas désespérée. Il y a une façon d'en sortir, et c'est par le moyen que j'ai préconisé.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, pour ajouter un mot au sujet du rappel au Règlement, j'aimerais parler de l'amendement à l'article 74 proposé par le ministre. Je n'entrerai pas dans les détails du Règlement, car des hommes plus compétents que moi l'ont déjà fait. Je me bornerai à dire que si vous acceptez cet amendement, Votre Honneur, vous aurez des difficultés. Le comité s'est déjà prononcé sur la question de la revision du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et il s'est prononcé contre cette revision. Si on admet l'amendement dont le comité est saisi, cela pourrait vouloir dire qu'on pourrait proposer un sous-amendement à cet amendement, et que le comité aurait une fois de plus à se prononcer sur une question tranchée mercredi dernier. D'admettre la chose, en l'occurrence, c'est s'exposer dans l'étude de nouveaux projets de loi, à sous-amendement sur sous-amendement, à mises aux voix sur mises aux voix. De fait, ce serait détruire notre procédure parlementaire en comité.

Si le ministre veut faire accepter cet amendement, il doit modifier le paragraphe 2 de l'article 470 ainsi rédigé:

> Sous réserve du paragraphe (3) une compagnie de chemins de fer relevant de la juridiction du Parlement peut demander à la Commission d'enquêter sur les revenus et les frais attribuables au transport de toute denrée...

Après les mots «toute denrée» il devrait ajouter «autre que les céréales aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau».

M. Woolliams: Je suis d'accord.

M. Horner (Acadia): Le comité s'est déjà prononcé sur la question dont il était saisi; donc, elle ne peut pas être soulevée de nouveau. Si le ministre s'inquiète à propos d'autres taux statutaires, il n'a qu'à ajouter le passage «autre que les céréales aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau» aux mots «toute denrée» dans le paragraphe 2.

Il peut certainement prévoir les difficultés qu'éprouvera le comité si cet amendement est inséré dans le projet de loi. La procédure ne sera qu'un simulacre. Nous nous sommes prononcés mercredi dernier contre une revision d'un taux statutaire donné. Le ministre veut maintenant élargir la voie menant à cette revision. D'autres députés ont dit qu'une telle initiative est prévue aux articles 15 et 38. Cet amendement est donc inutile. Il doit être rejeté, ou toute la procédure des comités parlementaires ne sera qu'une farce pure et simple. Je vous exhorte, monsieur le président, à rejeter l'amendement jusqu'à ce que le ministre décide de le remanier.

L'hon. M. Pickersgill: On a soulevé deux ou trois points à l'égard desquels je crois devoir dire un mot. Je devrais peut-être commencer par celui dont a parlé le député de Peace-River. Selon lui, tous les problèmes seraient réglés par la suppression de l'article 50. Il n'a évidemment pas lu les dernières pages du hansard d'hier soir, car il saurait que l'article a été adopté. Aujourd'hui, il demande au comité de renverser une décision déjà prise.

M. Baldwin: Du consentement unanime.

L'hon. M. Pickersgill: Le comité pourrait, du consentement unanime, accepter mon article, ce qui serait aussi facile que d'infirmer l'article 50. Le raisonnement du député ne m'impressionne pas du tout.

Avant de traiter d'autre chose, je dois parler d'un point que le député de Medicine Hat a soulevé et qui m'a préoccupé. A son avis, comme il est question du grain à l'article 329—ou à l'article en cause, quel qu'il soit —un amendement ne serait peut-être pas nécessaire. Pour préciser, je dirai que le nouvel article 328 adopté hier traite du grain et de la farine, y compris la graine de lin, transportés à Vancouver, à Prince-Rupert, à Fort William et à Churchill; il n'est pas question d'autres endroits. Nous avons ajouté Churchill aux endroits visés par les taux statutaires. Les dispositions de l'article 371 visent la graine de colza transportée jusqu'à Vancouver, Prince-Rupert, Fort-William et Churchill.

L'article 471 prévoit un bon nombre d'autres produits du grain qui ne figurent pas du tout dans nos lois actuelles, mais qui sont simplement déterminés par des ordonnances de la Commission ou des décisions du chemin de fer. Nous voulons qu'ils soient inclus dans le bill; nous voulons qu'ils soient prévus par la loi. Ce sont le grain et la farine, y compris la graine de lin et la graine de colza expédiés jusqu'à Victoria, New Westminster et Armstrong, plus les produits du grain aux endroits indiqués dans toutes ces diverses ca-

tégories. J'estime qu'ils sont essentiels et, par conséquent, je ne présente aucune excuse en demandant au comité d'accepter à nouveau ce classement. Tout ce que je voulais dire, c'était que ces denrées sont vraiment essentielles. Je sais que personne ne prend au sérieux ce que j'ai pu dire au sujet du bébé qu'on jette par la fenêtre avec l'eau du bain. C'est ce que j'ai dit au sujet du grain et des produits du grain qui importe.

M. Woolliams: Il ne s'agit pas de cela du tout.

L'hon. M. Pickersgill: Le député reconnaîtra avec moi que je sais ce que je voulais dire même si je ne me suis pas exprimé de façon très claire. Il vaudrait peut-être mieux oublier cette histoire du bébé et de l'eau du bain.

M. Woolliams: Le ministre a déjà commis des erreurs à l'endroit des bébés à Vancouver.

• (5.30 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: C'était à Victoria. L'honorable représentant me rappelle mon passé. A mon avis, il vaudrait mieux oublier cela. J'en arrive maintenant à la thèse du député de Winnipeg-Nord-Centre et, notamment, à une observation qu'il a faite.

Il a dit, sauf erreur, que les chemins de fer pouvaient demander une revision n'importe quand. Si tel est le cas, l'essentiel de l'amendement proposé consiste vraiment dans la disposition selon laquelle les chemins de fer ne peuvent demander une revision que deux ans après l'adoption du bill, dans le cas des tarifs statutaires, et que deux ans après la mise en vigueur d'un tarif substitué. L'amendement actuel diminue donc effectivement le pouvoir général de revision.

L'argument du député d'Acadia m'a semblé, en un sens, le plus ingénieux de tous. Mais il n'en est pas moins mal fondé, à mon avis. Son argument pèche en ce sens qu'il laisse entendre que c'est contre une revision des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau que nous avons voté.

Mr. Horner (Acadia): C'est juste.

L'hon. M. Pickersgill: Bien sûr que non.

M. Horner (Acadia): Si.

L'hon. M. Pickersgill: Le député voudra bien me permettre de terminer. Ce n'est pas le cas, si l'interprétation du député d'York-Sud est juste.

M. Horner (Acadia): Avec des si, on mettrait Paris dans une bouteille.

L'hon. M. Pickersgill: On me permettra peut-être de poursuivre. Le député d'York-Sud a dit qu'aux termes de l'article 25, le gouverneur en conseil pouvait ordonner cette revision, de toute façon.

M. Woolliams: Il s'inquiétait peut-être des suffrages de la classe ouvrière.

L'hon. M. Pickersgill: Peu importent ses raisons, c'est un excellent avocat, le député de Bow-River en conviendra, et il s'y connaît en bons avocats. Le député d'York-Sud a énergiquement soutenu que l'article 329 était inutile, vu que le gouverneur en conseil pouvait exiger n'importe quand une revision de la part de la Commission. J'ai dit que je ne tenais pas à compter là-dessus. En outre, il ne devrait pas y avoir de revision avant deux ans, selon moi. Cette façon de procéder n'était pas satisfaisante.

Mais revenons à notre sujet. Je ne conteste nullement les commentaires cités. Je me demande parfois s'il n'y aurait pas moyen d'abréger toutes ces discussions sur la procédure en nous abstenant tout simplement de mentionner les choses sur lesquelles les deux côtés de la Chambre sont d'accord et en restreignant nos arguments aux questions en litige.

J'admets que si l'amendement proposé par mon collègue, le ministre des Pêcheries, est le même que celui qui a été rejeté, il est irrecevable. Mais je soutiens qu'il ne l'est pas. Il ne traite pas précisément de la même question, en ce sens qu'il traite de tous les tarifs statutaires, et de tous les tarifs éventuels de substitutions. Il est différent du premier, car au lieu d'exiger de la Commission qu'elle procède à une revision d'une série bien précise de tarifs, il lui confère le pouvoir de le faire, dans le cas où une demande lui serait adressée à cette fin par les chemins de fer. C'est là la différence la plus importante de toutes. Au lieu de prévoir que le Parlement décidera d'une revision de telle ou telle chose, on stipule que la compagnie de chemin de fer devra faire une demande à cette fin. Pour ce qui est de l'application de cette disposition, c'est une question de point de vue, même si le député s'est longuement étendu là-dessus. On supposera tout ce que l'on voudra à ce sujet, mais cela n'a rien à voir avec le fond et l'essentiel d'un amendement de ce genre.

Instituer un tribunal, devant lequel une partie peut demander de se faire entendre, et créer une Commission recevant du Parlement l'ordre de procédure à une revision, ce sont là deux choses entièrement différentes. Cela, je le soutiens, équivaut à une différence sensible de principe entre les deux modifications et voilà pourquoi, j'estime que mon honorable ami le ministre des Pêcheries a agi conformément au Règlement en proposant cette modification.

M. Woolliams: Le parlerai brièvement, car j'ai parlé assez longuement en invoquant le Règlement. En toute déférence pour le ministre, je prétends maintenant qu'il tente de faire dévier le débat sur la question. Le principe en litige n'était pas fondé sur la façon dont une revision devait être effectuée, mais sur l'objet de la revision et l'enquête devait porter sur le tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau—un taux statutaire.

Vous avez sans doute remarqué, monsieur le président, que tandis que le ministre cherchait à faire dévier le débat, en s'efforçant de faire passer pour bonne une mesure qui est mauvaise et illégale, il n'a jamais fait allusion aux arguments invoqués par les honorables vis-à-vis. Il devrait avouer maintenant que le tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau représente 99 pour cent des taux statutaires. Nous avons près d'un milliard de boisseaux de blé cette année dans les Prairies et ce blé sera transporté par chemin de fer au tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau. Aucune autre marchandise n'est expédiée en si grande quantité par chemin de fer.

Le ministre veut-il nous faire croire parce qu'il a mettons, un cheveu et un corps, que s'il implante le cheveu dans le corps, il aura créé une chose tout à fait différente? Le ministre ne s'est jamais attaqué à nos arguments, notamment notre allégation selon laquelle cette modification est essentiellement la même que l'article 329. La revision serait identique de même que les preuves et les résultats. La décision serait également la même.

Je signale à la présidence, en toute déférence, que j'ignore comment il est possible de contourner cette difficulté. Pour le faire, il faudrait violer le Règlement. La même chose se répéterait d'un jour à l'autre et la responsabilité en incomberait au ministre. De quoi traite cet article? La seule question qu'il soulève a trait à l'opportunité ou non de reviser les taux du Pas Nid-de-Corbeau. Avec le génie qui le caractérise, le ministre y fait mention des autres taux statutaires. Mais quand on lui a demandé hier quels était ces taux, sait-on ce que le ministre a dit? Il a répondu: «J'ignore ce qu'ils sont.» Monsieur le président, ils correspondent simplement à un cheveu sur ce corps dont je parlais tantôt. Néanmoins, le ministre prétend qu'ils equivalent à une différence de principe.

M. Bigg: Je n'aime pas faire perdre le temps du comité avec des questions de procédure et de Règlement, mais pas plus tard que vendredi dernier, le ministre m'a rappelé que nous progresserions plus vite si nous suivions le Règlement que nous avons établi nous-mêmes. J'aimerais saisir cette splendide occasion pour lui renvoyer la balle.

Une voix: L'avez-vous attrapée, Jack?

M. Bigg: La présente situation ne devrait pas donner lieu à une discussion. Nous devrions, au contraire, en profiter pour garantir à l'Ouest du Canada et aux Maritimes les droits historiques qui leur appartiennent et qui sont essentiels à leur existence. C'est une question de survivance.

Je ne peux m'empêcher de conclure que ce n'est pas le National-Canadien qui a exercé des pressions, car s'il encourt des pertes, c'est nous qui devons payer les pots cassés. La seule justification d'un amendement comme l'amendement à l'étude, c'est que le ministre est harcelé par d'autres personnes qui ont des droits acquis, et qui désirent voir tous nos taux de chemin de fer revisés, à l'exception de quelques-uns dont ils voudraient être débarrassés. Les chemins de fer ont été amplement remboursés par un gouvernement généreux qui leur a accordé des terres, des droits miniers, des droits de passage dans les villes, et le monopole du service postal.

• (5.40 p.m.)

Nous savons tous que lorsque ce projet de loi d'ensemble sera adopté, ceux qui l'interpréteront ne pourront dépasser le texte de la loi et dire: «C'était là la volonté et l'intention des députés». Ils liront la loi et l'appliqueront à la lettre. Cet amendement cherche à faire indirectement ce que le Parlement a refusé qu'on fasse directement.

Nous n'allons pas acheter chat en poche. Nous voulons que cette loi soit aussi précise que possible. Nous ne voulons pas d'une revision des taux du Pas du Nid-de-Corbeau au détriment des gens de l'Ouest et des Maritimes. Ces taux constituent la pierre angulaire de notre survie dans la vie économique du Canada.

Si le ministre est de bonne foi en demandant plus ample examen des questions du colza, de la farine et des autres produits qui seront expédiés via Churchill et les autres ports, au lieu de nous accuser de faire échec à nos propres agriculteurs, pourquoi n'insérerait-il pas dans le bill un texte simple, à la portée de tout le monde, énonçant que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau seront toujours respectés? Le député d'Acadia propose que le ministre, s'il ne projette pas de s'attaquer à ces taux, le mentionne clairement dans cet amendement, ce qui renferme beaucoup de sagesse. Alors, on ne se disputerait pas ce point.

Quant à la procédure, elle est claire et nette. Ce qui a fait l'objet d'une décision, la semaine dernière, ne doit pas être jugé de nouveau. Pour que cet amendement soit jugé recevable, il devra renfermer quelque chose de très précis, quelque chose que le profane peut comprendre, l'assertion que les prérogatives dont nous jouissons en vertu de l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau se trouvent défendues.

M. le président: S'il n'y a pas d'autres commentaires, le comité me permettrait peut-être de faire une brève déclaration maintenant. Je remercie les membres du comité qui ont pris part à la discussion, très intéressante, sur ce rappel au Règlement.

Puis-je vous donner lecture du commentaire 163, page 139, de Beauchesne auquel se sont reportés divers membres du comité, mais que j'aimerais, personnellement, citer de nouveau:

> Une simple modification de texte qui ne change rien à l'objet d'une question ne suffit pas pour soustraire à la règle interdisant de proposer une motion qui serait la même en substance qu'une autre déjà présentée au cours de la même session.

Enfin, la dernière phrase de ce commentaire se lit comme suit:

> Il est, cependant, possible de modifier la nature d'une motion suffisamment pour la soustraire à l'application de la règle.

La présidence doit décider, advenant que l'amendement dont nous sommes saisis soit adopté, si, oui ou non, il serait contraire à la décision rendue par la Chambre mercredi dernier ou, pour m'exprimer autrement, s'il est incompatible avec la décision rendue mercredi dernier par le comité sur le nouvel article 329 de l'article 50?

A mon avis, voici ce que la présidence doit trancher. L'amendement proposé par le ministre des Pêcheries diffère-t-il suffisamment du nouvel article 329 pour constituer une motion différente? Ce n'est pas une question facile à trancher. Votre président a assisté à la majeure partie du débat du comité sur ce projet de loi relatif aux transports et bien que n'affirmant pas m'y connaître en matière de transports, j'ai écouté très attentivement les arguments des députés, surtout ceux qui avaient trait à l'article 329 la semaine dernière.

Je considère comme extrêmement importante la question dont je suis saisi; non seulement en ce qui concerne le projet de loi à l'étude mais aussi quant à notre procédure à la Chambre. Je prierais donc le comité de bien vouloir m'accorder quelque temps pour y penser; je rendrais ma décision quand j'en aurais trouvé une qui me satisfasse.

[M. Bigg.]

Des voix: Entendu.

M. le président: Le comité doit maintenant décider de la ligne de conduite qu'il préfère suivre cet après-midi.

L'hon. M. Pickersgill: Il serait inutile de poursuivre la discussion de l'amendement avant de savoir s'il est recevable. Dans les circonstances, ne pourrions-nous pas convenir de passer à l'article 16 et d'en disposer?

M. le président: Le comité consent-il à ce que l'article 74 soit réservé en attendant que la présidence soit en mesure de rendre sa décision sur le rappel au Règlement, et à ce que nous passions à l'examen de l'article 16 modifié?

Des voix: D'accord.

(L'article 74 est réservé.)

Sur l'article 16—

M. Horner (Acadia): L'article 16 traite de la discrimination. Si une personne peut établir qu'elle est traitée injustement par un mode de transport, elle peut loger un appel auprès de la nouvelle Commission. Il faut étudier soigneusement l'amendement proposé par le ministre à cet article pour voir comment il s'applique en réalité aux expéditeurs qui peuvent être traités injustement par les chemins de fer.

J'ai proposé plus tôt qu'on insère à la ligne 29, à la suite de l'expression «peut nuire à l'intérêt public», les mots «ou à l'entreprise» ou «à l'entreprise d'une personne». Aux termes de l'article actuel, une personne doit prouver que son entreprise est assez importante pour influer sur la collectivité où elle vit, sur une partie de la province dans laquelle elle demeure ou même sur l'ensemble du pays.

• (5.50 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: L'honorable représentant me dirait-il s'il dispose d'un exemplaire de l'article 16 modifié à deux reprises. On a amendé cet article l'autre jour et, de nouveau, hier. A mon avis, c'est dans sa version modifiée qu'on devrait en discuter. Apparemment, je n'en ai pas d'exemplaire supplémentaire, mais je puis passer le mien à l'honorable député.

M. Horner (Acadia): Je vous en saurais gré.

M. Bell: Hier soir, il me semble avoir entendu le ministre dire qu'il y aurait des exemplaires de cet amendement pour tout le monde.

L'hon. M. Pickersgill: J'ai fait imprimer des exemplaires de tous les articles modifiés, mais ils ne me sont pas encore parvenus. J'en ferai faire la distribution le plus tôt possible mais, dans l'intervalle, le député peut se servir de mon propre exemplaire s'il le désire.

M. Horner (Acadia): Au sujet de cet article en particulier, il est difficile de comprendre quel sens au juste le ministre a voulu donner à l'amendement proposé et apparemment accepté.

L'hon. M. Pickersgill: Il ne s'agit pas d'un amendement proposé, mais bien d'un amendement adopté.

M. Horner (Acadia): J'ai dit «accepté»; je prie le ministre de ne pas s'emporter. A la lecture de l'amendement en question, je me demande si le sens de l'expression «intérêt public» est suffisamment net et précis pour s'appliquer à une entreprise telle qu'une petite fabrique d'huile végétale visée uniquement par un tarif ferroviaire déterminé et qui lui paraîtrait trop élevé. Pareille fabrique pourrait s'estimer injustement traitée et vouloir en appeler à la Commission. D'après mon interprétation de l'amendement, la définition du terme «intérêt public» est encore trop large. Elle ne semble d'aucun secours aux petites fabriques qui n'emploient que de six à dix personnes, mettons, et qui, défavorisées par l'application d'un taux de transport donné voudraient interjeter appel. La disposition à l'étude de leur donner réellement pas droit d'appel, puisqu'elle prévoit qu'il faut prouver qu'un tarif est injuste au point qu'il va à l'encontre de l'intérêt public.

Voilà un point qui se recommande, à mon avis, à l'attention des députés, car la définition n'est pas vraiment assez claire pour laisser entendre qu'une personne ou une compagnie aura un droit véritable de prouver que son entreprise est lésée. Il se peut qu'un très petit nombre de personnes ou compagnies de la région se trouvent lésée; elle aurait ainsi du mal à prouver son droit d'interjeter appel et d'être entendue par la Commission. Je voudrais que le ministre dise brièvement si une personne, qui s'estimait lésée et injustement traitée, même si le désavantage du secteur public n'était pas plus marqué que le sien ou celui de sa société, aurait le droit d'interjeter appel en vertu de cet article modifié.

