

ce n'est pas l'an dernier, si j'ai bonne mémoire, que le Parlement a été saisi du bill concernant le financement du National-Canadien. Le bill présenté cette année englobera deux années; cette question n'a pas été présentée au Parlement l'an dernier. J'ai apprécié à leur juste valeur les remarques faites par l'honorable député de Port-Arthur au sujet de la politique relative à l'aviation civile. Je me rappelle notre inquiétude au moment où nous avons étudié cette mesure, avant l'élection de l'honorable député, il y a quelques années déjà, quand j'avais des contacts assez étroits avec la Direction de l'aviation civile. Mais je crois qu'il n'a pas remarqué ce que j'ai dit au début de mes observations, au sujet de la nécessité d'une déclaration sur une politique aérienne d'ensemble. L'honorable député a raison de dire qu'il faut obtenir des éclaircissements sur la politique aérienne d'ensemble dans la conjoncture actuelle. On peut se demander si on en est arrivé là parce que les choses auraient dû se passer autrement sous l'ancien gouvernement ou si cela est attribuable aux derniers perfectionnements des différents modèles d'avions ou aux progrès réalisés dans différents pays. On pourrait délibérer longuement sur le sujet, mais il reste que la question fait maintenant l'objet d'une étude approfondie. Je pense qu'il faudrait attendre deux ou trois mois avant qu'il soit possible de faire l'exposé complet qui est nécessaire pour traiter la question comme il convient.

Le député a parlé abondamment des lignes directes du National-Canadien et le député de Rosetown-Biggart a fait allusion. Je suis convaincu que d'autres représentants prendront la parole à ce sujet. J'espérais qu'on soulèverait l'affaire en comité, mais comme elle est importante, je me sens tenu d'en parler maintenant. Le député de Port-Arthur n'a pas expliqué que le groupe venu en délégation avec lui, le 30 mai, était composé de représentants des conseils municipaux des villages intéressés, des chambres de commerce et des employés du chemin de fer, syndiqués naturellement. A lui et aux autres personnes qui formaient la délégation, j'ai déclaré clairement que je ne pouvais discuter avec eux des requêtes qui avaient trait aux ententes conclues entre les syndicats et les chemins de fer, car il s'agissait de questions internes relevant des ententes collectives; que ces ententes donnaient aux syndicats le moyen de débattre les questions avec la direction des chemins de fer, par l'entremise de leurs présidents généraux, etc. Les ententes collectives contiennent des dispositions précises à cet égard.

Si le député s'en souvient bien, j'ai fait cette réserve deux ou trois fois au cours de l'entretien, car dans tout arrangement avec

les employeurs au sujet des questions syndicales, j'estime que le ministre n'a pas à intervenir, puisqu'il s'agit des affaires internes du syndicat. C'est ce que j'ai redit au député quand il m'a posé à la Chambre des questions à ce sujet. Autrement dit, les syndicats ne pourraient plus s'occuper comme il convient des affaires qui les regardent et regardent la direction des chemins de fer si le ministre s'interposait auprès de certains syndiqués, empêchant par là l'échange de communications entre direction ferroviaire et syndicats par les moyens prévus dans les ententes collectives. Je songe en particulier aux remarques du député suivant lesquelles la mission du ministre des Transports consisterait à consulter les syndiqués individuellement en vue de prendre avec leurs représentants élus ou nommés du syndicat une mesure ou une autre. Je précise qu'à mon avis, ce serait une ingérence des plus déplacées de ma part dans les affaires du syndicat. Je crois, en fait, que cette intervention détruirait un droit bien défini des syndiqués.

M. Fisher: Le ministre me permettrait-il une question? En tant que ministre des Transports, n'a-t-il pas le droit de demander au National-Canadien de retarder cette mesure très grave jusqu'à ce que le syndicat et la direction des chemins de fer aient pu en discuter?

L'hon. M. McIlraith: Que le député me comprenne bien. Je veux répondre un par un à tous les points importants qu'il a soulevés. Il parle maintenant de la notification officielle fixant au 18 août le délai prévu pour effectuer la suppression des arrêts. Le député me demande d'intervenir, de modifier cette date arbitrairement. D'après mes réponses, on peut voir que, pour moi, ce ne serait pas la chose à faire. Les questions d'administration interne du chemin de fer sont du ressort de l'administration. Néanmoins, je me suis empressé de communiquer immédiatement le mémoire à la direction des chemins de fer avec mon point de vue, toutes les explications voulues et plusieurs lettres. Je tiens à relever un ou deux autres faits. Si le député voulait prendre la peine de lire attentivement la correspondance échangée, il constaterait que la date du 18 août a été fixée provisoirement. Il constaterait également, s'il voulait bien relire la réponse que je lui ai donnée l'autre jour, et qui se trouve dans le *hansard* du 10 juillet, que les entretiens de la direction et des syndicats se poursuivent. Ces réunions ont lieu maintenant et je ne comprends pas pourquoi le député voudrait que j'intervienne dans cette affaire de la façon qu'il envisage.