

points qu'a soulevés le député. Celui-ci a pris quinze minutes—ce qui est plutôt rapide,—pour traiter des questions assez importantes. Puis-je lui demander, ainsi qu'au comité, de me permettre de faire cette déclaration lors de l'examen du budget des dépenses de mon ministère?

Des voix: Adopté.

M. Diefenbaker: Je ne ferai aucun obstacle à cette façon de procéder, mais le ministre pourrait-il nous dire où en sont les négociations entamées avec le syndicat au sujet de la semaine de cinq jours?

L'hon. M. Chevrier: Non, je ne le puis pas. La question est du ressort du ministre du Travail, et même si je suis un peu au courant, il vaut mieux sans doute que je m'abstienne d'en parler.

M. Diefenbaker: De qui relève-t-elle?

L'hon. M. Chevrier: Du ministre du Travail.

(Le crédit est adopté.)

632. Somme requise pour verser, dans l'année financière 1949-1950, à la *Canadian National Railway Company* (ci-après appelée la "Compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports que la Compagnie du National pourra de temps à autre soumettre au ministre des Finances, un paiement devant être affecté par la Compagnie du National au comblement du déficit (certifié par les vérificateurs de la Compagnie du National) découlant des opérations de l'année civile 1949, ladite somme devant être affectée au remboursement des avances comptables faites à la Compagnie du National à même le Fonds du revenu consolidé—Chemins de fer Nationaux du Canada, à l'exclusion des Lignes de l'Est, \$25,709,703; Lignes de l'Est, \$16,333,325; Total, \$42,043,028.

M. Drew: Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails de ce crédit, même s'il est considérable. Outre qu'il s'agit de crédits supplémentaires pour fermer les comptes de l'année financière expirée, je tiens compte que la Commission royale chargée d'étudier tous les aspects du problème a déjà entendu certaines dépositions qui ont trait au crédit considérable dont nous sommes saisis. Il y a cependant un sujet qu'il est bon, je crois, d'aborder en ce moment.

Il y a quelque temps, à cause d'une pénurie de charbon, le National-Canadien a sensiblement réduit ses services. Nous pourrions en parler plus tard. Cependant, en définitive, c'est le Gouvernement qui est responsable de ce qui s'est produit. Je ne vois pas qu'on puisse prétendre que c'est à cause d'une disette de charbon que les services ont été réduits pendant tout ce temps. Il ne s'agit pas là simplement de la diminution des services. En plus des ennuis qui en sont résultés pour le public, il importe grandement de songer aux répercussions de ces réductions sur les cheminots, surtout sur

ceux qui sont le moins payés. Quelles que soient les mesures qu'on prenne en vue d'économiser d'ici la présentation du rapport de la Commission royale, je suis d'avis qu'il faudrait prendre bien garde à l'avenir de ne pas recourir à des dispositions qui entraîneront de l'incertitude, de l'inquiétude et de la gêne réelle, comme ce fut le cas lors des réductions de services ces mois derniers. La ligne de conduite qu'on adoptera influera grandement sur le moral des employés du National-Canadien. Je répète qu'il est difficile d'accepter à l'égard de cette réduction la raison qu'on a donnée, savoir la pénurie de charbon, car nous possédons, en Alberta et en Nouvelle-Écosse, d'abondantes ressources houillères.

On aurait certes pu résoudre le problème si l'explication donnée était valide. Pendant la guerre, les cheminots, travaillant dans des circonstances difficiles, ont fait preuve de loyauté et de fidélité. Peu importe les mesures d'économie qu'on prendra à l'avenir, tâchons que ce ne soit pas au détriment des cheminots.

(Le crédit est adopté.)

633. Paiement, dans l'année financière 1949-1950, à Air-Canada d'une somme que celle-ci affectera au comblement du déficit (certifié par ses vérificateurs) résultant des opérations d'Air-Canada et de sa filiale, *Trans-Canada (Atlantic) Limited*, durant l'année civile 1949, ladite somme devant être affectée au remboursement des avances comptables faites à la Compagnie à même le Fonds du revenu consolidé—Air-Canada, \$1,419,444; *Trans-Canada (Atlantic) Limited*, \$2,898,150; Total, \$4,317,594.

M. Drew: Il ne faut pas aborder ce crédit de la même manière que les autres. Les postes examinés jusqu'à présent ferment les comptes établis par l'État à l'égard d'entreprises placées sous sa direction. Cependant, en ce qui concerne le crédit à l'étude, c'est la première fois au cours de la présente année financière que la Chambre est saisie de la question. On devrait donc nous fournir des explications au sujet de ces montants. Nous sommes invités à combler un déficit de \$4,317,594 qui résulte de l'exploitation d'Air-Canada pendant l'année 1949. Pourquoi le déficit a-t-il tellement augmenté. Le crédit ne devrait pas être adopté sans explications supplémentaires au sujet de l'augmentation sensible du déficit. Il serait peut-être utile de rappeler brièvement la tendance que représente le crédit que les députés sont invités à voter.

En 1943, l'excédent pour l'année atteignait \$147,888. Je ne tiens pas compte des cents. L'excédent relatif à 1944 était de \$7,409. L'année suivante, l'excédent atteignait \$32,722. En 1946, la société eût un déficit de \$1,269,624. L'année suivante, le déficit s'élevait à \$1,624,-