L'hon. M. Pickersgill: Oui. Le député est probablement en possession maintenant de la liasse d'articles. Pareille situation entraîne l'application de l'article 1 et de l'article 16. Si on lit l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 16, on remarque que les mots «intérêt public» comprennent, sans en limiter la portée générale, la définition de l'intérêt public donnée à l'article 1 *d*, que voici:

...que chaque mode de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas

(i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type du trafic ou du service en cause...

N'importe quel expéditeur qui pourrait se prétendre victime d'un désavantage déloyal par rapport à un autre expéditeur dans des circonstances analogues pourrait ainsi fournir un élément de preuve qui lui permettrait d'être entendu par la Commission. S'il parvenait à la convaincre, il aurait alors le droit de faire modifier son tarif par un tarif substitué.

M. Horner (Acadia): Le ministre a proposé que l'on étudie l'amendement à l'article 16, de concert avec celui de l'article 1 en disant qu'un expéditeur peut fournir un élément de preuve pour comparaître devant la Commission, s'il peut prouver qu'un autre expéditeur obtient un meilleur tarif. Pour les besoins de la discussion, supposons qu'aucun tiers ne s'adonne au même genre d'affaires dans un endroit analogue.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne pense pas qu'il doive se trouver dans un endroit analogue. Il suffit que les conditions générales soient analogues. Si deux expéditeurs acheminent des marchandises à environ 300 milles de distance, dans des conditions générales analogues, et en mêmes quantités, ils n'auraient pas à se trouver l'un et l'autre au même endroit.

M. Horner (Acadia): Si le ministre dit, de fait, qu'une personne pourra fournir un élément de preuve et comparaître devant la Commission si elle fait l'objet d'un tarif discriminatoire, j'en conclus qu'il donne une interprétation raisonnable aux mots «intérêt public». Pourquoi ne consentirait-il pas alors à ajouter, comme on l'a proposé aux délibérations du comité, après les mots «intérêt public» les mots «ou son entreprise».

L'hon. M. Pickersgill: Nous abordons ici un sujet déjà traité, je pense. Le député m'a déjà posé presque exactement la même question. Je n'ai pas de nouvelle réponse à lui donner. Comme je l'ai déjà dit, si les frais de transport nuisent à l'entreprise de l'intéressé, je ne vois pas à quelle solution un tribunal pourrait recourir dans ce cas-là. Pour décider qu'un

désavantage excessif joue aux dépens de quelqu'un, il faut sûrement qu'il y ait une autre partie pouvant servir de point de comparaison. Dans ce cas-là, le problème ne se pose pas, il me semble.

M. Horner (Acadia): Je ne suis pas d'accord.

M. McCleave: Monsieur le président, je regrette que le mauvais temps m'ait empêché hier d'assister au long débat sur la protection concernant les provinces Maritimes. J'ai néanmoins eu l'occasion de lire les déclarations du ministre et d'étudier plus avant la loi sur ce point. C'est peut-être une bonne chose que je me sois absenté, car cela m'a permis de reprendre le sujet à tête reposée. Même en tenant compte des modifications apportées jusqu'ici par le comité, le trafic d'exportation passant par n'importe quel port du Canada, ou du moins dans l'Est, ne bénéficie absolument d'aucune protection, selon moi. L'argument que j'ai l'intention d'invoquer ne se borne pas rigoureusement à Halifax, à Saint-Jean ou à quelque autre port de l'Atlantique, mais concerne également tous les autres ports, savoir ceux du Saint-Laurent et des Grands lacs. Je reproche au bill actuel, que est censé établir bien clairement une sorte de politique nationale en matière de transport, d'avoir été conçu par des marins d'eau douce. Le ministre représente peut-être une circonscription à proximité de l'Océan Atlantique, mais il n'en a pas moins suivi les méthodes à courte vue de ses collègues du gouvernement actuel.

• (6.00 p.m.)

Pour faire valoir mon argument, je devrais citer quatre ou cinq articles de diverses lois, dont le présent bill. Avec une telle abondance de documents, par où commencer. Je devrais peut-être souligner de nouveau les propos tenus par mon collègue d'Halifax et qui remontent, en réalité, à la lettre que j'adressais le 6 octobre au ministre des Transports et où j'énumérais les ports canadiens que les diverses lois antérieures avaient protégés.

L'article 42 de l'accord conclu en 1903, avec la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, l'article 13 du chapitre 6 de la loi de 1911 concernant la *Canadian Northern Ontario Railway Company* et le chapitre 20 de la loi de 1914 ayant trait au *Canadian-Northern Railway System* prévoient —sans qu'un seul mot en soit modifié, je pense—ce qui suit:

...le taux d'entier parcours sur le trafic d'exportation du point de départ à destination, ne devra pas être plus élevé en passant par les ports canadiens qu'en passant par les ports des États-Unis.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Quels que soient les droits qu'on ait conférés, ils doivent toujours exister, car après avoir lu et relu le projet de loi, je ne puis voir où sont passées ces lois. Il y a cependant un article qui s'applique particulièrement à l'Est du Canada, où le National-Canadien et le Pacifique-Canadien possèdent des embranchements ferroviaires. Je veux parler de l'article 14(2) de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, qui figure au chapitre 39 des Statuts revisés du Canada, 1952. Voici ce que dit l'article:

Le conseil d'administration doit ordonner, décréter et faire en sorte que toutes les marchandises destinées à l'exportation par mer, qui sont consignées en territoire canadien pour être transportées aux chemins de fer nationaux au point d'origine, ou entre le point d'origine et la mer, soient, à moins que les expéditeurs de ces marchandises n'aient indiqué un autre acheminement particulier, exportées par voie de ports maritimes canadiens.

Autrement dit, à moins que les expéditeurs n'indiquent un autre mode de transport, les chemins de fer du Canada doivent exporter les marchandises des industries canadiennes par voie de ports maritimes canadiens. Voilà, certes, un objectif louable et cette disposition fait partie d'une politique nationale rationnelle des transports qui essaie d'avantager le plus possible toutes les régions du pays. Mais cette disposition ne figure plus dans la loi, car le comité a adopté dernièrement l'article 76 du bill n° C-231, qui abroge la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. L'article 14(2) de cette loi, dont je viens de donner lecture, disparaîtra donc lorsque le Parlement approuvera le bill n° C-231.

La disposition est-elle remplacée? Le ministre a essayé par deux fois de proposer une solution à ce problème. L'une des mesures proposées se rapportait à cet article, car autrement mes propos seraient jugés irrecevables. Il a ajouté les mots suivants à l'article 16(3)*a*): «ou au transport de denrées par voie de ports canadiens». J'ignore quel effet aura cette disposition. J'ai lu tout l'article 16 et je ne crois pas qu'on puisse en déduire qu'une personne pourrait démontrer à la Commission qu'elle serait lésée si les chemins de fer commençaient, par exemple, à acheminer vers les ports de mer américains leurs expéditions destinées à l'exportation.

Quelle que soit l'intention du ministre, je ne le blâme pas de l'avoir, mais je n'approuve pas sa façon de la réaliser. mon avis et suivant l'opinion d'autres personnes avec lesquelles j'ai parlé, y compris des spécialistes en matière de transports ferroviaires, cela ne suffit pas pour réaliser l'objectif louable d'une disposition ordonnant l'expédition de marchandises par Montréal, Québec, Halifax,

Saint-Jean, ou tout autre port, si les chemins de fer en décident autrement.

L'autre question à propos de laquelle on a fait toutes sortes d'histoires hier—je regrette de ne pas avoir été ici pour participer à la discussion mais le temps était bien mauvais —était l'amendement présenté par le ministre des Transports. La partie de l'amendement qui nous concerne ici modifiait le projet de loi en ajoutant le nouvel article 59, et modifiait le nouvel article 343 en ajoutant un paragraphe supplémentaire. La partie pertinente de l'amendement dit ceci:

...Rien dans la présente loi ne doit être interprété comme modifiant toute obligation imposée à une compagnie de chemin de fer assujettie à la juridiction du Parlement par toute autre loi ou tout accord passé en conformité d'une telle loi et exigeant que la compagnie (b) fasse passer le trafic d'exportation par des ports de mer canadiens.

Tout cela semble très bien, mais quels en sont les effets? A mon sens, s'il existe une obligation en vertu de la loi, l'adoption du bill nº C-231 n'y changera absolument rien. Mais l'ennui, c'est que les dispositions qui nous protégeaient sont abrogées par ce projet de loi. A cet égard, par exemple, la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, dont j'ai cité des passages, n'aura plus aucun effet dès l'entrée en vigueur du bill nº C-231.

Je lirai encore une fois l'article pertinent. A mon sens, il s'agit d'une question d'importance aussi capitale que celle dont nous avons discuté tout l'après-midi concernant le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Il est tout aussi important pour les Maritimes d'avoir quelque chose à promouvoir...

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, pourrais-je peut-être aider un peu l'honorable représentant?

M. McCleave: Je ne sais pas si ce que le ministre veut dire m'aiderait, mais je veux bien le laisser parler.

L'hon. M. Pickersgill: Comme la disposition concernant l'acheminement qui figurait à l'origine dans la Partie I de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien a été transférée, en 1955, me dit-on, à l'article 21 de la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, elle est encore pleinement en vigueur.

M. McCleave: Elle est peut-être pleinement en vigueur en ce qui concerne le National-Canadien. J'aimerais lire cet article avant de croire le ministre sur parole. Je suppose qu'il a été renseigné sur ce point par ses fonctionnaires dans la tribune au-dessus. Autant que je sache, rien dans le projet de loi à l'étude n'oblige l'autre grand réseau de chemin de fer à acheminer son trafic d'exportation par des ports canadiens. A mon avis, le bill nº C-231 est incomplet à cet égard. Si nous abrogeons une part importante des mesures antérieures dans ce domaine, je crains également qu'une fois le bill nº C-231 adopté, aucune autre loi ne comportera vraiment d'obligation, car une loi périmée n'impose d'obligation à personne. On ne peut pas prendre une loi abrogée, en extraire un certain article et prétendre que, d'une façon ou d'une autre, cet article est encore en vigueur, à moins que cet article soit spécifiquement maintenu.

• (6.10 p.m.)

J'espère qu'en traitant des problèmes suscités par l'élaboration d'une politique nationale des transports, le ministre et ses conseillers songeront aux ports de mer du Canada, plus précisément à ceux de la côte est, aux prises, depuis quelques années, avec des difficultés sans cesse croissantes et qui ont atteint, cet hiver, leur point culminant.

Les difficultés de la côte de l'Atlantique ont été exposées en détail par les honorables députés de Saint-Jean-Albert et d'Halifax. Ils nous ont cité des chiffres indiquant une diminution substantielle de tonnage dans ces ports, diminution correspondant presque à l'augmentation sensible de tonnage dans les ports du Saint-Laurent. Cela nous préoccupe et je ne crois pas qu'une disposition comme celle de l'article 1 du bill soit très utile. C'est l'expression d'un pieux espoir plutôt qu'une directive légale aux chemins de fer leur enjoignant d'adopter une certaine ligne de conduite.

En lisant le hansard, j'ai suivi de près les arguments présentés ces deux ou trois derniers jours au sujet de l'article 59. J'ai lu et relu l'article. Il ne me convainc pas qu'on fera quelque chose de nouveau pour améliorer la situation des transports dans les Maritimes, surtout dans les ports. Je suis loin d'être pas convaincu qu'on ait ajouté quoi que ce soit pour protéger cette région.

Le ministre peut faire l'une de deux choses. Je crois savoir que le rapport définitif sur l'étude des problèmes des transports dans les Maritimes sera remis au ministre sous peu. Peut-être reste-t-il quelques mises au point à faire, mais si mes renseignements sont exacts, le rapport est presque terminé. J'espère que le ministre pourra promptement en adopter les recommandations de sorte qu'on puisse résoudre les problèmes des transports dans les Maritimes, que le présent projet de loi vise à

peine, dès la présente session ou lors de la prochaine qui, nous l'espérons, commencera dans à peu près un mois.

Peut-être le ministre et ses hauts fonctionnaires pourraient-ils, pendant l'heure du souper, tracer un programme d'aide plus efficace pour les ports de l'Atlantique. Nous ne sommes pas satisfaits du bill nº C-231. Les ports d'Halifax et de Saint-Jean ont gravement souffert. Le ministre s'est exprimé avec chaleur à cet égard, mais des paroles chaleureuses ne peuvent fournir du travail aux débardeurs de ces villes.

Lorsqu'il étudiera le rapport sur l'étude des transports dans les Maritimes, le gouvernement, espérons le, tiendra compte de ce qui s'est dit ici depuis une couple de jours et constatera que le bill nº C-231 n'accorde pas aux provinces Maritimes l'aide dont ces dernières ont besoin pour résoudre leurs problèmes de transport.

Enfin, j'aimerais faire une prédiction. On a beaucoup parlé des taux tarif compensatoires. Permettez-moi de dire, à la Cassandre, qu'on ne peut fonder une politique des transports sur des taux compensatoires. Si nous voulons que l'Ouest canadien et les Maritimes se développent, il faudra nous y prendre autrement.

[*Français*]

M. le président suppléant: Il est de mon devoir, en conformité de l'article provisoire 39A du Règlement, d'informer la Chambre que les questions suivantes seront débattues au moment de l'ajournement ce soir. Le député de Portneuf (M. Godin): Le commerce —Répercussions de l'importation de chaussures sur l'industrie canadienne; le député de Queens (M. Macquarrie): La Chambre des communes—La machine à voter électronique; le député de Bow-River (M. Woolliams): Les parcs nationaux—L'arrêt de causes et le recours à l'expropriation.

[*Traduction*]

M. Bell: Le député d'Halifax m'inquiète, notamment lorsqu'il parle de la réponse du ministre. Le ministre a déclaré que par la modification de 1955 la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada s'élève maintenant à cet égard contre la loi qui s'appelait autrefois la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. De toute évidence, je demande ce qui arrivera aux chemins de fer du Pacifique-Canadien dans les régions des Maritimes desservies par cette compagnie. J'attends impatiemment la réponse du ministre.

[M. McCleave.]

L'hon. M. Pickersgill: Je répondrai, mais j'attendrai d'être mieux renseigné.

M. Bell: J'espère qu'on étudiera cette question avec soin.

L'hon. M. Pickersgill: Je ne veux pas entamer d'argument, mais je veux connaître les faits.

M. Bell: Comme nous en sommes à l'article 16, je voudrais intervenir une dernière fois. A la demande de certains députés de ce côté-ci de la Chambre, on a ajouté quelques éléments à l'article 16 qui seront étudiés par la Commission. Nous sommes heureux de la collaboration que nous avons obtenue, mais nous l'aurions voulue plus complète.

Je voudrais faire quelques observations relatives à cet article. Il ne sera peut-être pas mauvais que je répète mes objections et mes idées. Quelqu'un devra interpréter les nouvelles expressions et les nouveaux mots que renferme cet article en ce qui a trait aux fonctions de la Commission. Avec les années, on a présenté bien des interprétations, et certains mots et certaines expressions ont pris un certain sens. Permettez-moi de signaler que l'expression «obstacle excessif» ne représente qu'un espoir, car cela ne pourra résoudre le problème que soulève la position géographique des provinces de l'Est. J'espère que la Commission donnera à l'expression «obstacle excessif» une interprétation généreuse qui tiendra compte de nos désavantages géographiques. Si elle le fait, nous aurons alors quelque chose de plus que lorsque l'article a été rédigé initialement.

• (6.20 p.m.)

Quant à la dernière partie de l'amendement que le ministre a proposé hier soir, je pense qu'elle est bonne, après l'avoir regardée trois ou quatre fois. Elle ajoute ceci: «du mouvement de denrées à travers des ports canadiens». Si la Commission interprète cette expression généreusement, nous aurons quelque chose qui, tout en étant moindre que ce que nous voulions, nous donnera au moins quelque espoir. Voilà tout ce que j'ai à dire sur l'article 16, pourvu que l'avis du ministre soit juste.

M. Kindt: J'aimerais faire quelques remarques pour être utile au ministre. Quant à l'appel spécial et à l'enquête en question, le ministre sait, à l'instar de quiconque a eu affaire à des commissions, qu'il est beaucoup plus facile à ces dernières de dire non que oui quand on leur demande une enquête spéciale. D'après mon expérience, c'est non dans 75 p. 100 des cas. Autrement dit, après un certain

temps, la Commission proposée en viendra à suivre toujours les mêmes modes de pensée et à verser dans la routine. Malgré tout le respect dû au ministre et son désir de traiter avec justice ceux qui demanderont des enquêtes spéciales ou qui interjetteront appel, je crains que ces derniers s'exposeront, pour ainsi dire, sans beaucoup de chances d'obtenir justice.

Le ministre croit peut-être que l'article répond bien aux besoins de ceux qui veulent une enquête sur le tarif qui leur est imposé. Toutefois, je pense que les chances de succès de ceux qui interjetteront un appel spécial seront presque annihilées par la façon dont la disposition pertinente a été rédigée.

L'hon. M. Pickersgill: Le député de Saint-Jean-Albert voudrait-il m'accorder un instant d'attention? Peut-être ferait-t-il bien de rester auprès du député d'Halifax afin que tous deux entendent ce que je vais dire. Je n'ai pas tout à fait perdu l'usage de mes facultés, semble-t-il puisque j'ai deviné la réponse à sa question; vous m'en voyez heureux. Quoi qu'il en soit, la voici aussi clairement que je puisse l'exposer. La loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne s'est jamais appliqué aux nouveaux it inéraires du Pacifique-Canadien, mais uniquement à ceux du National-Canadien, mais uniquement à ceux du National-Canadien. Les tarifs du Pacifique-Canadien sont demeurés inchangés en raison de facteurs concurrentiels.

Je devrais peut-être me garder d'interpréter la pensée du regretté premier ministre Bennett qui a proposé cette mesure législative, mais je soupçonne la raison suivante d'avoir dominé son raisonnement. Le National-Canadien avait le choix entre plusieurs routes pour se rendre aux ports des États-Unis, ce qui n'était pas le cas du Pacifique-Canadien. Il était loisible au National-Canadien d'utiliser ses propres embranchements au Canada ou ceux du *Grand Trunk* vers Portland. Le National-Canadien était donc en mesure de protéger les ports canadiens. Pour le Pacifique-Canadien, je le répète, pas d'alternative. Il n'a aucun embranchement se rendant aux ports des États-Unis et il ne peut, pour conserver le volume de son trafic ferroviaire, qu'utiliser ses propres embranchements. C'est ce qu'il fait. En tout état de cause, l'abrogation de la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne changera rien car elle n'a jamais été appliquée au Pacifique-Canadien.

M. Bell: Je remercie le ministre de son explication. Si, comme le dit le ministre, la loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ne s'appliquerait qu'au National-Canadien pour les expéditions vers les ports canadiens, mes craintes ne sont pas fondées. Peut-être serais-je assez énergique et entreprenant pour vérifier cela pour toute certitude.

L'hon. M. Pickersgill: Je n'ai rien vérifié moi-même, le député le sait. Je n'aurais pas tant confiance dans mes propres recherches que dans celles des rédacteurs et des légistes aux conseils desquels je m'en suis remis. J'ai la certitude que leurs renseignements sont exacts.

M. Bell: Ce n'est pas une raison pour ne rien inscrire dans le projet de loi.

L'hon. M. Pickersgill: L'argument du député est valable. Si les études présentement en cours en établissent l'utilité pratique, je crois qu'il serait bon d'en faire mention. J'ai répondu presque impulsivement au député, je l'avoue honnêtement, car ayant la carte présente à l'esprit, je pouvais me représenter l'embranchement allant à Portland et je pouvais me rendre compte de la manière dont le National-Canadien pourrait contourner cette disposition. Je ne voyais pas, en revenche comment le Pacifique-Canadien pourrait le faire sans perdre en même temps le trafic au profit des chemins de fer américains. Je ne puis concevoir qu'il le veuille.

Il n'y aurait aucune raison de ne pas le faire, si c'était avantageux; surtout si l'on admet, en principe, qu'une obligation non compensatoire de ce genre, imposée aux chemins de fer, suppose l'indemnisation de ces derniers. Je devrais peut-être déclarer que j'accepte très volontiers les remontrances du député senior d'Halifax. Il a tout à fait raison de dire que nous n'aurons pas, dans un avenir prévisible, une politique nationale des transports au Canada si cette politique est exclusivement fondée sur les taux compensatoires. Ce n'est pas ce que nous essayons de faire. Nous essayons de faire en sorte que les divers transporteurs fassent leurs frais s'ils le peuvent, mais surtout d'assurer à tous les Canadiens des transports adéquats. Si les contribuables doivent assumer les frais d'une part du réseau, ce ne sera pas la première fois que la chose se produira au Canada. Il n'y aurait pas eu de Confédération sans cela.

M. Bell: Je ne cacherai pas au ministre que je suis toujours un peu inquiet des conséquences qu'aura, en définitive, la suppression

de l'exception contenue dans l'article 334 sur les taux compensatoires. J'espère que nous accomplirons néanmoins ce à quoi elle était destinée. Pour terminer, j'espère que les députés sont acquis à l'idée qu'il ne s'agit pas d'un plaidoyer des ports des provinces Maritimes pour obtenir ce qu'ils n'avaient pas. Ils sont actuellement si mal en point qu'ils défendent leur arrière-garde. Ils ne font qu'essayer de conserver ce qu'ils possédaient et ne réussissent guère dans cette entreprise.

M. Cantelon: Hier, monsieur le président, j'ai demandé ce qui en était, au juste, de l'expression «intérêt public» contenue dans l'article 16. Je constate que cette expression est conservée dans le nouvel article 16. Je me rends compte qu'en vertu de cette disposition, l'intérêt public comprend, sans en limiter la portée général, celui que décrit l'article 1. Je crains cependant que la manière dont les tribunaux interpréteront cette expression nuira aux entreprises privées et à certaines personnes. C'est pourquoi j'estime qu'il serait nécessaire de préciser cette expression. Le nouvel article élargit beaucoup la portée de l'article 317 original; il vise maintenant non seulement les chemins de fer, mais aussi les services de transport maritime, automobile, aérien et même les pipe-lines pour denrées. Toutefois, à mon avis, même le nouvel article, qui sera probablement définitif, est presque aussi inacceptable que l'article 317 original. La difficulté tient à l'usage de l'expression «intérêt public», que le ministre s'entête à conserver.

• (6.30 p.m.)

Je ne puis comprendre cette insistance, monsieur le président, car c'est la première fois dans l'histoire de la réglementation des taux, en remontant à 1903, que le gouvernement décide d'obliger l'expéditeur à prouver que le taux dont il se plaint est préjudiciable à l'intérêt public. On ne s'est pas non plus efforcé, à mon avis, de définir l'expression «intérêt public». Il y reste toujours une difficulté inhérente.

L'hon. M. Pickersgill: Le député a-t-il examiné la référence à l'article 1 dans ce qu'il appelle le nouvel article 16 qui, au moment où il a été adopté, semblait satisfaire le député de Peace-River et la plupart des autres députés, et qui a été inséré en grande partie pour donner suite à leur proposition?

[M. Bell.]

M. Cantelon: Je ne sais s'il convenait au député de Peace-River ou aux autres députés qui s'y intéressaient; il ne me satisfait pas et c'est pour cela que j'ai pris la parole. Je pense que d'autres députés sont de mon avis.

Aux termes de ceux des articles de la loi actuelle sur les chemins de fer qu'on veut abroger, l'expéditeur devrait uniquement prouver que le taux était préjudiciable à son propre intérêt ou à celui de son commerce. Pourquoi vouloir modifier cela, monsieur le président? En tout cas, nous sommes loin de l'intérêt public.

Au comité, on avait surtout critiqué cet aspect de l'article 317 initial, en réalité le nouvel article 16 proposé alors qui n'est pas, évidemment, le nouvel article 16 à l'étude. J'estime, et je l'ai déjà dit au ministre, que cette objection est fondée, et il est malheureux qu'on n'ait pas modifié l'expression. A mon avis, un amendement s'impose à cet égard et j'entends le proposer plus tard.

Il est à signaler qu'en soutenant ce point, M. Frawley, qui a présenté le mémoire de l'Alberta, n'a pas manqué de mettre l'accent sur l'expression «intérêt public» à laquelle il s'est vivement opposé. Permettez-moi de paraphraser sa déposition afin de l'abréger. Il a dit que l'expéditeur se plaindrait du taux qu'on lui impose. Il lui faudrait motiver sa plainte en démontrant que le taux nuit à son commerce. Or, comment peut-il motiver sa plainte du point de vue de l'intérêt public quand le taux est préjudiciable à son propre commerce?

Je reviendrai à l'argument de M. Frawley dans un instant, monsieur le président. Il me semble qu'on a fait une concession de plus aux chemins de fer en ajoutant l'expression «intérêt public». Il me semble aussi bien évident que les demandes fondées là-dessus et émanant d'expéditeurs particuliers resteront sans suite car il est impossible de prouver qu'il y a atteinte à ce qu'on appelle, assez inexplicablement, l'intérêt public. Je ne pense pas non plus que l'article 1 supprime cette responsabilité; il donne un droit d'interprétation trop étendu à la Commission et aux légistes. A mon sens, il s'ensuivra que la Commission confirmera les taux contraires aux intérêts de l'expéditeur lui-même.

C'est M. Mauro qui a présenté le mémoire du Manitoba; il n'aimait pas l'expression «intérêt public» lui non plus, comme il l'a fait voir en réponse à une question directe du député de Medicine-Hat, consignée à la page

2697 du compte rendu des témoignages du comité des transports et des communications:

...si nous proposons un amendement dans notre mémoire, c'est que nous n'avons trouvé aucune indication des critères devant servir à déterminer ce qui est contraire à l'intérêt public. Nous avons trouvé un critère négatif: l'intérêt privé n'est pas l'intérêt public. Nous pouvons voir dans la jurisprudence que l'intérêt privé n'est certes pas l'intérêt public. Il ne semble pas que nous puissions trouver l'élément positif de ce qui constitut l'intérêt public, si ce n'est celui qu'indique l'organisme autorisé à le déterminer.

Voilà exactement ce à quoi je veux en venir, monsieur le président—«si ce n'est celui qu'indique l'organisme autorisé à le déterminer». Ici, bien sûr, il s'agirait de la Commission.

Pour revenir au mémoire que M. Frawley a présenté au nom de l'Alberta, on relève, à la page 2766 du fascicule 39 du compte rendu des travaux du comité du 22 novembre, une question de M. Frawley au ministre des Transports sur le point précis de l'intérêt public. M. Frawley demandait:

...comment relier l'intérêt public et le citoyen du sud de l'Alberta qui se plaint du taux qui lui est imposé?

Le ministre a réfléchi un instant et a répondu avec toute l'habileté qu'on lui connaît —ses réponses sont vraiment excellentes —comme il suit:

Si M. Olson me le permet, voilà un point que j'ai oublié de faire valoir. Il va sans dire que nous n'avons jamais songé à limiter les appels aux termes de l'article 317...

Je m'interromps ici pour dire que l'article 317 est devenu en fait l'article 16.

...aux expéditeurs. Aucune raison n'empêcherait le gouvernement de l'Alberta de se plaindre qu'un certain taux est contraire à l'intérêt public.

M. Frawley: Je suppose que le gouvernement de l'Alberta s'attacherait au cas de tel ou tel expéditeur et ce serait seulement la somme des parties. Je ne vois pas très bien comment on éliminerait la difficulté de prouver l'intérêt public.

Ensuite, M. Frawley, avocat qui s'intéresse aux chemins de fer depuis bon nombre d'années, a dit que, à son avis, l'expéditeur ne pouvait pas facilement prouver cette question d'intérêt public. Il est certainement assez étrange que le ministre ait proposé que le gouvernement de l'Alberta mène le combat à sa place, et en l'occurrence, je suis plutôt surpris, car, d'habitude, le ministre ne tient pas de propos étranges. Toutefois, le cas me semble confirmer l'objection de M. Frawley, savoir, qu'il sera très difficile à l'expéditeur de prouver personnellement que son entreprise sert l'intérêt public.

La tentative de dernière heure du ministre afin de mettre sur le même pied l'intérêt public et la situation d'un gouvernement provincial en matière de tarif-marchandises n'est pas très convaincante. En réalité, c'est presque admettre que l'expéditeur, la partie la plus intéressée, se trouvera dans l'impossibilité de prouver que son tarif violait l'intérêt public. Le ministre dit-il donc que l'expéditeur se plaignant d'un traitement injuste doit convaincre le gouvernement de sa province d'exposer son cas à la Commission? Et si l'expéditeur ne réussit pas à engager la province à retenir les services d'un avocat et à s'occuper de tous les cas individuels qui peuvent surgir, cet article 16, tant vanté, auquel le ministre a tant confiance, ne constitue-t-il pas un échec complet? Pour moi, la condition relative à l'intérêt public annihile entièrement l'article 16.

L'opinion du professeur Williams sur l'ancien article 317, presque identique au nouvel article 16, est exposée à la page 2844 des *Procès-verbaux et témoignages* du comité des transports en date du 24 novembre. Je ne citerai pas les paroles du professeur Williams, car n'importe qui peut s'y reporter s'il le désire, mais à son avis, l'article 317 est inacceptable et répréhensible. Il en serait de même du nouvel article 16. A son avis, cet article ne remplace pas les dispositions actuelles de la loi—c'est-à-dire les articles 317, 319, 323 et ainsi de suite—de la loi sur les chemins de fer.

Le professeur Williams se fonde principalement sur la question d'intérêt public, objet de l'article. Celui-ci, à son avis, ne traite donc pas des effets de la rectification d'un taux injuste sur l'entreprise d'un expéditeur privé. Le professeur Williams, autorité internationale en matière d'économique des transports, pense sans contredit que l'exigence relative à l'intérêt public substitue inutilement le nouvel article aux interdictions actuelles contre les distinctions injustes dans l'établissement des taux.

• (6.40 p.m.)

Cela étant—et on m'assure que ces messieurs n'ont pas changé d'avis—je suis convaincu qu'une foule de problèmes se poseront si nous négligeons de modifier l'article 16. C'est pourquoi je vais proposer un amendement, appuyé par le député d'Acadia. Je ne suis pas sûr de donner le numéro exact de la ligne, car les lignes ne sont pas indiquées

dans le texte polycopié que nous avons. Je propose:

Que l'alinéa *b*, du paragraphe 2 de l'article 16 soit ainsi modifié:

A la ligne «peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes.»

Après le mot «nuire», insérer les mots suivants: «a l'entreprise du plaignant ou».

La ligne se lirait alors ainsi: «peut nuire à l'entreprise du plaignant ou à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes.»

Je regrette mais je n'ai qu'un exemplaire de l'amendement.

L'hon. M. Pickersgill: Avant que le président mette cet amendement aux voix, puis-je poser une question à l'honorable député d'Acadia. Je me demande si cet amendement n'a pas été proposé antérieurement et rejeté par la Chambre. Je ne suis pas tout à fait certain. Pourrait-on vérifier? Je sais que l'honorable député à soulevé la question et qu'il a laissé entendre qu'il présenterait un amendement.

M. Cantelon: Avant que l'honorable député d'Acadia réponde, c'est à ce sujet que j'ai interrogé le ministre hier. Je n'ai pas entendu de réponse. Autant que je sache, on n'a rien décidé à ce sujet et c'est pourquoi je l'ai présenté à ce moment-ci.

L'hon. M. Pickersgill: Je suis persuadé qu'il doit y avoir, à ce sujet, un dossier sur le bureau. Le présent débat dure depuis si longtemps que le député ne saurait m'en vouloir de ne pas me souvenir de tout. Je me rappelle que le député d'Acadia a soulevé ce point, ajoutant qu'il présenterait peut-être un amendement. En toute franchise, j'ai oublié s'il en a effectivement proposé un. Il se peut qu'à la suite des amples modifications auxquelles les remarques des députés de Peace-River et de Springfield, je crois, ont donné lieu, que l'honorable représentant ait décidé de ne pas proposer son propre amendement.

Pendant qu'on vérifie ce point, j'aimerais poser au député une question au sujet du rapport existant entre l'article 16 et l'article 1. N'est-il pas d'avis que cet amendement assurera beaucoup plus de droits aux expéditeurs. S'il veut bien se reporter à l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 16, il verra que:

...l'expression «intérêt public» comprend, sans restreindre sa portée générale, l'intérêt public décrit à l'article 1er.

Si l'on se reporte à l'article 1 *d*, on voit que l'intérêt public est défini. Il est stipulé:

...que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas (i) un désavantage déloyal...

Et ainsi de suite.

[M. Cantelon.]

A mon avis, un expéditeur n'a qu'à comparer le tarif qu'on accorde à quelqu'un d'autre dans des circonstances semblables et à affirmer que le taux qu'on lui offre constitue un désavantage déloyal. Ces mots-ci ne sont pas tout à fait identiques au mot «nuire», mais ils sont, à mon sens, beaucoup plus précis et permettraient à une personne de présenter une bien meilleure cause. Comment peut-on nuire à l'entreprise d'un individu? On pourrait peut-être le faire en exigeant n'importe quel taux, dans le cas où il y aurait identité entre le taux depuis Ottawa jusqu'à Halifax et le taux depuis Ottawa jusqu'à Montréal, pour reprendre un exemple cité hier. Dans ces conditions, un expéditeur canadien ne pourrait-il pas soutenir qu'on nuit à son entreprise en accordant, pour ce plus long parcours, un taux peu élevé à une personne ailleurs?

M. Forrestall: Vous nous attaquez encore.

L'hon. M. Pickersgill: J'ai saisi le premier exemple qui s'est présenté. Je devrais peut-être choisir un exemple de l'Ouest. Supposons que le tarif depuis Medicine Hat jusqu'à Winnipeg soit identique à celui exigé pour le parcours Brandon-Winnipeg. Le commerçant ne pourrait-il pas dire que ce tarif constitue un désavantage déloyal pour un expéditeur de Medicine Hat comparativement à celui de Brandon? J'estime que les mots proposés par le député de Peace-River devraient être incorporés à la définition de l'intérêt public pour qu'on ne parle plus de désavantage déloyal, sauf lorsqu'il s'agit de volumes de trafic différents et des autres choses mentionnées ici, reproduction presque textuelle du mémoire du Manitoba, comme le député de Kindersley s'en rappellera sans doute. J'accapare peut-être le temps du comité, mais je le fais en vue de m'assurer si un tel amendement a déjà été proposé.

M. Olson: Ne pourrions-nous pas en avoir un exemplaire? Cela nous permettrait de le comprendre.

M. Horner (Acadia): Le ministre a posé une question, et je devrais y répondre.

M. le président suppléant: A l'ordre, s'il vous plaît. Vais-je donner lecture de l'amendement proposé?

L'hon. M. Pickersgill: Je demanderais à Votre Honneur de ne pas en donner lecture avant qu'on se soit assuré qu'il a déjà été proposé.

M. Horner (Acadia): J'ai formulé une suggestion en ce sens le 10 janvier, lorsque cet article a été débattu pour la première fois,

mais je n'ai pas proposé d'amendement. Je ne l'ai pas fait parce que le ministre, tard le soir du 10 janvier, a proposé un amendement qui, comme je l'ai affirmé ce soir-là, satisfaisait presque nos désirs quant au but du projet de loi. Je voulais l'étudier, et c'est pourquoi je n'ai pas poussé la discussion plus loin. Le lendemain, nous avons abordé l'étude de l'article 16.

Je ne vois pas quel tort pourrait causer l'amendement, et je le commenterai lorsqu'il sera proposé. J'ai peut-être, par ces mots, répondu à la question du ministre. Je permets donc à ceux qui le désirent de prendre la parole.

L'hon. M. Pickersgill: Comme j'ai retiré mon objection, le président pourrait mettre l'amendement aux voix si le député y insiste.

• (6.50 p.m.)

M. le président suppléant: Je tiens à informer le comité que nous allons faire polycopier le seul exemplaire que nous ayons; nous en distribuerons des exemplaires dans quelques minutes aux députés.

L'hon. M. Pickersgill: Le député pourrait peut-être formuler sa proposition de mémoire, car je désire la commenter brièvement.

M. Cantelon: C'est beaucoup demander à ma médiocre mémoire, mais je ferai mon possible. Mon amendement a trait à l'alinéa *b* du paragraphe 2 de l'article 16; il s'agit d'ajouter après le mot «nuire» à la ligne qui se lit «peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes» les mots suivants: «à l'entreprise du plaignant» et la ligne se lirait alors ainsi: «peut nuire à l'entreprise du plaignant ou à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes».

L'hon. M. Pickersgill: Je pourrais en deux mots exprimer mon objection à cet amendement. Ce texte est de portée si générale qu'il risque de donner lieu à toute une série de griefs futiles et à tous les désavantages bureaucratiques d'un système de taux réglementés par opposition à des taux déterminés par la concurrence. Selon moi, la disposition contre un «désavantage injuste» qu'on peut invoquer pour obtenir une audience devant la Commission fournit aux expéditeurs une protection suffisante et explicite.

Je crains beaucoup qui si on permettait aux expéditeurs de prétendre que quelque chose nuit à leur entreprise, la Commission devrait exercer son jugement dans un domaine bien plus vaste que celui de «l'intérêt public», à moins qu'elle ne soit très dure et tienne guère compte des plaintes. Voilà pourquoi je ne suis pas disposé à accepter l'amendement.

M. Olson: J'affirme d'abord que l'article 16 est très différent de l'article initial. Le ministre et les membres du comité permanent savent très bien que lorsque nous avons commencé l'étude de ce projet de loi, il n'y avait pas du tout d'article de ce genre. Je voulais signaler au ministre que nous avons ici une amélioration considérable.

Je ne vois pas non plus sur quoi le ministre fonde son objection à l'amendement proposé. Le député de Kindersley a inséré l'amendement dans un alinéa qui précise que la Commission doit faire enquête si elle est convaincue qu'une preuve *prima facie* a été fournie. En d'autres termes, on élimine la possibilité de présenter des plaintes injustifiées, puisque le requérant doit présenter une preuve *prima facie* avant que la Commission soit tenue à faire enquête.

Le ministre ne l'ignore pas, j'en suis sûr. A l'instar du député de Kindersley, l'élimination de la protection que renfermait l'article 317 me préoccupe. La chose m'inquiétait déjà lorsque le comité permanent a été saisi du bill et, à cette époque, j'ai interrogé des gens qui, à mon avis, connaissaient les tarifs-marchandises et leur application. La Commission des transports du Canada a étudié nombre de demandes alléguant la discrimination. Elles ne pouvaient se fonder que sur un motif: le taux était préjudiciable au plaignant. Parfois, on ne cherchait même pas à soutenir qu'il était préjudiciable à l'intérêt public.

Mais voilà qu'on supprime l'expression protectrice. A la lumière de la protection dont j'ai parlé tantôt, le ministre jugera peut-être opportun de restaurer le droit, ou le privilège traditionnel, supprimé avec l'ancien article 317 de la loi sur les chemins de fer. J'admets, jusqu'à un certain point, que si l'expéditeur a raison de croire que le taux d'un transporteur lui est effectivement préjudiciable, on pourrait soutenir qu'il y va ainsi également de l'intérêt public, puisque l'expéditeur a sans doute des employés et d'autres personnes qui en souffriraient et que cet aspect entre dans la définition de l'intérêt public relativement à l'article 11.

D'après moi, il n'y aurait aucun mal à laisser dans le bill les mots «à l'entreprise du plaignant». Somme toute, si un expéditeur avait un grief, il s'adresserait d'abord à la nouvelle Commission des transports, soit personnellement soit par l'entremise d'un avocat, et si la Commission déclarait immédiatement

que d'après elle, à première vue, aucune preuve de préjudice n'existe en l'occurrence, les choses en resteraient là.

Le ministre n'est-il pas d'avis qu'il serait préférable d'adapter cette disposition aux cas individuels au lieu de permettre que plus tard, des disputes s'élèvent quant à savoir si l'intérêt public est bien en cause et d'avoir à rejeter sans plus de formalités les cas où l'intérêt public n'est pas en jeu? L'avocat du Manitoba, M. Morrow, a dit qu'il pourrait fournir des précédents prouvant qu'une entreprise privée n'est pas une entreprise publique. Dans un décret du conseil que j'ai cité à l'intention du ministre il n'y a pas longtemps, il est dit précisément qu'un requérant ne peut, pour prouver le tort causé à l'intérêt public, se plaindre que son entreprise privée a été lésée.

L'hon. M. Pickersgill: Le député admettra, après avoir lu l'article 1, qu'à l'article 16, le désavantage indu fait partie de la définition de l'intérêt public; dans ce cas, la question ne se poserait donc pas. J'ignore quel autre genre de préjudice il pourrait y avoir. Voilà vraiment ce qui m'intrigue. Je comprends qu'un désavantage indu, une discrimination entre deux expéditeurs cause assurément un préjudice mais j'ignore à quelle autre forme de préjudice songe le député. S'il me donnait un exemple concret, je pourrais peut-être me faire une idée de ce que l'on attend de la Commission.

• (7.00 p.m.)

M. Olson: Je reconnais que si on compare l'article 16 à l'article 1, en tenant compte des relations entre les termes utilisés, on remarque une amélioration sensible sur la présentation initiale. Je ne le nie pas, mais à mon avis un expéditeur peut avoir d'autres raisons de croire qu'il paye une contribution beaucoup trop élevée en plus de ses frais variables.

Le nouvel article 336 sera applicable tant qu'il s'agira de charges légères ne dépassant pas 30,000 livres, mais il perd toute sa valeur dans les cas de chargements lourds suivant l'ancienne formule. Il peut y avoir des cas où les comparaisons sont impossibles, car aucun autre expéditeur ne charge de produit comparable à un point d'expédition voisin. En pareil cas un expéditeur devrait pouvoir signaler à la Commission qu'il lui en coûte trop en plus des frais variables, 200 ou 300 p. 100 par exemple, selon les chargements. Il pourrait convaincre la Commission que le tarif est élevé et soutenir que cela nuit aux intérêts de la région qu'il dessert.

[L'hon. M. Pickersgill.]

Voilà pourquoi, je prétends que dans un autre domaine, il sera difficile de prouver l'intérêt public, mais un expéditeur peut être en mesure de prouver qu'un tarif nuit à son entreprise. Je n'ai pas l'intention d'aborder à nouveau cette question, car je pense que dans ce domaine nous avons progressé.

L'hon. M. Pickersgill: Il était entendu je crois que nous suspendrions maintenant la séance jusqu'à huit heures.

M. le président suppléant: Je voudrais signaler au comité que la présidence désire confirmer le fait que la modification n'a jamais été présentée auparavant.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): A l'ordre. Le comité aurait exprimé le désir de suspendre la séance jusqu'à huit heures. La Chambre y consent-elle?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur suppléant (M. Rinfret): Est-il convenu que le comité reprendra son travail à huit heures?

Des voix: D'accord.

LES TRANSPORTS

DÉFINITION ET APPLICATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Rinfret, reprend l'examen du bill n° C-231 définissant et appliquant une politique nationale des transports au Canada, modifiant la loi sur les chemins de fer et, par répercussion, d'autres lois, et édictant d'autres dispositions résultantes, présenté par l'honorable M. Pickersgill.

M. le président suppléant: En vertu de l'ordre adopté par la Chambre, je quitte maintenant le fauteuil.

(La séance est suspendue.)

Reprise de la séance

La séance est reprise à huit heures.

M. le président suppléant: A l'ordre. La Chambre se forme de nouveau en comité plénier pour étudier le bill n° C-231. Lorsque le

comité a suspendu sa séance à sept heures, il étudiait un amendement proposé par le député de Kindersley. Pour la gouverne du comité, je devrais peut-être donner lecture de l'amendement. Le député de Kindersley propose:

Que l'alinéa b, paragraphe 2, de l'article 16 soit ainsi modifié:

A la ligne «peut nuire à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes».

Après le mot «nuire», insérer les mots suivants: «à l'entreprise du plaignant ou».

La ligne se lirait alors ainsi: «peut nuire à l'entreprise du plaignant ou à l'intérêt public en ce qui concerne les taxes.»

Le député d'Acadia.

M. Horner (Acadia): Monsieur le président, comme je l'ai signalé plus tôt, j'aurais quelques mots à dire sur l'article 16 et l'amendement qui s'y rapporte. En fait, deux articles importants interdisent l'établissement de taux discriminatoires en ce qui concerne les chemins de fer. Quant au nouvel article 336 dont on a traité tantôt, on n'a pu convaincre le ministre de sa modification ni de l'élargissement de la définition d'«expéditeur captif» ou de région captive. Comme on n'a pu l'en convaincre, il ressort plus nettement que l'article 16 devrait au moins être renforcé. Je m'empresse d'ajouter qu'il l'est sûrement par l'amendement du ministre, mais l'est-il assez, vu qu'on n'a pu modifier le moindrement l'article 336?

A mon avis, l'amendement raffermit l'article 16. Il accordera à une personne le droit de comparaître devant la Commission afin de tenter d'établir, de prime abord, que les taux ferroviaires sont discriminatoires envers son entreprise. Ainsi, il n'aura pas à démontrer que les taux sont discriminatoires envers l'intérêt public ou à sa localité, ou à une partie ou à la totalité de sa province, mais qu'ils le sont uniquement à son entreprise.

Pour bien comprendre ce point, il faudrait se reporter à la vieille loi sur les chemins de fer et aux principes énoncés dans le présent bill sur les transports. Sauf erreur, c'est en 1903 que la loi sur les chemins de fer a créé la Commission des transports du Canada. Cette Commission a été établie en raison du climat de monopole qui régnait alors au Canada, en matière de transport par rail. Certains articles de cette loi précisaient ce qui était permis et défendu aux chemins de fer. Au fait, la loi en question prescrivait que les sociétés ferroviaires ne pouvaient hausser leurs taux à moins d'être en mesure de fournir une preuve *prima facie* qu'elles ne pouvaient subsister autrement. A l'époque, c'était aux chemins de fer de démontrer qu'il leur était indispensable d'accroître leurs tarifs, que les nouveaux tarifs n'allaient pas entraîner de discrimination et ainsi de suite.

Dans le présent bill, le fardeau de la preuve incombe à l'expéditeur. Il lui faut établir qu'il est expéditeur captif. Il doit prouver que non seulement il est l'objet d'une injustice de la part d'un service de transport, mais encore qu'il y va de l'intérêt public qu'on prévienne pareille injustice. Il ne lui suffit pas de prouver qu'un chemin de fer le traite de façon discriminatoire, il doit encore établir que cela nuit à l'intérêt public.

A mon avis, on doit étudier tout le principe de ce projet de loi. Le projet de loi permet aux compagnies de chemins de fer de présenter les taux de leur choix. Selon le ministre, l'article 16 fournit une assurance. En fait, cela dépasse largement la portée du premier projet de loi. En étudiant ce premier projet de loi, je constate qu'on y avait apporté 65 ou 70 amendements. Au cours des audiences du comité, on a demandé instamment au ministre de prendre des mesures relatives à la discrimination qui existe dans cet aspect de la question. Il a alors présenté le nouvel article 16 qui remplace l'ancien article 17 de la loi sur les chemins de fer. Mais nous devons nous demander de nouveau quelle protection est accordée à un individu, à un individu captif, ou à une personne qui est victime de discrimination. C'est bien de permettre aux chemins de fer de fixer les taux de leur choix, mais nous ne devons pas oublier que le ministre a avoué que même lorsqu'un monopole existe, on commet encore des erreurs. Dans les témoignages et procès-verbaux n° 23 du comité des transports et communications, il a déclaré qu'il pouvait difficilement en venir à la conclusion que l'industrie serait dans une position plus favorable si les chemins de fer étaient autorisés à établir leurs propres taux. Il a avoué qu'il avait de la difficulté à trouver des domaines où une personne jouirait d'un monopole.

L'on accordera aux chemins de fer le droit d'établir leurs propres taux. Nous en sommes là. Par ailleurs, nous connaissons l'existence de monopoles et savons que dans certaines régions les chemins e fer peuvent être injustes envers un transporteur. Nous devons nous demander quelle protection nous accordons au transporteur individuel victime d'un monopole de fait ou d'un taux discriminatoire établi par le chemin de fer. A titre de législateurs nous devons être prêts à résoudre ce problème. Je dis au ministre en toute sincérité que tout ce qu'il peut opposer à cet amendement, c'est qu'il ouvrira toute grande la

porte à une masse de plaintes futiles. J'exhorte le ministre à repenser à cette déclaration. Il doit sûrement savoir que toute personne comparaissant devant le comité est tenue de prouver que les taux sont discriminatoires envers son entreprise. Autrement dit, elle doit prouver que les tarifs-marchandises entraînent la faillite de son entreprise.

Les représentants de l'Association des sociétés minières ont comparu devant le comité et ont démontré de façon concluante que les tarifs-marchandises compromettaient leurs affaires, que les tarifs-marchandises constituaient environ 50 p. 100 du prix de revient de leurs produits finis. Le professeur Borts, dans sa déposition, a déclaré que la formule prévoyait non pas 150 p. 100, mais environ 350 p. 100 des frais variables.

• (8.10 p.m.)

En repensant à cette situation et en lisant le compte rendu des délibérations du comité, on constatera que l'Association des sociétés minières a déclaré que dans un cas particulier le transport avait constitué 70 p. 100 du prix de revient du produit. J'ai demandé aux représentants de cette association si le bill leur accordait quelque protection et ils ont répondu: non. Je leur ai ensuite demandé s'il était concevable qu'ils perdent leurs marchés à cause de prix trop élevés. Ils m'ont assuré que cela pouvait très facilement se produire. Leurs marchandises sont vendues sur les marchés mondiaux. Comme chacun sait, les tarifs-marchandises des lignes océaniques sont bien inférieurs à ceux des chemins de fer. Je le répète, ils m'ont assuré qu'ils pourraient très facilement, à cause de prix trop élevés, perdre leurs marchés au profit de concurrents d'autres pays. Les représentants officiels de cette association m'ont dit que cela pourrait arriver si nous ne leur accordions une certaine protection.

Le ministre peut parler tant qu'il veut au sujet d'une disposition insérée dans cet article en ce qui concerne la discrimination. A son avis, il doit y avoir deux industries semblables transportant une denrée analogue sur une distance comparable si le taux d'une de ces entreprises est plus élevé que celui de l'autre, l'un des deux taux doit nécessairement être injuste. Cet argument n'a pas de poids. Il n'est pas concluant parce que, dans un grand nombre de cas, il n'y aura qu'une industrie, et le concurrent peut se trouver dans un autre pays et transporter des denrées dans notre pays à des taux applicables au transport océanique de marchandises.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je me demande si le député a examiné

[M. Horner (Acadia).]

le paragraphe 3 (ii) de l'article à l'étude. A mon avis, c'est là un autre cas où il ne devrait pas y avoir de problème car cette disposition se trouve également dans l'article 1 et constitue un des facteurs reliés à l'intérêt public. Voici ce passage:

...un obstacle excessif à l'échange de denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation...

Le député a soulevé les cas de concurrents à l'étranger; mais non pas au Canada. Si un expéditeur peut prouver que les taux établis par le chemin de fer étaient tels qu'ils l'empêchaient d'entrer sur le marché sur le marché d'exportation, il aurait sûrement une preuve *prima facie* l'autorisant à être entendu par la Commission.

M. Horner (Acadia): Je ne me préoccupe pas particulièrement de savoir si une personne pourra présenter une preuve *prima facie*. J'aimerais lui donner le droit de comparaître et d'en appeler aux termes de cet article. Il ne devrait pas avoir à prouver qu'il a ce droit; nous devrions, en tant que législateurs, le lui donner. Qu'il puisse établir la validité de sa cause lorsqu'il comparaîtra devant la Commission, c'est une autre paire de manches. Mais nous devons lui donner ce droit. Je ne désapprouve pas tout l'article 16. J'estime qu'il est bon, bien qu'il puisse être meilleur. A mon avis, cet amendement l'améliorera.

Le ministre a dit qu'il ne pouvait accepter l'amendement parce que ce serait ouvrir la porte à une foule de plaintes futiles. Je ne le crois pas. A mon sens, personne n'établira de réclamation, n'engagera d'avocat et ne fera les frais d'un voyage à Ottawa pour comparaître devant cette commission afin de formuler une plainte futile. J'estime donc que l'argument invoqué par le ministre au sujet de cet amendement n'a aucun poids.

Si le ministre dit que tous ces droits sont conservés et qu'une personne aura, aux termes de l'article 16, l'occasion de comparaître devant la Commission s'il estime que le tarif est injuste, pourquoi ne pas le dire clairement dans l'article? Le ministre voulait, durant l'examen de ce projet de loi par le comité, tirer un grand nombre de choses au clair. Il veut préciser la définition de «grain». Il n'y a jamais eu de définition semblable dans l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau; la définition s'est faite au cours des ans et est maintenant acceptée par les tribunaux. Le ministre veut une définition précise dans le cas du «grain» mais il ne veut pas déclarer positivement que si l'entreprise d'une personne subit quelque préjudice, elle peut

comparaître devant la Commission pour exposer son cas. A notre avis, elle ne devrait pas avoir à prouver qu'elle a le droit de comparaître.

J'appuie l'amendement avec enthousiasme après avoir étudié avec soin l'article 16 proposé par le ministre. J'exhorte celui-ci à nous présenter un meilleur argument qu'il ne l'a fait jusqu'à maintenant quant au principe de la liberté d'action et à toute une masse de plaintes frivoles présentées à la Commission. Je l'exhorte à accepter cet amendement. Je sais combien accommodant il a été au cours du débat. Il devrait accepter l'amendement, car, selon son interprétation, l'article 16 prévoit déjà tout cela et l'amendement ajoute donc bien peu de nouveau. Selon notre interprétation, l'amendement donnera au particulier le droit absolu, s'il s'estime traité injustement, de préparer sa cause, de constituer avocat au besoin, de venir à Ottawa et d'essayer de prouver son point de vue. Je n'ai pas l'intention d'en dire plus sur cet amendement. Encore une fois, je prie le ministre de l'examiner très attentivement, d'invoquer de meilleures raisons pour le rejeter ou de l'accepter.

M. le président suppléant: Plaît-il au comité de se prononcer sur l'amendement?

Des voix: D'accord.

M. le président suppléant: L'amendement est-il adopté?

Des voix: Non.

Des voix: Sur division.

(L'amendement de M. Cantelon, mis aux voix, est rejeté sur division.)

M. Woolliams: Vous avez gagné celui-là, Jack.

M. le président suppléant: Je déclare l'amendement rejeté sur division. L'article 16 est-il adopté?

M. Bell: Monsieur le président, nous consentons à ce que l'article 16 soit adopté. Je crois que nous nous entendons tous là-dessus de ce côté-ci de la Chambre. Nous aimerions savoir ce qu'il faut faire au sujet de ce bill. Sauf erreur, la présidence rendra sa décision au début de la soirée. Il me semble qu'on l'a laissé entendre.

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je pourrais peut-être rectifier le point de vue du député. On a, sauf erreur, informé certains d'entre nous qu'on ne rendra pas la décision ce soir. J'espère ne pas me tromper. Je crois savoir que l'article 74 ne fera pas l'objet d'une décision ce soir. Il conviendrait, dans ce cas, d'aborder l'étude de l'article 1 qui est le dernier article en suspens et de conclure les remarques générales sur cet article. Nous pourrions ensuite passer à d'autres travaux, car la séance risque de piétiner si nous devons attendre une décision sur l'article 74. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas revenir à l'article 1, si un député veut le commenter d'une façon générale.

M. le président suppléant: L'article 16 modifié est-il adopté?

(L'article modifié est adopté.)

M. le président suppléant: Le comité consent-il à passer à l'étude de l'article 1 modifié?

Des voix: Entendu.

Sur l'article 1—*Politique nationale des transports.*

M. Cantelon: Monsieur le président, je tiens à faire quelques remarques à propos de l'article 1. Nous avons consacré énormément de temps à l'étude de cette mesure tant en comité qu'en Chambre. En effet, nous l'avons étudié pendant deux mois avant les vacances de Noël et chaque jour depuis la reprise de la session. C'est un projet compliqué à l'extrême qui en a vu de dures au cours de sa longue histoire avant d'en arriver à la présente étape, soit sa mise aux voix.

• (8.20 p.m.)

Une commission royale d'enquête, nommée en 1958, soumettait son dernier rapport en 1961. Le premier projet de loi, soit le bill C-120, fut retiré en 1964, et le texte actuel, le bill C-231, est unique en ceci que le comité des transports l'a étudié avant qu'il subisse la deuxième lecture à la Chambre.

Le rapport MacPherson a établi le principe sur lequel le ministre a fondé le bill C-231, soit que les chemins de fer devraient être libres d'établir des tarifs concurrentiels. Je le répète; je n'admets pas ce principe et tout ce que j'ai entendu ici au cours du débat ne m'a pas fait changé d'avis.

On a si malmené le premier projet de loi lors d'une réunion impromptue du comité des transports que le ministre l'a retiré. On l'a ensuite refondu entièrement, peut-être devrais-je dire refondu encore une fois.

La deuxième version du bill parue deux ans plus tard, comportait déjà quelque 70 amendements adoptés au comité avant d'atteindre la Chambre. J'avoue ignorer au juste

combien d'amendements on y a apportés au comité plénier, et je doute que personne le sache.

On comprend facilement alors que la plus grande prudence s'impose avant d'attaquer le projet de loi, surtout compte tenu du grand nombre de modifications apportées. Malgré cela, je compte faire comme bien d'autres. Mes observations en l'occurrence seront d'ordre général, car nous avons eu toutes les occasions voulues d'entrer dans les détails lors de l'étude du bill, article par article.

Le projet de loi répond à l'attente du ministre en ce qu'il permet à la concurrence entre les divers modes de transport, par chemin de fer, par camion, par air et par eau, de déterminer les tarifs à adopter. De fait, la Commission MacPherson, instituée à cette fin, recommandait la chose, et les spécialistes qui la composaient devaient sûrement savoir à quoi s'en tenir là-dessus. Mais devons-nous accepter aveuglément les vues de ces spécialistes? D'après moi, non, car souvent les experts ont tort.

M. Richard J. Needham, chroniqueur au *Globe and Mail* de Toronto, l'exprime beaucoup mieux que je ne saurais le faire quand il écrit dans le *Canadian Churchman* du mois de décembre 1966:

> J'ai passé cinquante ans à écouter les spécialistes et, chaque année, mon respect pour eux diminue. Les spécialistes m'ont assuré qu'il n'y aurait pas de Seconde Guerre mondiale. Il y en eut une. Les spécialistes m'ont assuré que la Seconde Guerre mondiale serait suivie d'une crise économique désastreuse. Tel n'a pas été le cas. Depuis quelques années, les spécialistes m'assurent qu'une nouvelle machine—qu'ils appellent l'automation—priverait des millions de Canadiens de leur emploi. Qu'est-il arrivé? Dans presque tout le pays, les employeurs réclament des travailleurs à grands cris. Il y a une grave pénurie de travailleurs, et aucun relâchement en perspective.
>
> Le travail, de nos jours, a ses légions de spécialistes, comme le patronat, comme les gouvernements et leurs organismes multiples. Ces spécialistes parlent tous en même temps; ils se contredisent d'habitude et ils sont souvent dans l'erreur. Comment pourrait-il en être autrement? Malgré tous leurs tableaux et leurs graphiques, leurs statistiques et leurs extrapolations, ils soupèsent deux impondérables: un avenir qui est et qui demeurera toujours le secret de Dieu; et cet élément intangible, contradictoire et incertain, la nature humaine.

Cependant, pour ceux qui pourraient considérer ces vues comme absolument hérétiques, j'invoquerai plus tard certaines autorités dont les opinions diffèrent sensiblement de celles de la Commission MacPherson.

Le ministre se trompe s'il croit que les chemins de fer fixeront des taux équitables, car ils exigeront tout ce qu'ils pourront obtenir. Si le ministre réalise les objectifs énoncés dans le bill, il causera de graves injustices

[M. Cantelon.]

—j'insiste là-dessus—car toutes les régions de ce très vaste pays ne seront pas traitées équitablement si nous permettons aux chemins de fer d'imposer les taux que les gens sont prêts à payer. De toute évidence, le ministre croit que l'article 16 du bill, le nouvel article 16, et les articles 317 et 336 prévoiront des sauvegardes pour empêcher les chemins de fer de surtaxer l'expéditeur. Je n'en crois rien, tout comme bien d'autres.

Il ne faut pas nous leurrer au point de croire que les chemins de fer baisseront leurs taux ou même les maintiendront. Ils vont sûrement les augmenter. Le projet de loi leur en donne le pouvoir et ils ont l'intention d'en profiter.

L'adoption de ce projet de loi n'accorde aux Canadiens qu'une seule protection: la possibilité d'une concurrence suffisante. Le ministre espère qu'elle exercera sur les chemins de fer une pression si efficace qu'ils seront obligés d'imposer un tarif conforme, non pas à l'intérêt des chemins de fer, mais à celui de la nation. A mon avis, certaines régions de notre pays ne bénéficient pas de cette concurrence, et n'en bénéficieront pas dans un proche avenir; d'où, selon moi, la discrimination. En outre, pour certains produits, il n'est pas certain que la concurrence parviendra un jour à régler efficacement les taux.

Par suite des objections formulées par l'opposition, le ministre a remanié l'article 1. Il espère avoir éliminé ainsi la discrimination exercée par les chemins de fer dans certains secteurs. Je l'espère aussi, mais j'en doute, car le principe de la concurrence ne peut pas, selon moi, jouer d'une manière efficace.

J'ai dit «intérêt national» en pesant bien mes termes. Quand sir John A. Macdonald a fait construire le premier chemin de fer national, il savait qu'à défaut d'un tel lien la partie ouest du Canada tomberait dans l'orbite des États-Unis. Les libéraux d'alors ne comprenaient pas cette vérité. Je doute que la vision de notre ministre des Transports soit plus claire. Ne sait-il pas que les chemins de fer restent des instruments de la politique nationale et qu'ils doivent le rester dans notre pays si vaste et si varié?

Suivant le principal argument du ministre, en laissant aux chemins de fer la liberté de fixer leurs taux, on épargnera au pays l'obligation de leur verser la subvention annuelle de 100 millions de dollars. C'est peut-être vrai, mais il en coûtera beaucoup plus cher au pays tout entier. Pis encore: il y aura tellement d'inégalités et d'injustices dans la répartition des frais, que certaines régions orienteront leur trafic de marchandises du nord au sud pour échapper à ces injustices.

Une chose pourrait empêcher cela d'arriver. C'est une politique tarifaire si stricte qu'il serait impossible d'importer des marchandises en provenance des États-Unis au Canada par les chemins de fer de l'Ouest, à un prix rentable. Vraisemblablement, la même dérivation du trafic aurait lieu dans les Maritimes. Toutefois, comme, sauf erreur, l'un des nouveaux aspects de la politique libérale est de se rapprocher du libre échange, l'argument est fort populaire dans les rangs du parti depuis quelque temps. Le cas échéant, rien ne pourra empêcher l'acheminement nord-sud de s'accroître rapidement.

Une fois cette formule établie, le préjudice causé au pays ne se restreindra pas uniquement à l'Ouest et aux Maritimes, qui, évidemment, s'en ressentiront en premier. Il en résultera un niveau de croissance bien moindre pour le Centre du Canada quand cette région aura nécessairement perdu des affaires. D'autre part, ce désavantage économique, avec toute la controverse du bilinguisme, et du biculturalisme à laquelle l'Ouest canadien a été soumis, et dont, je regrette de le dire, il commence je crois à s'irriter, encouragera la tendance à se tourner vers les États-Unis qui l'importeront ainsi sur le Centre du Canada.

A quoi aboutira, en fin de compte une politique qui nous obligera à commercer avec les États-Unis d'abord, et l'Est du Canada ensuite? L'avenir seul nous le dira. Je ne suis pas prophète mais, comme Canadien, ce que je crois déceler ne me plaît pas du tout.

D'aucuns diront que cette nouvelle orientation du commerce est une forme de concurrence. Bien sûr, mais j'hésite à croire que les chemins de fer renonceront à l'avantage immédiat d'un haut tarif et des bénéfices actuels en faveur d'un accroissement de leurs affaires et de leurs bénéfices à l'avenir. Je ne crois pas non plus qu'ils soient assez altruistes pour faire passer l'intérêt national avant celui de leurs propres chemins de fer.

• (8.30 p.m.)

Mais laissons de côté cette hypothèse pour passer aux opinions positives de ceux pour qui laisser les chemins de fer libres d'établir leurs tarifs serait néfaste. Le *Star Phœnix*, de Saskatoon, signalait dans son numéro du 25 novembre le point de vue de M. E. W. Williams, professeur en matière de transport à l'université Columbia, et qui a acquis une expérience considérable dans le domaine du transport. Il y a quelques jours encore, le député d'Acadia nous donnait la liste de ses titres et nous faisait part de ses opinions. Il a témoigné devant bon nombre de comités des transports des États-Unis et devant la Commission royale d'enquête MacPherson chez nous. Voici ce que disait M. Williams, devant le comité des transports de la Chambre, tout en parlant des répercussions de la concurrence sur nos chemins de fer:

> Le bill n'a pas d'équivalent à l'étranger.

Que veut dire par là M. Williams? Je crois qu'il nous accuse carrément de stupidité. Je continue ma citation:

> La concurrence exerçait sur les chemins de fer canadiens une influence restreinte et dans bien des cas complètement illusoire.

Voilà une déclaration d'un spécialiste dans ce domaine, selon laquelle la concurrence au Canada n'est pas assez vive pour réglementer les taux. Aucun autre pays du monde ne croit que les chemins de fer devraient être libres de fixer leurs propres taux, entièrement dictés par la concurrence. Cette pratique, à ma connaissance, n'existe dans aucun autre pays au monde. Les autres pays ne croient pas qu'une concurrence suffisamment vive puisse jamais réglementer leurs chemns de fer; pourquoi alors y croyons-nous au Canada?

M. A. D. Mauro, légiste de la province de Manitoba, a signalé le grand danger qui menace l'Ouest canadien et les Maritimes dans son mémoire au comité des transports, en disant que les chemins de fer, par la réglementation des taux, pourraient déterminer l'expansion de certaines régions du pays. J'aimerais citer ses paroles, rapportées dans le numéro du 1er décembre 1966 du *Western Producer*:

> ...une des questions urgentes dans cette ère nouvelle de mesures législatives sur les chemins de fer est le danger que ces derniers, libérés de presque tout contrôle des taux, puissent, grâce à leurs taux, déterminer quelles régions du Canada seraient mises en valeur et par quelles compagnies. Voilà surtout pourquoi nous sommes ici.

Le projet de loi, je le sais, a été modifié de façon à éliminer aussi complètement que possible la discrimination régionale. Évidemment, d'après le ministre, le projet de loi sous sa forme actuelle ne permettrait pas une telle discrimination en ce qui concerne les taux, mais les craintes de M. Mauro étaient naturelles et on ne peut pas les prendre à la légère, même maintenant. Le ministre a dit qu'à son avis les amendements qui devaient être présentés apaiseraient les craintes de M. Mauro. Mes propres craintes, je l'admets, ne sont pas complètement apaisées et, après des conversations que j'ai eues avec M. Mauro à la mi-décembre, je suis assez sûr que, pour lui comme pour moi, le projet de loi modifié laisse subsister des craintes.

L'Alberta, le Manitoba et les provinces Maritimes craignent la discrimination régionale. Pourquoi? Parce que le projet de loi abroge les articles et les lois qui protégeaient ces régions contre l'imposition de taux injustes. M. Mauro, du Manitoba, M. Frawley, de l'Alberta, et M. Dickson, des Maritimes, ont formulé très clairement leurs craintes. Les professeurs Williams et Borts ont renchéri là-dessus. Si vous vous demandez ce que pense la Saskatchewan, tout ce que je puis dire, c'est qu'elle a présenté au comité des transports un mémoire bien inoffensif, indiquant que les libéraux de cette province ont hésité à froisser ceux d'Ottawa. L'opposition officielle de la Saskatchewan a adopté une tout autre attitude. Ce fut la même chose pour les députés fédéraux de cette province, qui n'aiment guère ce projet de loi et ne partagent pas les opinions du gouvernement libéral de la Saskatchewan.

On a évidement éliminé l'article qui prévoyait une revision du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau dans trois ans. Mais le nouvel article 74 ramène par voie détournée la disposition rejetée. Comme la présidence ne s'est pas encore prononcée sur cet amendement, je ne devrais pas, je pense, en parler davantage.Il est étrange, cependant, que la situation financière des chemins de fer s'améliore au cours des années où ils transportent de grandes quantités de céréales. Les chemins de fer affirment qu'ils transportent les céréales à perte. En toute logique, on devrait donc supposer que le montant de leurs pertes s'accroît proportionnellement au volume de céréales qu'ils transportent. Si le ministre est si sûr que la concurrence est assez vive actuellement au Canada dans le domaine des transports, pourquoi tient-il à cette exception à sa politique, exception qui permettrait aux chemins de fer d'établir leurs propres taux? C'est très étrange, en effet, mais cela peut s'expliquer si l'on considère l'attitude de l'Ouest à l'égard du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Le projet de loi crée, dans sa Partie I, une Commission des transports destinée à réaliser les objectifs du bill et de réglementer les divers moyens de transport auxquels il s'applique. Les pouvoirs qui sont conférés à cette Commission sont tellement étendus que le Parlement exercera sur elle un contrôle très restreint voire négligeable si l'on excepte le rapport annuel de la Commission. Peut-être que la Commission s'acquittera bien de son rôle, mais peut-être que non.

Si les nominations sont faites judicieusement et si le ministre exerce un contrôle ferme, tout ira bien. Mais si les nominations sont peu judicieuses, le Parlement et le pays peuvent s'attendre au pire. Et même avec des nominations excellentes, à la longue les meilleurs ne peuvent-ils se laisser corrompre? Il y aura de fortes personnalités qui—revers de la médaille—croiront en savoir plus que le ministre ou que le Parlement sur les politiques à suivre. Avec un ministre mal informé ou trop mou—car le ministre actuel ne sera peut-être plus ici dans dix ans—personne ne peut prévoir les erreurs possible. J'estime que l'actuel comité parlementaire des transports sera totalement incapable d'analyser les actes d'une Commission des transports aussi vaste. Il n'a ni le personnel ni le degré d'expertise nécessaire. Il faut absolument prévoir des mesures pour maîtriser ce monstre tentaculaire, ou le Parlement et le pays s'en repentiront.

Et pourtant le ministre et son parti ont rejeté nos propositions et nous devrons je le suppose faire bon ménage avec la Commission. Des dispositions sont prévue dans le projet de loi en ce qui concerne la recherche. Il y a longtemps que nous avions besoin de telle dispositions, particulièrement en ce qui a trait aux chemins de fer. Les chemins de fer se sont contentés de poursuivre leur petit bonhomme de chemin, sur leurs veilles voies, dans leurs vieux wagons, si j'ose dire. Je propose au ministre de créer une chaire des transports dans une de nos universités. Nous y formerions nos propres M. Williams et nos propres M. Bortes, hommes possédant une science approfondie de tous les aspects du transport.

L'hon. M. Pickersgill Puis-je poser une question au député?

M. Cantelon: Certes.

L'hon. M. Pickersgill: Le député n'a-t-il pas été aussi impressionné par M. Armstrong, de McGill, que par ces deux messieurs de l'étranger?

M. Cantelon: Je l'ai été, en effet, et j'aurais probablement dû mentionner son nom. A mon avis cependant, nous avons trop peu d'experts de ce genre. A mon sens, la mesure que j'ai proposée nous permettrait d'en avoir beaucoup plus dans le domaine des transports. J'essayais de signaler plus précisément que, si nous avions une chaire des transports, il y aurait des recherches et une politique de développement direct qui profiteraient à tout le pays. Il faudrait aussi la subventionner suffisamment pour qu'elle puisse faire de la recherche dans tous les aspects des transports, dont le moindre ne serait peut-être pas l'économie de l'établissement des tarifs.

Si je m'intéresse tant à la recherche en matière de transports, c'est qu'à mon avis nous nous laissons devancer rapidement dans

notre façon actuelle de manutentionner le grain. Quand nous avons commencé à en vendre de fortes quantité, il y a plus de 50 ans, notre système de manutention était alors le plus moderne au monde. De nos jours, il ne suit plus le progrès. Nous transportons beaucoup plus de grain et, à mon avis, nous devons enquêter sur toutes les phases de la manutention de cette denrée, non seulement quant aux chemins de fer, mais aussi par rapport aux élévateurs et aux terminus.

• (8.40 p.m.)

Une faculté de recherches en matière de transport, établie dans l'une des universités et pourvue de fonds suffisants, pourrait mener une enquête approfondie sur les modes d'exploitation actuels des chemins de fer et recommander, j'en suis sûr, des méthodes plus modernes, plus efficaces et plus économiques pour le transport de nos produits, surtout ceux du grain, vers les débouchés mondiaux. Je suis très heureux que le projet de loi fournisse la possibilité de telles recherches. J'espère sincèrement qu'on tirera le meilleur parti possible de l'article en cause et, surtout, qu'on affectera suffisamment d'argent pour que la recherche se poursuive intensément.

La région d'où je viens, ma circonscription en particulier, s'est préoccupée vivement des embranchements qu'on se proposait d'abandonner. Les projets initiaux comportaient, je crois, l'abandon d'embranchements dont la longueur totale, dans la circonscription de Kindersley, excédait celle que comportait tout autre projet d'abandon au pays. L'intérêt de mes commettants est alors compréhensible. Et je le partage. C'est pourquoi grande fut la satisfaction des intéressés lorsqu'en janvier 1962, le précédent cabinet conservateur a, devant la liste sans cesse plus longue des demandes, fait cesser toutes les mesures d'abandon jusqu'à ce qu'une enquête approfondie ait eu lieu.

Le gouvernement actuel a continué à appliquer ce gel et n'a pas autorisé l'abandon de lignes depuis ce moment-là. Cela vaut la peine d'être signalé. On a dressé une longue liste de ces abandons et une carte assez générale indique les lignes à abandonner et les projets d'abandons.

Lorsque le bill nº C-120 a été proposé en septembre 1964, il renfermait des dispositions d'abandon bien peu satisfaisantes. Ceux d'entre vous qui en connaissent le texte se rappellent que l'on proposait la création d'une Administration chargée de la rationalisation qui, en réalité, ne possédait pas la moindre autorité. Si l'exploitation d'une ligne était déclarée non rentable par la Commission des transports, la prétendue Administration devait se contenter de déclarer que l'exploitation de la ligne serait abandonnée avant cinq ans. Son seul pouvoir discrétionnaire consistait à fixer la date de l'abandon. Aux réunions officieuses tenues à l'automne de 1964, nous nous sommes opposés farouchement à cela et le ministre a retiré le bill. Il a dû faire grand cas de nos instances.

On a éliminé l'Administration de la rationalisation dans le nouveau bill nº C-231. A sa place, la nouvelle Commission des transports a le pouvoir d'examiner les propositions de rationalisation et, après une enquête approfondie, d'ordonner l'abandon d'une ligne seulement si cette dernière n'est pas rentable. Elle dispose de très vastes pouvoirs pour examiner le rapport de la compagnie des chemins de fer relatif à la rentabilité de l'embranchement et aussi pour envisager les conséquences de l'abandon sur la collectivité. Voilà donc une amélioration appréciable du bill à cet égard.

A plusieurs reprises, lorsque j'ai demandé au ministre si des fonds seraient fournis, il a nettement indiqué qu'ils seraient disponibles dans certaines circonstances pour aider les provinces à construire des routes pour remplacer les embranchements abandonnés. Cela s'est déjà produit dans un cas.

J'espère, monsieur le président, que j'ai réussi à faire valoir les points suivants. Premièrement, un chemin de fer est un instrument de politique nationale. Deuxièmement, selon moi, un chemin de fer demeure un monopole, ce qui exige le contrôle des taux ferroviaires. Troisièmement, un chemin de fer peut établir des distinctions injustes entre des régions. Quatrièmement, il doit y avoir un moyen d'évaluer le travail de la nouvelle Commission des transports. Cinquièmement, la recherche est nécessaire et les fonds doivent être suffisants pour accomplir un bon travail. Et sixièmement, il faudra fournir une aide pour la construction routière, lorsqu'une ligne ferroviaire sera abandonnée.

Je ne prétends pas, monsieur le président, avoir épuisé ce qu'on peut dire sur ce projet de loi et sur la ligne de conduite du ministre à cet égard. Le ministre et le gouvernement ont de la veine, puisque l'opposition s'est vigoureusement élevée contre la mesure ferroviaire proposée. Il a peut-être fallu deux ans et demi pour faire adopter cette mesure, mais par suite de notre opposition, j'estime que certaines graves erreurs ont été rectifiées. Le ministre a maintenant élaboré une politique générale des transports. Le programme concernant l'abandon des lignes ferroviaires a été radicalement modifié et tient compte davan-

tage, je l'espère, des droits des collectivités—et c'est une réserve très importante—le principe fondamental de la concurrence nuira grandement, je le crains, à de nombreuses régions de notre pays.

M. Herridge: Monsieur le président, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt, pendant un bon nombre de jours, les délibérations fort intéressantes et fructueuses sur cet important projet de loi, qui a été longuement étudié par le comité. Je tiens à féliciter le ministre. Depuis les 21 ans que je siège ici, je ne lui ai jamais vu tant de souplesse, tant de patience ni tant d'humour dans ses réponses. Je crois que ce projet de loi lui a donné l'occasion de se surpasser.

J'ai écouté les arguments proposés, surtout ceux des représentants des provinces des Prairies, sachant tout ce que représente la politique des transports pour eux, malgré l'ennui qu'on a pu parfois éprouver à entendre répéter les mêmes choses jusqu'à trois fois, ce qui est une estimation modérée. Je crois aussi que tous les membres de l'opposition ont adopté une attitude positive dans la façon dont ils ont proposé leurs amendements et le reste.

Avant que nous terminions l'examen de ce bill au comité, monsieur le président, je veux dire quelques mots au nom de mes commettants. Je veux souligner que, ce faisant, je parle sans parti pris. Je parle aussi au nom de presque tous les organismes de quelque influence et de quelque importance dans la circonscription de Kootenay-Ouest. A ce sujet, je prends une attitude particulièrement dépourvue de partialité.

Malheureusement, monsieur le président, pendant l'étude de l'alinéa c du paragraphe 1 de l'article 314J proposé, conçu en ces termes:

...«service non rentable» désigne un service de trains de voyageurs que la Commission a jugé non rentable en vertu de l'article 314I,...

j'ai été appelé précipitamment hors de la Chambre, et à mon retour, l'alinéa avait été adopté. Je dois donc profiter de l'occasion qu'offre l'article 1 pour énoncer ce que je voulais dire.

A mon sens, l'article 1 me fournit l'occasion de le faire, monsieur le président. Il se lit ainsi:

Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ses objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions...

...qui sont énoncées aux articles suivants.

Je sais que le député de Kootenay-Est, secrétaire parlementaire du ministre, s'intéresse beaucoup à cette question car il a participé très activement à la lutte initiale pour le maintien du service-voyageurs du chemin de fer de Kettle Valley. Certains députés n'ont peut-être jamais entendu parler de ce chemin de fer. On aurait sans doute raison de dire que je parle avec conviction de cette question. J'aimerais aussi mentionner le ministre d'État.

Une voix: Lequel.

M. Herridge: Je songe, au plus jeune, au mieux tourné qui vient de Montréal. Il est né dans ma circonscription et je suis convaincu qu'il souscrit à ce que j'ai à dire ce soir, même s'il n'est pas ici en ce moment. Je suis convaincu qu'il est sympathique à nos idées.

En passant, monsieur le président, j'aimerais dire combien je suis heureux d'apprendre la bonne nouvelle au sujet de l'aéroport dans la circonscription de Kootenay-Est. Si je comprends bien, on compte entreprendre les travaux cette année et, bientôt, cet aéroport ne le cédera en qualité qu'à celui de Castlegar dans les Kootenays. Tout le monde se réjouit sûrement de voir l'aménagement d'un aéroport dans la circonscription du député. L'aéroport de Castlegar a été construit sur une période de dix ans, grâce aux subventions du gouvernement fédéral que tous les habitants de la circonscription apprécient.

• (8.50 p.m.)

Même si le Pacifique-Canadien a abandonné, en 1964, le service-voyageurs sur la ligne de Kettle Valley, mes commettants voudraient que cette importante question soit remise à l'étude. Nombre de gens m'en ont parlé, car toutes ces discussions sur le bill des transports les ont frappés. J'affirme sans hésiter que je suis le porte-parole de la grande majorité des gens que j'ai l'honneur de représenter, sans distinction de parti.

Monsieur le président, bien des gens ignorent que 150,000 habitants du Sud-Est de la Colombie-Britannique sont privés de service-voyageurs parce que le Pacifique-Canadien manque à son devoir envers ces personnes et envers cette région riche et vaste d'où l'on expédie d'importantes quantités de minéraux et aussi du charbon, des produits forestiers, des engrais chimiques ainsi que d'autres sous-produits des fonderies, des produits de la pâte de bois et ainsi de suite.

Je sais que le député de Kootenay-Est s'intéresse à cette question depuis un certain temps, car j'ai lu les comptes rendus des délibérations des comités. Dans le fascicule nº 4 des procès-verbaux et témoignages du comité permanent des transports et communications, séance du mardi 8 mars, l'intérêt de l'honorable représentant se manifestait par les questions qu'il posait. On remarque, à la page 170:

M. Byrne: Il y a quelques années—deux ans je crois, pour être exact—le Chemin de fer Canadien du Pacifique abandonnait, si je puis me permettre le terme vague,...

Je ne vois pas très bien ce que cela veut dire:

...le service aux voyageurs connu sous le nom de ligne de chemin de fer Pas du Nid-de-Corbeau-Kettle Valley. Je suis particulièrement intéressé à ceci parce qu'elle passe à l'est de la rivière Kootenay et, incidemment, à l'ouest de la Kootenay...

M. Sinclair: Oui, je sais exactement où elle se trouve. Je sais pourquoi vous ajoutez «incidemment» pour ce qui est de l'ouest de la Kootenay!

J'aimerais savoir ce que M. Sinclair entend par cette remarque. Poursuivons:

M. Byrne: A ce moment il y avait, évidemment, une grande consternation; mais aussi nous avons entendu parler du fait qu'on avait donné au chemin de fer Pacifique-Canadien de vastes concessions minières, foncières et forestières pour pourvoir à la construction du fameux chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Sinclair: Oui.

M. Byrne: Et nous avons entendu dire que pour cette raison on devrait continuer à donner un service de chemin de fer aux voyageurs, peut-être jusqu'à la fin des temps ou jusqu'à ce qu'il y est fait quelque indication qu'il n'y ait absolument plus de nécessité.

Plus tard, au cours de la même séance, on peut lire ce qui suit:

M. Byrne: Je suis tout à fait d'accord avec cela. Mon but en posant la question est et était d'identifier cette histoire que moi-même et beaucoup d'autres en politique eurent à combattre au moment de l'abandon du chemin de fer.

Le président: De quoi, monsieur Byrne?

M. Byrne: Le train de voyageurs sur la ligne Kettle Valley et Pas du Nid-de-Corbeau maintenant célèbre. Je pense qu'il est important que nous entendions les deux côtés de l'histoire. Je n'ai pas été capable d'avoir les chiffres exacts dans le passé et je suis content de les avoir sur papier.

M. Sinclair: Il n'y avait aucune obligation, monsieur Byrne, selon le règlement; il n'y avait pas d'obligation par aucun acte à fournir des trains de voyageurs.

Cette ligne, comme toutes les autres lignes, faisait partie des chemins de fer du Pacifique-Canadien et était assujettie à la juridiction de la Commission des Transports quand elle fut formulée au début de 1900. Je pense que le premier conseil fut formé en 1903. Donc, avant que le train de voyageurs puisse être retiré dans la région de Kootenay, cela exigeait l'approbation de la Commission des Transports et elle fut obtenue et reçue après tenue des audiences dans les régions de Kootenay et ailleurs avant que le service fut discontinué. Si je peux continuer pour un moment, monsieur le président, le service fut discontinué et je suis allé dans les régions de Kootenay. Je n'ai pas vu, ainsi que je le disais précédemment, aucun desséchement de vigne dans tels endroits comme Cranbrook, Castlegar, Nelson.

M. Byrne: Les membres se dessèchent.

M. Sinclair: Les membres se dessèchent?

M. Byrne: Les membres du Parlement.

M. Sinclair: Ils mûrissent.

Je me demande ce que M. Sinclair veut dire ici. Emploie-t-il le terme «mûrir» pour dire que les honorables représentants acceptent la politique du Pacifique-Canadien?

Les propos suivants figurent à la page 173:

M. Byrne: Une question finale, monsieur. Combien de terre le chemin de fer détient-il encore sous concession originale, y a-t-il d'autres nouvelles acquisitions?

M. Sinclair: Eh bien, monsieur Byrne, il y a des terrains en banlieue qui n'ont jamais été vendus; quelques-uns d'entre eux sont redevenus notre propriété; je supposerais environ 600,000 acres en incluant ce qui est appelé par des gens peu aimables des pâturages à orignaux.

Je désire maintenant citer un bref extrait d'un mémoire. Il s'agit du mémorie présenté au cours des audiences où la Commission des transports a étudié la question de l'abandon de la ligne. Cette citation a pour objet de donner une idée de l'attitude du public, monsieur le président. Comme je l'ai déjà dit, plus de 150,000 personnes sont privées du service-voyageurs sur cette ligne qui relie effectivement Vancouver et Medicine Hat. Voici la liste des témoins: M. F. C. Hislop, représentant la Chambre de commerce de la région de Fernic; M. J. H. Ward, échevin de la ville de Cranbrook; M. Lloyd J. Hoole, représentant la Chambre de commerce de Cranbrook; M. C. W. Sims, représentant la Fraternité des mécaniciens de locomotives; M. W. H. Toway, représentant la Fraternité des agents de train; M. E. B. Ferguson, coordonnateur industriel de la ville de Lethbridge; M. S. Cimolini, représentant le village de Natal; M. H. C. McKay, député à l'Assemblée législative, Fernic; M. L. M. McBride, c.r., représentant la Chambre de commerce de Nelson; M. Leo Gansner, représentant la ville de Nelson; M. J. G. Flanagan, représentant l'unité locale 480 du Syndicat international des travailleurs de mines, bocards et fonderies; Mme Mae Johnston, représentant Tye (C.-B.); le rév. Ernest Hanson, représentant le *Kootenay Lake Bible Camp*; M. C. W. Brazier, c.r., représentant le gouvernement de la Colombie-Britannique, et M. F. H. Herbert, représentant la ville de Penticton.

C'est là une preuve de l'intérêt suscité par le problème à ce moment-là. Une gamme considérable d'instances ont été présentées à la Commission des transports.

J'ai résumé ici quelques-uns des témoignages entendus et des mémoires déposés. Je cite:

1. Le service actuel n'est pas satisfaisant en raison:

a) du service restreint entre Penticton et Vancouver;

b) des arrêts requis à Penticton et à Nelson;

c) du temps excessivement long exigé pour aller à Vancouver et en revenir;

d) de l'absence de repas ou de wagons-voyageurs.

2. La compagnie de chemin de fer n'a ni développé ni favorisé le trafic-voyageurs.

3. La baisse enregistrée dans le trafic-voyageurs est attribuable aux lacunes susmentionnées.

4. Les façons d'agir ou l'inertie de la compagnie de chemin de fer faisaient partie d'un programme visant à se débarasser d'un trafic-voyageurs indésirable.

5. Les autres moyens de transport sont insuffisants, d'autant plus qu'il arrive souvent, durant l'hiver, que les avions soient incapables d'atterrir à l'aéroport de Castlegar.

6. Le prix des voyages par avion n'est pas abordable dans le cas de certaines gens.

7. Le service d'autobus n'est absolument pas recommandable dans le cas des anciens combattants invalides qui doivent aller subir des traitements à l'hôpital de Shaughnessy; ils pourraient toujours voyager par avion et arriver parfois à temps à l'aéroport de Castlegar pour pouvoir être à Vancouver au jour convenu, mais s'apercevraient une fois là que l'avion ne peut atterrir.

8. Le service de chemin de fer est nécessaire la plupart du temps dans le cas des vieillards, des malades et des infirmes qui doivent aller se faire traiter à Calgary ou à Vancouver.

9. Les pertes subies dans le cas du trafic-voyageurs devraient être compensées par le trafic-marchandises que l'on dit avantageux sur cette ligne. (Je mentionne à ce sujet que la Commission a déclaré à l'audience qu'en l'absence de toute preuve du contraire, elle supposerait que le trafic-marchandises sur la ligne ferroviaire est rémunérateur.)

10. La compagnie de chemin de fer devrait favoriser énergiquement le service-voyageurs et les résultats devraient en être évalués à nouveau au bout d'un an.

11. On devrait juger de l'importance du service du point de vue de la défense civile ou d'une catastrophe.

12 La suppression des trains provoquerait un recul dans les régions intéressées.

13. Les services auxiliaires du chemin de fer sont médiocres, comme par exemple l'incapacité où l'on se trouve, à certains endroits, de savoir si le train arrivera à temps ou non, les salles d'attente, et ainsi de suite.

14. On devrait évaluer l'exploitation considérée comme avantageuse des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et des services routiers de la compagnie de chemin de fer.

15. On pourrait modifier les horaires des trains en vue de rendre les heures d'arrivée et de départ plus commodes et de les faire correspondre davantage avec les heures d'arrivée et de départ des autres moyens de transport publics.

• (9.00 p.m.)

16. Que le service entre Lethbridge et Calgary soit modifié afin de coïncider avec l'arrivée des trains 45 et 46 à Lethbridge.

[M. Herridge.]

17. Qu'aucune mesure ne soit prise par la Commission avant qu'une politique nationale complète et coordonnée des transports ait été élaborée.

Voilà pourquoi je fais ces instances au sujet de l'article 1er du bill. Et ensuite:

18. Que, par suite de certains projets d'aménagement, les régions sont à la veille de connaître une grande expansion qui accroîtrait le trafic-voyageurs.

On invoque beaucoup d'autres raisons pour protester contre l'abandon de ce service. J'aimerais rappeler brièvement l'historique de la ligne. L'histoire du chemin de fer de la vallée Kettle est intéressante et haute en couleur. Il ne servirait à rien de s'y attarder. Qu'il suffise de dire que la ligne, en tout et en partie, a beaucoup contribué à conserver au Canada ces régions du Sud de la Colombie-Britannique qui subissaient l'influence des États-Unis parce qu'elles dépendaient des moyens de transport américains.

Je me suis beaucoup intéressé au développement du transport ferroviaire à l'intérieur de la Colombie-Britannique. J'ai lu l'histoire de la lutte entre les chemins de fer canadiens et américains qui, à un certain moment, ont tenté d'établir un monopole des transports ferroviaires dans le Sud-est de la Colombie-Britannique. Je pourrais dire, en passant, qu'en 1914, le gouvernement fédéral a fait étudier la possibilité de transporter le grain de Revelstoke à la mer par le fleuve Columbia et l'on a constaté que ce serait possible grâce à des vaisseaux d'une certaine dimension. Toutefois, le gouvernement fédéral a accordé des octrois pour prolonger le chemin de fer de Kettle Valley et conserver en territoire canadien la circulation est-ouest, au grand avantage du Canada. Conséquemment, le rapport qui a couronné l'étude que j'ai mentionnée n'a pas été accepté par le gouvernement de l'époque.

Je crois qu'il est très injuste que le Pacifique-Canadien refuse de maintenir le service-voyageurs parce que la compagnie a perdu, si je comprends bien, près d'un demi-million de dollars lorsque la voie fut abandonnée entre Vancouver et Medicine Hat. Je crois qu'il est injuste de séparer le revenu marchandises du revenu voyageurs. La compagnie devrait être tenue de donner des chiffres qui révèlent les profits du service-marchandises aussi bien que les pertes du service-voyageurs.

J'ai dit qu'on décourageait les voyageurs. On s'y est pris de plusieurs façons. Il y a eu tout d'abord un incident déplorable, alors que les Fils de la liberté ont fait sauter le chemin de fer. Ce n'était pas aussi grave qu'on aurait

pu le croire. J'ai parlé à certains d'entre eux à quelques reprises. Je leur ai demandé comment ils pouvaient concilier l'idée de faire sauter une voie ferrée avec leur philosophie de la vie. Ils m'ont répondu: «M. Herridge, nous attendons que le train soit passé avant de faire sauter les voies.» Cependant, le Pacifique-Canadien a prétexté ces incidents pour supprimer le service, même si, d'autre part, les wagons-marchandises quittaient notre région chaque jour pour les ports de la côte. Il n'y a pas beaucoup de différence, d'après moi, entre fournir un service-voyageurs et faire circuler des trains de marchandises.

Ensuite, le service-voyageurs a été sectionné à Penticton. Les voyageurs devaient passer la nuit à cet endroit avant de poursuivre leur route le lendemain. Cela a découragé les voyageurs et, à mon avis, la compagnie a établi cet horaire afin de réduire ses recettes du service-voyageurs. Une foule de mes commettants, avec qui j'ai discuté de la chose, partagent aussi mon avis.

Bien des raisons motivent le maintien d'un service-voyageurs dans le région. Les gens ne sont pas exigeants. Ils voudraient simplement un service-voyageurs quotidien entre Vancouver et Medicine Hat. Tout ce qu'il faudrait pour l'assurer est une locomotive, un wagon ordinaire ainsi qu'un wagon-restaurant et dortoir. Si le service était rétabli et si les gens savaient pouvoir voyager de Vancouver à Medicine Hat ou *vice versa* le même jour, la clientèle ne manquerait pas, j'en suis sûr.

Pourquoi un service-voyageurs en plus des services dont on a parlé? D'abord, parce que l'hiver est très rigoureux dans la région. Nous avons de fortes chutes de neige en Colombie-Britannique et il n'est pas prudent de voyager sur certains tronçons de route, surtout le long du chemin de traverse de Salmo-Creston et de l'autoroute Hope-Princeton. Ces tronçons sont souvent fermés à la circulation par mesure de sûreté. La route de Princeton à Hope est extrêmement dangereuse à certaines époques de l'hiver. Ensuite, les voyages par avion de Castlegar et d'autres points de l'intérieur ne sont pas de tout repos en hiver.

Les gens de ma région et je parle certainement au nom de bon nombre de résidents de Kootenay-Est—m'ont demandé de signaler ces questions au comité et de réclamer qu'elles soient examinées comme elles le méritent par la Commission des transports du Canada et par les responsables de la politique des transports. Je demande qu'on réexamine cette question pour faire rétablir le service-voyageurs de Kettle Valley et pour convaincre la société de ses responsabilités envers les 150,000 résidents du Sud-Ouest de la Colombie-Britannique qui ne peuvent pas, à l'heure actuelle, bénéficier d'un service-voyageurs à cause de la décision rendue par la Commission des transports du Canada. Voici la décision:

> La compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien a reçu l'autorisation d'interrompre à partir du 16 janvier 1964 les services des trains 45 et 46 reliant Lethbridge (Alb.) à Spence's Bridge (C.-B.), pourvu qu'un préavis de 60 jours soit remis à la Commission et affiché à chaque gare desservie par lesdits trains.
>
> Ledit préavis doit aussi paraître dans une livraison d'un journal publié ou largement diffusé à Fernie, Cranbrook, Creston, Nelson, Trail, Penticton, Princeton et Merritt.
>
> H. H. GRIFFIN,
> Commissaire en chef adjoint
> de la Commission des transports du Canada.

La circonscription que j'ai l'honneur de représenter s'oppose énergiquement à cette ordonnance autorisant l'abandon du service-voyageurs de Kettle Valley, et les résidents de cette région espèrent que cette question importante sera minutieusement étudiée par ceux qui appliquent la politique des transports au Canada.

• (9.10 p.m.)

M. Pugh: A-t-on complètement abandonné le service-voyageurs sur cette ligne? Aucun train de voyageurs ne passe à Penticton depuis un certain temps déjà. Le député pourrait-il nous indiquer la date à laquelle le dernier train de Kettle Valley a circulé sur cette voie?

M. Herridge: Au printemps de 1964, je crois.

M. Webb: Le député me dirait-il si Radio-Canada dessert toute la circonscription qu'il représente?

L'hon. M. Pickersgill: Je me demande quel rapport cela peut avoir avec le bill sur les transports.

M. Webb: En réponse au ministre, je dirai simplement que les chemins de fer sont largement subventionnés par les contribuables, tout comme Radio-Canada, en sorte qu'il serait peut-être juste d'assurer le service de radio et le service ferroviaire à cette région.

M. Ballard: Lors de l'examen de ce projet de loi au comité permanenet, on a parlé à maintes reprises de rationalisation des modes de transport au Canada. Tous les intéressés déclaraient qu'il fallait faire des transports une entreprise rationnelle et je dois féliciter le ministre d'y avoir assez bien réussi. Je tiens aussi à le féliciter de la façon dont il a

guidé les débats sur ce projet de loi à la Chambre, mais il a bénéficié, il le reconnaîtra, j'en suis sûr, de beaucoup d'aide des députés de l'opposition pour en faire une mesure législative viable et acceptable.

Sauf erreur, la rationalisation signifie que les chemins de fer doivent être dédommagés pour tous les services qu'ils rendent et qu'ils doivent être en mesure de payer pour tous les services qu'ils achètent. L'article 1 souligne ce fait lorsqu'il déclare qu'un:

...système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité du développement économique du Canada.

Je le répète, le ministre a assez bien réalisé cet objectif. Il s'est assuré qu'aux termes de ce projet de loi, les chemins de fer et les autres moyens de transport seront justement indemnisés pour les services qu'ils offrent et seront en mesure de payer pour les services qu'ils obtiennent. Il y a une seule exception: le ministre a omis d'insérer une disposition obligeant le Pacifique-Canadien à payer des impôts aux municipalités de l'Ouest canadien et des provinces Maritimes.

Pour remédier à cette omission, je me propose de présenter un amendement plus tard qui se lira ainsi:

Que l'article 1 soit modifié par la renumérotation de l'alinéa b) comme article 1 b) (i) et par l'addition du nouveau sous-alinéa (ii) suivant:

(ii) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible et sans préjudice à aucun autre moyen, une juste part du coût des services du gouvernement local dans les municipalités desservies par le moyen de transport; et

De cette façon, le Pacifique-Canadien paierait des impôts fonciers normaux à toutes les municipalités traversées par ses lignes. Le ministre a reconnu qu'il fallait qu'il en soit ainsi car, en septembre de l'an dernier, en parlant du National-Canadien, le chemin de fer de l'État, il a dit, comme en fait foi la page 8210 du hansard du 8 septembre:

Dans le cas des chemins de fer appartenant au gouvernement, mis à part les autres secteurs du réseau du National-Canadien, la coutume a voulu que ce dernier verse des subventions en guise de taxes. Voulant contribuer à l'organisation rationnelle et à l'égalité de traitement pour toutes les régions du pays, le gouvernement se propose, lorsque cette mesure aura été adoptée, d'ordonner au National-Canadien de faire des paiements aux municipalités comme s'il était imposable. Nous en avons le pouvoir sans adopter de mesure expresse.

Le ministre a reconnu la responsabilité du chemin de fer de l'État et j'espère qu'il acceptera mon amendement, admettant ainsi que le Padifique-Canadien doit aussi payer des impôts aux municipalités que ses voies traversent.

Le Pacifique-Canadien est exempté d'impôts fonciers depuis 1881 lorsque le gouvernement fédéral a signé une entente avec le Pacifique-Canadien. Les provinces de l'Ouest n'ont pas signé cette entente. Lorsque les Territoires du Nord-Ouest ont été répartis en deux provinces en 1905, l'Alberta et la Saskatchewan ont hérité de cette entente du gouvernement fédéral. Il s'ensuit que les municipalités ont à subir une situation sur laquelle elles n'ont aucun contrôle.

Dans une étude faite par la Fédération des maires et des municipalités, on a calculé que la ville de Moncton, au Nouveau-Brunswick, qui est desservie par les chemins de fer Nationaux, perd environ $115,249 quant aux impôts payés par le National-Canadien. C'est la différence entre ce que ce dernier paiera en impôts après l'adoption de ce projet de loi comparativement aux subventions qu'il versait dans le passé. La ville de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, perd ainsi $97,058, celle de Sydney, en Nouvelle-Écosse, $18,516, Halifax $311,210 et la situation n'est guère différente dans toutes les villes traversées par les vois du Pacifique-Canadien.

• (9.20 p.m.)

En ce qui concerne ma propre ville, Calgary, je dirais que si la compagnie du Pacifique-Canadien était tenue de verser les impôts normaux—comme tout contribuable de Calgary—cette compagnie paierait environ $739,000. Autrement dit, avec des subventions de $49,000, au lieu d'impôts Calgary perd $690,000 sur la perception globale d'impôts que devrait lui verser la compagnie du Pacifique-Canadien. Si cet amendement était adopté, on estime à deux millions et demi ou trois millions de dollars le montant que les provinces de l'Ouest percevraient en impôts du seul Pacifique-Canadien. Cela aurait un effet prodigieux sur certaines municipalités. Je pourrais dire que Calgary est privée d'un montant d'impôts plus considérable que toute autre municipalité visée par l'amendement. Nous déplorons non seulement notre manque à gagner depuis 1881, mais encore la mollesse qui permet aux chemins de fer de ne pas aménager leurs propriétés de manière convenable, en fonction de la ville qu'ils traversent.

Les régions attenantes à la propriété des chemins de fer constituent désormais la zone. Dans nombre de villes, ces terrains sont bien meilleur marché que dans les autres quartiers. Ces secteurs feront d'ailleurs l'objet d'un réaménagement urbain. On exigera du gouvernement des sommes énormes pour assurer le financement de leur réaménagement urbain.

Le ministre a reçu une lettre du président du Pacifique-Canadien où celui-ci convenait que la compagnie avait peut-être une certaine responsabilité envers les municipalités où passaient les chemins de fer. Il admettait presque que le Pacifique-Canadien devrait faire montre d'esprit civique dans ces municipalités. Il a consenti, si le gouvernement au moyen du bill sur les transports rationalisait le tarif-marchandises, à conclure une entente en vue du paiement d'un impôt.

J'aimerais citer une partie de la lettre de M. Ian D. Sinclair, président du Pacifique-Canadien. Datée du 29 août 1966, elle a été déposée à la Chambre des communes et figure à la page 8210 du compte rendu du 8 septembre 1966:

...la compagnie est disposée à renoncer volontairement à l'exemption perpétuelle d'impôts municipaux à l'égard de notre ligne principale dans les provinces des Prairies, en trois étapes égales: un tiers pour l'année commençant le 1er janvier après que le Parlement aura adopté une loi modernisant et rationalisant la loi actuelle et tenant compte, entre autres, des changements qui ont été apportés à la fixation des tarifs-marchandises; un autre tiers l'année suivante; le solde la troisième année à compter du début de la période indiquée.

Deux ou trois choses clochent dans cette proposition du président du Pacifique-Canadien. Dans son offre, il pose même des conditions. Il a affirmé que l'offre était valable, pourvu qu'on adopte des dispositions visant à moderniser et à rationaliser la loi actuellement en vigueur. Il ne mentionne nulle part dans sa lettre ce qu'il entend «par la modernisation et la rationalisation de la loi actuellement en vigueur.» Si une certaine partie de cette loi ne répondait pas aux exigences du président du Pacifique-Canadien lorsqu'il a présenté cette offre, je me demande s'il la retirerait. Il mentionne aussi «les conditions effectivement changées à l'égard du tarif-marchandises fixé par ailleurs.»

Lorsqu'il mentionne le tarif-marchandises fixé, fait-il allusion, par exemple, aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau? Bref, depuis le 29 août 1966, avons-nous modifié le projet de loi sur les transports à un tel point que cette offre ne tient plus? Voilà pourquoi, à mon avis, il est indispensable, si nous voulons que la loi soit entièrement rationnelle, que le ministre des Transports examine cet amendement et que la Chambre l'accepte.

On a pris d'amples dispositions dans le bill pour parer à toute augmentation d'impôts que le Pacifique-Canadien doit payer. D'après cette lettre, le Pacifique-Canadien n'aurait pas à payer d'impôts pour 1967. Il ne commencerait à en payer qu'à compter du 1er janvier 1968. A mon humble avis, cela signifie que si cette mesure n'est pas adoptée, il est fort possible que nous exemptions le Pacifique-Canadien d'impôts pour une autre année. Lorsqu'il est question de rationalisation, cela signifie que les modes de transport bénéficieront de taux de transport de marchandises leur permettant de faire un profit raisonnable et d'endosser la responsabilité de payer leur écot. A cet égard, il est certain que les chemins de fer doivent payer des impôts aux municipalités. Je veux donc propser que l'article 1 soit modifié en renumérotant le paragraphe *b* dudit article comme étant l'article 1 *b* (i) et en insérant un nouvel alinéa (ii) comme il suit:

...que chaque moyen de transport supporte, autant que possible et sans préjudice à aucun autre moyen, une juste part du coût des services du gouvernement local dans les municipalités desservies par le moyen de transport; et...

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je voudrais dire quelques mots au sujet de cet amendement. J'espère que vous ne mettrez pas la question aux voix ce soir, car je voudrais me réserver le droit de soumettre un argument pour établir s'il est conforme au Règlement ou non. Je ne m'attendais guère à cette proposition et j'aimerais avoir l'occasion d'étudier l'amendement. J'ai l'impression qu'il est antiréglementaire, et aussi anticonstitutionnel. Je n'en suis pas certain, évidemment, car ces soupçons se fondent sur les modalités du projet de loi qui peuvent être sans importance et simplement servir à énoncer un principe d'ordre général. Je voudrais me réserver le droit d'en parler lorsque nous reprendrons l'étude du projet de loi.

Je crois comprendre que les députés se sont consultés de part et d'autre de la Chambre et conviennent à l'unanimité que nous pourrions progresser plus vite is je proposais de lever la séance, de faire rapport de l'état de la question, et de siéger de nouveau en comité à la prochaine séance de la Chambre pour que nous puissions nous occuper d'autres affaires en attendant la décision du président, qui a été réservée. Si c'est ce qu'on attend de moi, j'en fais la proposition.

M. le président suppléant: A l'ordre. Je pense que l'honorable député de Roberval désire prendre la parole sur l'article 1.

• (9.30 p.m.)

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je me demande si l'honorable député de Roberval a été mis au courant de l'entente. J'ai dit qu'il semblait être entendu entre tous les groupes que le comité lèverait maintenant la séance, sans étudier l'amendement, sans adopter l'article ou faire quoi que ce soit de plus relativement au bill, afin que nous puissions passer à d'autres travaux. Je ne pense pas me tromper. J'ai présenté une motion sur ce point. Je ne veux aucunement manquer d'égards envers l'honorable représentant, mais je me demande si cela lui conviendrait aussi bien de prendre la parole sur l'article 1 lorsque nous reprendrons demain l'étude du bill. A mon avis, ce procédé accommoderait mieux la Chambre en général.

M. le président suppléant: Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

[*Français*]

M. Gauthier: J'accepte, monsieur le président.

[*Traduction*]

(Rapport est fait de l'état de la question.)

MODIFICATION DE LA LOI SUR LES JUGES

DÉSIGNATION DE NOUVEAUX JUGES DE COURS DE COMTÉ

L'hon. Lucien Cardin (ministre de la Justice) propose la 2e lecture du bill n° C-262, modifiant la loi sur les juges.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Rinfret, passe à l'examen des articles.)

Sur l'article 1—

L'hon. M. Starr: Monsieur le président, j'aimerais demander au solliciteur général quelles seront les régions touchées par la nomination des nouveaux juges. Je sais que ces régions se trouvent en Ontario et en Colombie-Britannique, mais de quels districts particuliers s'agit-il?

L'hon. M. Pennell: J'aimerais bien répondre à cette question, monsieur le président, mais je remplaçais simplement le ministre de la Justice pendant son absence. Maintenant qu'il est de retour à la Chambre, la question devrait lui être adressée, je pense.

L'hon. M. Cardin: Monsieur le président, en ce qui concerne l'Ontario, on songe à nommer un juge itinérant. En Colombie-Britannique, on considère la nomination d'un juge dans le comté de Westminster.

M. Prittie: Monsieur le président, je serai bref en parlant de ce projet de loi. Personne ne veut retarder son adoption, car le Canada a besoin de juges. Celui que l'on songe à nommer à la cour de comté de la Colombie-Britannique sera désigné pour une région qui se trouve dans ma circonscription. Je suis étonné de voir que le projet de loi ne comprend pas un plus grand nombre de juges. Je sais qu'ils sont nécessaires dans certaines autres provinces, mais aussi que les provinces doivent présenter une demande avant que la nomination des juges puisse faire l'objet d'un projet de loi.

Je me suis levé pour parler de cette question lorsque monsieur l'Orateur était au fauteuil. Mes remarques seront d'ordre général, mais je puis assurer le comité que je serai bref. Lorsque la Chambre est saisie d'une modification à la loi sur les juges, le débat est presque prévisible. Un membre du Nouveau parti démocratique se lèvera pour dire que la nomination des juges ne devrait pas être entâchée de favoritisme politique, et un autre député se lèvera pour défendre les juges. Le député de Carleton se charge souvent de cette tâche. C'est l'attitude qu'a adoptée le député lors de l'examen d'une modification semblable le 30 mars 1966 et d'une autre, le 13 janvier de cette année, il y a à peine plus d'une semaine. Selon lui, chaque fois que la Chambre est saisie de modifications à cette loi, il faut déclarer que le Canada a une excellente magistrature.

Il est une autre chose qu'il faut sans cesse répéter. La nomination de nos juges comporte un élément politique, ce qu'il faudra changer un jour ou l'autre. Encore une fois, nous convenons tous que nous avons de bons juges et que la carrière et les affiliations politiques d'un homme ne sont pas une raison pour le rendre inadmissible à la magistrature. Ceci dit, il est juste d'ajouter que bien des nominations au Canada n'ont pas été des plus heureuses. Autrement, le *Feuilleton* ne renfermerait pas un article relatif à un comité mixte de la Chambre et du Sénat concernant monsieur le juge Landreville.

Je ne rappellerai pas tous les détails de cette affaire; je me bornerai à signaler qu'une telle chose existe. J'aimerais signaler aussi

que la réputation d'autres membres de la magistrature du Canada a été atteinte au cours des dernières années. On peut dire que ces cas sont l'exception; or, il ne devrait pas y avoir d'exception. On trouve dans toutes les provinces suffisamment d'avocats éminents dans leur profession, jugés comme tels par leurs collègues et respectés du public pour remplir ces vacances. On pourrait les nommer et notre magistrature serait à l'abri de tout soupçon.

Trop souvent dans le passé ces critiques étaient fondées. Le 13 janvier le solliciteur général a déclaré, comme en fait foi la page 11798 du compte rendu, qu'on tient des consultations officieuses avec les sociétés professionnelles d'avocats dans chaque province. C'est fort possible, mais je n'en sais rien. Elles semblent d'un caractère négatif et les représentants du gouvernement fédéral se bornent sans doute à demander à ces sociétés: Avez-vous quelque chose à reprocher à cet homme? Je tiens ce langage, car il me semble que le résultat de ces consultations est presque toujours le même. Quand un gouvernement libéral est au pouvoir, des libéraux sont nommés juges; quand c'est un gouvernement conservateur, ce sont des conservateurs, peu importe les consultations avec les sociétés professionnelles d'avocats. Il pourrait en être autrement.

J'ai dit que presque chaque fois où nous avons ce genre de débat, un membre du Nouveau parti démocratique présente un grief; mais je reconnais volontiers que d'autres députés ont les mêmes doutes. Au *Feuilleton* figure un bill portant le n° C-236, inscrit au nom du député de York-Scarborough, qui réclame des consultations avec l'Association du barreau canadien lors de la nomination des juges. J'avais l'intention de présenter un bill semblable mais je remets depuis un an. Cependant, je me réjouis que le député de York-Scarborough l'ait fait. J'aimerais me reporter à son bill pendant un moment en signalant le genre de réforme qu'il propose. Voici la teneur du bill:

Avant de nommer un juge, le Gouverneur général doit consulter le comité judiciaire de l'Association du barreau canadien.

Dans les notes explicatives, on lit ceci:

Lors de son congrès annuel de 1966, l'Association du barreau canadien a adopté une résolution pour réclamer la désignation d'un comité de l'Association, chargé d'aider le ministre de la Justice dans l'exercice de son autorité et de sa discrétion en ce qui concerne la nomination des membres de la magistrature.

Il semble donc souhaitable qu'avant de nommer un juge, le gouvernement fédéral consulte un comité de l'Association du barreau canadien et connaisse l'avis des hommes de loi sur l'aptitude et la compétence des personnes dont on envisage la promotion à une charge judiciaire.

La présente proposition de loi ne retire pas au Gouverneur général le droit de nomination que lui confère la constitution.

• (9.40 p.m.)

Ce bill vise à donner suite aux propositions de l'Association du barreau canadien.

Il représente un pas dans la bonne direction. J'irais même plus loin en disant que la nomination des juges est trop importante pour être laissée entièrement aux avocats. La proposition du professeur William Angus de la faculté de droit de l'Université de l'Alberta me plaît: que des profanes participent à ces nominations.

En terminant, j'aimerais citer quelques mots de la communication faite par le professeur William Angus devant l'Association des professeurs de droit canadiens à Sherbrooke (P.Q.), le 10 juin dernier. Dans cette longue étude, il a parlé des méthodes de nomination au Royaume-Uni et au Canada en en donnant l'historique. Je veux simplement citer ses derniers mots qui ont trait à une modification éventuelle de notre système. Il a dit:

Une solution pratique serait peut-être de constituer dans chaque province un comité indépendant semblable aux commissions de délimitation des circonscriptions électorales établies récemment pour le remaniement des sièges parlementaires. Si le comité comprenait de nombreux représentants des différents secteurs de la profession du droit et quelques profanes, le public aurait lieu de croire à l'équité des méthodes de sélection. Lorsqu'un poste de juge deviendrait vacant, le comité examinerait les candidats possibles et soumettrait une liste de personnes qualifiées au ministre de la Justice. Ce dernier pourrait alors recommander au cabinet un des candidats compétents inscrits sur la liste, ou s'il a d'autres aspirants à proposer, soumettre leurs noms au comité pour faire évaluer leurs titres. Lorsque le comité aura donné son avis, le ministre pourrait alors soumettre sa recommandation et le cabinet exercer son choix. S'il est interrogé au Parlement, le ministre pourrait être tenu de faire connaître l'évaluation du candidat par le comité et de justifier la nomination. Un projet semblable rentre nettement dans les limites de notre régime constitutionnel actuel et offre de nombreux avantages.

Certains signes encourageants sont apparus récemment. Il y a un peu plus d'un an, le ministre de la Justice de l'époque a dit «qu'il serait utile que les associations provinciales du barreau envoient volontairement des listes régulières de noms d'avocats qui feraient de bons juges, sans égard à leur allégeance politique.»

Plus tôt cette année, la section ontarienne de l'Association canadienne du barreau, lors de sa réunion annuelle de la mi-hiver, a organisé une discussion très lumineuse sur le choix des juges au cours de laquelle on a généralement reconnu le besoin d'un contrôle des qualités des candidats éventuels. Il y a quelques mois seulement, la question a été discutée à la Chambre des communes

encore une fois et le ministre de la Justice et le solliciteur général ont manifesté une attitude sympathique envers ce problème.

Tous les principaux pays du Commonwealth, exception faite du Canada, choisissent maintenant les juges au mérite. Il est sûrement temps que le Canada fasse la même chose.

C'est tout ce que j'ai à dire ce soir à ce propos. Mais laissez-moi donner au gouvernement l'assurance que cette question reviendra encore de nouveau à l'étude.

Je suis heureux de voir qu'un député d'un autre parti, le député de York-Scarborough, ait manifesté un certain intérêt à ce sujet. J'espère qu'avant bien longtemps un membre du parti conservateur fera de même. Ce serait l'indice que tous les partis s'intéressent à une modification du système de nomination de nos juges.

• (9.50 p.m.)

[Français]

L'hon. M. Asselin: Monsieur le président, quelques mots seulement pour dire au député qui vient de reprendre son siège que je ne suis pas entièrement de son avis à l'effet qu'il ne faudrait pas, dans le plus grand nombre des cas, nommer juges des hommes politiques.

Je crois que le passé a prouvé que même s'il faut tenir compte des connaissances juridiques des personnes qu'on veut nommer juges, il faut également tenir compte de certains autres facteurs sociaux. Au fait, ces personnes doivent être très humaines et posséder une grande connaissance des hommes et des choses. A mon avis, le système que nous employons pour nommer nos juges nous empêche de commettre de graves erreurs. Je suis heureux de dire que les gouvernements passés ont nommé juges des personnes capables de remplir leurs devoirs et de prendre leurs responsabilités. Au fait, une fois nommées juges, elles se sont montrées incontestablement impartiales.

Le député de Burnaby-Richmond (M. Prittie) a, évidemment, soulevé un point que son parti politique prône depuis quelques années dans son programme électoral. Or, je crois bien qu'il n'est pas complètement fondé et qu'avant de changer le système, je prierais le ministre de la Justice et Procureur général (M. Cardin) de l'examiner à fond.

Je voudrais également signaler, comme je l'ai fait lorsque le bill a été présenté à la Chambre, que les rôles de nos Cours supérieures sont très chargés, ce qui suscite un préjudice grave à nos justiciables, dans bien des cas.

[M. Prittie.]

Il est arrivé, même au cours de ma pratique privée, que des causes inscrites ont dû attendre quatre ans avant d'être plaidées devant la cour. Or, il arrive souvent que pendant ces quatre années d'attente un ou deux témoins de la défense ou de la demande disparaissent, privant ainsi un contribuable d'une preuve qu'il aurait pu faire valoir devant le tribunal.

C'est un fait que les rôles de nos Cours supérieures sont très chargés.

J'ai plaidé, dernièrement, devant la cour d'appel, une cause qui avait été inscrite en 1958. Je l'ai plaidée en 1966. Après cinq, sept ou huit ans, la mémoire de l'avocat, ou sa cause, n'est peut-être pas aussi claire que s'il l'avait plaidée dans les deux années suivant son inscription.

Je sais que le nombre des juges est déterminé par les autorités provinciales et que le gouvernement fédéral n'a pas de responsabilités à ce sujet. Mais je voudrais demander au ministre de la Justice et Procureur général de faire des pressions auprès des différents gouvernements provinciaux afin qu'ils permettent au gouvernement fédéral de nommer des juges en nombre suffisant pour satisfaire aux exigences des contribuables.

Le ministre a également reçu, je crois, l'an passé, un mémoire de la conférence des juges de la province de Québec dans lequel on soulignait l'importance de reviser le traitement de nos juges de la Cour supérieure, lequel est pitoyable, actuellement. Même si le juge, après avoir été assermenté, doit mener une vie plus solitaire, il est souventes fois appelé à représenter ses confrères, à donner des conférences sur la culture, au point de vue social. Il est également appelé à se déplacer, et l'on devrait lui donner une sécurité et le mettre à l'abri de tous les besoins financiers.

Il y a des juges dans la province de Québec qui ont de la misère à arriver avec le traitement qu'ils touchent présentement. Ces gens-là sont placés dans une situation difficile, car ils sont obligés de restreindre leurs activités sociales, et je crois que le fait de ne pas améliorer le traitement des juges amoindrit leur prestige et affaiblit leur dignité.

Dans le mémoire, on a établi une comparaison avec les sous-ministres des différents ministères fédéraux. Si l'on regarde l'échelle des salaires des sous-ministres, on constate que certains sous-ministres gagnent $25,000 par année, alors que nous avons encore des juges qui touchent $21,000 par année. Si l'on tient compte de l'impôt sur le revenu que ces juges-là paient, on voit qu'ils ne reçoivent finalement qu'environ $1,100 par mois. Comment voulez-vous qu'un juge puisse assumer ses responsabilités et exercer ses fonctions

dignement avec de tels émoluments, surtout en 1967?

Je termine mes observations en demandant ceci à l'honorable ministre: évidemment, il a reçu ce mémoire; probablement que ses fonctionnaires supérieurs l'ont étudié et lui-même l'a examiné. Je voudrais savoir quand les juges, qui ont présenté ce mémoire à l'honorable ministre de la Justice peuvent s'attendre à recevoir des commentaires du ministère de la Justice relativement au traitement de nos juges de la Cour supérieure?

L'hon. M. Cardin: Monsieur le président, en réponse à la question de l'honorable député de Charlevoix (M. Asselin), je peux lui dire que j'ai reçu des répresentations non seulement de la conférence des juges, mais également du juge en chef de la province de Québec qui, en fait, représentait tous les juges du pays relativement à l'augmentation du traitement. Ceci a eu lieu vers la fin de l'été dernier et, comme question de fait, une étude assez approfondie a été faite au sujet du traitement des juges; je crois que dans un avenir assez rapproché, une mesure législative à cet effet sera soumise à la Chambre.

[*Traduction*]

M. Herridge: Je serai très bref, monsieur le président. Le leader de la Chambre a l'air drôle. Je m'intéresse à cette question depuis un certain nombre d'années. J'ai discuté de la nomination des juges avec des juges que j'ai connus et des avocats de la région. Je constate qu'il n'y a pas d'uniformité d'opinions entre les avocats. La plupart n'acceptent pas les recommandations des organismes juridiques sur cette question. Je dois dire que dans l'ensemble, nous avons eu vraiment beaucoup de chance au Canada quant à ces nominations.

Mais je tiens à appuyer les propositions du député de Burnaby-Richmond visant à nommer un comité à l'échelle provinciale qui comprendrait des hommes de loi et des profanes. Si on nomme des profanes, je tiens à dire que des cultivateurs, cette race d'hommes bons et honnêtes, devraient être représentés au comité avec la classe ouvrière. Nous devons nous rappeler que les juges sont humains. Peu importe la méthode qu'on emploie pour s'assurer qu'ils ne dévient pas du droit chemin, ce sont des êtres humains comme les autres. Même dans les pays où les juges sont nommés différemment, comme en Grande-Bretagne et en Australie, les juges s'écartent parfois du droit chemin, mettant ainsi dans l'embarras le gouvernement qui les a nommés.

(L'article est adopté.)

Le titre est adopté.

Rapport est fait du bill, qui est lu pour la 3e fois, puis adopté.

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DISPOSITION RELATIVE AUX FRAIS D'IMMOBILISATION, À L'ÉMISSION DE TITRES, ET LE RESTE

La Chambre, formée en comité sous la présidence de M. Rinfret, reprend l'étude, interrompue le mardi 6 décembre, du bill n° C-229 autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, depuis le 1er janvier 1965 jusqu'au 30 juin 1967, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, présenté par l'honorable M. Sharp.

M. le président suppléant: L'article 3 est-il adopté?

(L'article est adopté.)

Les articles 4 à 13 inclusivement sont adoptés.

Le titre est adopté.

L'article 1 est adopté.

Rapport est fait du bill.

M. le président suppléant: Quand le bill à l'étude subira-t-il la troisième lecture? Dès maintenant?

L'hon. M. Starr: Du consentement du comité.

L'hon. M. McIlraith (au nom de l'hon. M. Sharp) propose la 3e lecture du bill.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 3e fois, est adopté.)

LA LOI ÉLECTORALE DU CANADA

RENVOI AU COMITÉ PERMANENT DU RAPPORT DU COMITÉ SUR LES DÉPENSES ÉLECTORALES

L'hon. G. J. McIlraith (au nom de l'honorable Mlle LaMarsh) propose:

Que le rapport du comité sur les dépenses électorales, déposé le 11 octobre dernier, soit renvoyé au comité permanent des privilèges et élections.

(La motion est adoptée).

RENVOI DE LA LOI AU COMITÉ PERMANENT

L'hon. G. J. McIlraith (au nom de l'honorable Mlle LaMarsh) propose:

Que le comité permanent des privilèges et élections soit autorisé à étudier la loi électorale du Canada et à faire rapport à la Chambre des propositions que le comité jugera opportunes.

(La motion est adoptée.)

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. M. McIlraith: L'article nº 84 au *Feuilleton* d'aujourd'hui n'était pas inscrit comme faisant partie des travaux de la journée, mais il s'agit d'un bill que nous nous proposons de déférer au comité de la justice. Nous pourrions aborder l'étape de la deuxième lecture, si la Chambre y consent, mais si l'un d'entre vous a des questions à soulever, je n'insisterai pas.

L'hon. M. Starr: Nous n'avons pas lu le bill, monsieur l'Orateur. Il est déjà dix heures. Nous aurions été disposés à adopter l'article nº 120, le bill nº S-55 mais, comme il est dix heures, il me semble que nous avons bien travaillé aujourd'hui.

L'hon. M. McIlraith: Nous nous proposons de poursuivre l'étude du bill sur les transports et une fois cette étude terminée, de mettre en délib ration l'article 62 figurant au *Feuilleton* d'aujourd'hui; l'article 84; l'article 120; les articles 124 et 125. Selon le temps à notre disposition, je modifierai peut-être l'ordre portant sur la mise en délibération de ces mesures législatives, mais seulement après avoir consulté les chefs des autres partis à la Chambre.

L'hon. M. Starr: Si j'ai bien saisi les paroles du leader de la Chambre, si nous en terminons avec le bill sur les transports, nous aborderons ces articles durant le reste de la journée. Mais cela signifie-til nécessairement que nous poursuivrons l'étude de ces articles jeudi?

L'hon. M. McIlraith: Non, nous n'avons pas l'intention de poursuivre cette étude jeudi. Nous nous proposons d'étudier, jeudi l'article 107, à savoir le projet de loi sur l'unification des forces armées.

• (10.00 p.m.)

MOTION D'AJOURNEMENT ET DÉBAT

Une motion portant ajournement de la Chambre aux termes de l'article provisoire 39A du Règlement étant censée avoir été présentée.

[Français]

LE COMMERCE—RÉPERCUSSIONS DE L'IMPORTATION DE CHAUSSURES SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE

M. Roland Godin (Portneuf): Monsieur l'Orateur, lundi dernier, le 16 janvier, je demandais à l'honorable ministre du Commerce (M. Winters) s'il était au courant de la mauvaise situation dans laquelle se trouvaient les manufacturiers de chaussures canadiens, à la suite des trop fortes importations de ces produits. Comme l'atteste la page 11824 du hansard, le ministre répondait:

...on m'a déjà signalé cette question qui est à l'étude. Il est exact que les importations de chaussures ont augmenté, mais la production nationale a aussi augmenté considérablement.

En faisant une déclaration de ce genre, le ministre nous prouvait de deux choses l'une: ou bien il profitait de ses fonctions pour induire le public en erreur, ou bien il manquait de renseignements.

Aussi, j'ai préféré croire que le ministre manquait de renseignements, et c'est pour cette raison que, le 19 dernier, je signalais à la Chambre le mémoire que l'Association des manufacturiers de cette industrie avait fait parvenir à chaque député.

A ce stade, je me permets de citer quelques paragraphes de la lettre jointe au mémoire. Voici:

Cher monsieur:—

Ci-inclus vous trouverez une copie du mémoire que nous avons adressé au Comité Canadien des Tarifs Douaniers et du Commerce afin d'informer les membres de ce comité de la situation sérieuse où se trouve l'industrie de la chaussure.

Ce mémoire est le cinquième que nous adressons au comité depuis le 15 mai 1964 et, comme vous pourrez le constater, les importations de chaussures continuent d'augmenter d'une façon alarmante.

Et, justement, le mémoire contient un tableau basé sur les chiffres du Bureau fédéral de la statistique.

Pour l'année 1951, par exemple, nous voyons qu'au Canada, avec une population de 14 millions, la production était de 48 millions de paire de chaussures, comparativement à des importations de 2 millions de paires.

En 1956, avec une population de 16 millions, notre production avait atteint 58 millions, pendant que les importations s'élevaient à 6 millions.

En 1966, avec une population de près de 20 millions, nous avons produit 66 millions de paires de chaussures, alors que nous en importions 31 millions de paires.

En résumé, de 1951 à 1966, la population du Canada a augmenté de 42 p. 100, pendant que la production canadienne de chaussures n'augmentait que de 35 p. 100 et que les importations de chaussures grimpaient à 1,048 p. 100. C'est donc dire que les importations de 1966 équivalent à 47 p. 100 de la production canadienne et que c'est plus qu'il n'en faut pour entraîner la fermeture de plusieurs manufactures.

Au fait, le mémoire contient justement la liste des fabricants qui, depuis 1963, ont dis-

paru de la scène commerciale canadienne. Nous les comptons au nombre de 26, dont 13 en Ontario et 13 au Québec. La ville de Montréal a vu disparaître 4 de ses usines, pendant que la ville de Québec et ses banlieues en perdaient 6.

Chose assez étonnante, parmi les usines disparues, nous remarquons des années de fondation ou d'établissement aussi variées que 1914, 1907, 1961, 1940 et 1912.

J'imagine qu'il doit certainement y avoir des professionnels parmi ces gens-là, des gens cultivés, qui s'y connaissent dans le métier.

Nous voyons un autre passage du mémoire qui dit:

> Depuis que notre délégation s'est présentée pour la première fois devant le Comité des Tarifs Douaniers et du Commerce, en juin 1964, nos manufacturiers ont manifesté une inquiétude grandissante à l'égard des importations de chaussures en provenance des pays socialistes de l'Europe centrale en particulier.

Certains fabricants de chaussures de ces pays produisent des lignes destinées spécialement à l'exportation.

Monsieur le président, l'été dernier, les événements m'ont conduit, pendant deux semaines, dans une république socialiste. Pour se procurer un habit dans ce pays, il en coûterait de $50 à $70; pour des souliers, il en coûterait de $10 à $15, selon la qualité. Tout cela, pendant que les menuisiers et les soudeurs employés dans un des plus importants chantiers maritimes du monde entier ne gagnaient que $35 par mois et qu'un ingénieur, professeur dans une université, ne touchait que $75 par mois.

Comme ces travailleurs n'ont pas les salaires nécessaires à l'achat de leur production, il est évident que les gouvernants de ce pays doivent se tourner vers l'exportation, s'ils veulent sauver la face de leur politique de plein emploi.

Pour ce qui est des pays asiatiques, il est prouvé, depuis longtemps, que leurs manufactures de chaussures appartiennent à des financiers étrangers. Depuis plusieurs années, ces messieurs semblent avoir choisi le Canada comme dépotoir pour leur production de qualité douteuse.

A mon sens, monsieur le président, le fait, pour le gouvernement canadien, d'accepter l'entrée de produits en provenance des pays asiatiques, c'est se courber devant les financiers qui se cachent en Europe, et plus particulièrement en Angleterre. Accepter l'entrée de chaussures des pays communistes, c'est encourager l'esclavage et tolérer les importations au rythme actuel, c'est créer du chômage dans notre pays.

Dans bon nombre de petites villes et localités, l'industrie de la chaussure est la source principale d'emploi pour la main-d'œuvre locale.

Selon le Bureau fédéral de la statistique, cette industrie emploie directement 10,000 personnes dans l'Ontario et 14,000 dans le Québec, tandis que 15,000 autres travailleurs sont à l'emploi d'industries connexes.

Toutes ces personnes sont profondément troublées par cette vague d'importations et elles ont, à juste titre, le sentiment que leur avenir est en danger.

Aussi, monsieur le président, pourrions-nous connaître maintenant ce que le ministère a l'intention de faire pour remédier à cette situation déplorable qui touche, de près ou de loin, environ 150,000 citoyens canadiens?

M. Jean-Charles Cantin (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce): L'honorable député n'a sûrement pas voulu insinuer que le ministre du Commerce (M. Winters) ait voulu tromper qui que soit.

Une telle assertion serait contraire aux faits, d'autant plus que le ministre a un grand souci de la protection de cette industrie de chez nous.

Le mémoire soumis par l'Association des manufacturiers de chaussures du Canada au Comité des Tarifs Douaniers et du Commerce a été étudié attentivement par les fonctionnaires du ministère du Commerce.

De là, il a été dirigé à la délégation canadienne aux négociations de GATT sur les tarifs douaniers, qui siège actuellement à Genève.

C'est dire le souci que se donne le ministre pour trouver une solution à ce problème de nos manufacturiers de chaussures.

[*Traduction*]

LA CHAMBRE DES COMMUNES—LA MACHINE À VOTER ÉLECTRONIQUE

M. Heath Macquarrie (Queens): Monsieur l'Orateur, les députés s'inquiètent volontiers de notre procédure. En fait, un des débats les plus longs auquel j'ai assisté à la Chambre portait sur l'économie de temps et l'amélioration de la procédure. Cela est assez courant dans les assemblées délibérantes. Mais nous avons noté récemment que le grand public se préoccupe de notre «image», pour employer un terme à la mode. J'ai remarqué les discours du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social dans lesquels il exprimait le désir qu'en matière de procédure, nous rejoignions le XX^{e} siècle.

Lorsqu'on songe que la session a commencé il y a plus d'un an, soit le 18 janvier 1966, et que l'année civile n'est plus assez longue pour effectuer nos travaux parlementaires il y a de quoi de s'inquiéter. Je n'idolâtre pas le zèle. Nous n'avons pas le droit d'apporter un seul changement susceptible d'enlever un iota aux éléments démocratiques

de cette Chambre au nom de la diligence, du rendement ou de l'efficacité. Certaines de nos procédures sont traditionnelles, vétustes, et d'aucuns les trouvent stériles. Mais beaucoup de traditions sont précieuses et même indispensables.

Il serait malaisé de vanter notre procédure de mise aux voix, mais facile de la dénigrer. On déplore souvent la perte de temps qu'elle occasionne. Le gouvernement accuse l'opposition de faire perdre du temps, et je suppose qu'un grand nombre de ceux qui ont pris la parole croient que d'autres se dépensent en paroles inutiles. C'est l'attitude habituelle.

A mon avis, la procédure de mise aux voix que nous suivons actuellement est complètement dépassée. Le spectateur entend monsieur l'Orateur prononcer la formule séculaire: «Faites venir les députés», et voit les députés sortir. Qu'arrive-t-il? Les députés attendent interminablement que le vote commence. La procédure est pénible et difficile pour les hauts fonctionnaires de la Chambre, et fait perdre un temps fou.

• (10.10 p.m.)

J'ai tenu compte depuis les quelques années que je suis ici—il y aura bientôt dix ans—du nombre d'heures passées à attendre l'appel, puis la prise du vote. Pendant la 23e législature, nous y avons consacré 5 heures et 40 minutes. Pendant la 24e, au cours de la quatrième session, nous avons passé 24 heures à attendre, toujours attendre. D'après mon calcul, depuis que j'ai été élu à la Chambre des communes, nous avons passé l'équivalent de 30 jours de séance à attendre les votes et le dénombrement des voix. C'est un élément important dont devraient tenir compte ceux qui veulent améliorer notre procédure.

Les traditionalistes peuvent dire que nous ne devrions pas toucher aux questions de ce genre. Mais notre méthode de mise aux voix ne fait pas partie de la procédure suivie à Westminster, mère des Parlements. Là-bas, on divise littéralement la Chambre et le vote est pris beaucoup plus rapidement qu'ici. Certes, nous avons tendance à attendre que les députés arrivent. Récemment, nous avons eu un exemple de cette procédure ridicule lorsque deux ambulances sont arrivées, l'une transportant un député de l'opposition et l'autre un député du parti au pouvoir, les deux hommes ont été transportés ici pour venir voter. Il aurait mieux valu qu'ils écoutent les conseils de leurs médecins et gardent le lit.

Un dispositif électronique permettrait d'enregister, et de compter les bulletins de vote puis d'en faire connaître le résultat en quelques secondes. Cela nous permettrait d'épargner bien du temps. Cela nous aiderait magnifiquement à employer notre temps à des fins plus utiles. Si on installait un dispositif de ce genre, à mon avis, il devrait y avoir moyen d'enregistrer les abstentions. Les abstentions existent depuis longtemps au Parlement britannique. Même s'il est difficile de croire qu'un Irlandais ne participerait pas à la conclusion d'une discussion, les Irlandais sous l'administration de Parnell s'abstenaient parfois. Dans une Chambre où plusieurs partis sont représentés, un député devrait pouvoir enregistrer sa présence et indiquer qu'il n'appuie ni l'amendement ni la motion dont la Chambre est saisie.

Pour reprendre les paroles que le secrétaire d'État au sujet du nouveau ministre (M. Gordon), je demanderais au leader de la Chambre de s'y mettre et de donner suite à ma proposition. S'il ne peut faire installer immédiatement une machine électronique pour enregistrer les votes, qu'il saisisse au moins le comité de la procédure,—que la Chambre constituera bientôt, j'espère—d'échantillons de machines dont on pourrait examiner l'efficacité, en vue de les utiliser pour améliorer nos méthodes, car nous avons tous beaucoup mieux à faire que de perdre notre temps à attendre indéfiniment la tenue d'un vote.

M. J. B. Stewart (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics): Le député de Queens préconise l'installation de machines électroniques pour l'enregistrement des votes à la Chambre. Il déplore principalement le temps qu'exige l'appel des députés, lors des scrutins, et la pratique qui consiste à les faire lever pour qu'on puisse compter les oui et les non. Même si cette méthode peut sembler oiseuse et lente lorsque la loyauté envers son parti incite normalement chaque député à répondre aux appels de son chef, on voit mal comment la mise en service d'un appareil électronique pour dépouiller les scrutins parerait à la lenteur inhérente de l'étape qui prend le plus de temps actuellement, celle de l'appel des députés pour les mises aux voix. Pareille machine pourrait accélérer le dénombrement des votes, mais cela ne permettrait de gagner qu'une faible partie du temps que nécessite notre façon actuelle de procéder.

De plus, le député voudra bien l'admettre, en utilisant sur-le-champ des machines à voter électroniques, nous ne ferions que commencer la modernisation de notre procédure parlementaire. Je doute, cependant, que nous réussissions véritablement à améliorer nos techniques parlementaires si la grande majorité des députés continuent à ne pas se rendre compte du tort qu'ils se font à eux-mêmes et à leur parti, par leurs longs discours bourrés d'élu-

cubrations et de redites. Si l'on pouvait leur faire entrer dans la tête que de tels discours, de quelque partie de la Chambre qu'ils émanent, sont un affront aux électeurs, on verrait naître un nouvel esprit, propre à inspirer une véritable réforme et à galvaniser les énergies pour la réaliser.

Le gouvernement a, depuis le 11 janvier 1967, une motion inscrite au *Feuilleton* en vue de la création d'un comité spécial de la procédure. On nous a dit, à 10 heures, que si nous travaillions diligemment demain, ce poste serait peut-être mis en délibération. Le gouvernement espère qu'il le sera. Cette motion conférera à un comité spécial des pouvoirs très étendus, en vue de recommander certaines améliorations à la procédure de la Chambre et ce comité, j'en suis sûr, ne négligera pas d'étudier les arguments en faveur des machines à voter électroniques, même si, pour ma part, je crois que le gain de temps qui en résulterait à la Chambre serait négligeable.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à 10 h. 18 du soir).