

des objets courants; il faudra examiner sa déclaration avant de pouvoir en traiter comme il convient. J'ai toutefois remarqué une particularité de ces crédits. En bien des cas, on a adopté l'an dernier un crédit de 1 million, mettons, mais les dépenses effectives, en sus des dépenses estimatives, à la fin de l'année financière, atteignent par exemple la moitié de ce montant.

Toutefois, le crédit pour la prochaine année financière est, dans la plupart des cas, aussi élevé sinon plus que celui de la présente année. Je me demande s'il n'y a pas un certain gonflement des crédits particuliers du ministère. Quelqu'un du ministère s'assure tout simplement une certaine latitude pour être certain de ne pas manquer d'argent.

Ce ministère compte plus de postes de crédit que tout autre. Je pense qu'il en compte 67 sur un total de 537 pour tous les ministères. En examinant de près ces crédits et en songeant à ce que j'ai signalé, le ministre pourrait peut-être réaliser de grosses économies. Prenons, par exemple, les crédits de la page 568 du détail des affectations, qui ont trait à la construction, à l'administration et aux services aériens. L'année dernière, le crédit était de \$961,383, tandis que le montant dépensé est évalué à \$860,288. Cette année, le ministère demande un crédit de \$1,026,700. On en trouve un autre exemple à la page 571,—division des télécommunications, aides-radio à la navigation aérienne et maritime. L'année dernière, le crédit demandé était de \$4,236,555, dont on n'a dépensé que \$3,979,560. Cette année, on demande \$4,234,725.

On en a un autre exemple à la page 573: l'an dernier, le crédit était de \$1,606,828, dont on a dépensé \$1,498,244; pour l'année qui vient, on demande \$1,691,165. Autre exemple encore à la page 587, où, sur une affectation de \$16,715,151, le ministère n'a dépensé que 13 millions, ce qui ne l'empêche pas de demander, cette année, \$15,453,350. Ce crédit, qui relève des services de l'air, a trait aux routes aériennes et aéroports, à la construction de bâtiments. Peut-être tout cela s'explique-t-il. En tout cas, le ministre pourrait attacher plus d'importance aux sommes qui ont été effectivement dépensées l'année précédente quand vient le moment d'établir celles dont il aura besoin pour l'année qui vient, au lieu de s'en remettre aux affectations.

Pour ce qui est des prévisions de cette année, et plus particulièrement du crédit relatif à l'administration que nous étudions en ce moment, je constate, au détail des affectations, à la page 532, que le personnel est accru de 51 membres. L'augmentation me semble considérable. Le nombre des économistes, notamment, est augmenté. L'an dernier, le ministre pouvait compter sur les con-

seils d'un économiste; cette année, il en aura huit pour le conseiller. Il a, semble-t-il, beaucoup plus besoin de conseils cette année que l'an dernier. Plusieurs de ces économistes touchent un traitement élevé, celui qui est de la classe 10 touchant de \$7,600 à \$8,200. J'aimerais savoir en quoi consistera le travail de tous ces économistes.

Une autre question très importante, selon moi, c'est que le ministère des Transports n'a pas compétence à l'égard de certaine activité gouvernementale qui, d'après le Parlement, devrait relever de ce ministère. Tout d'abord, il y a Air-Canada, qui relève actuellement du ministère du Commerce; c'est l'un des dadas du ministre. Dans la loi établissant Air-Canada, on voit que le mot "ministre" signifie le ministre des Transports. Quand le Parlement a établi cette société de la Couronne, le projet de loi en conséquence a été présenté par celui qui était alors ministre des Transports, l'actuel ministre du Commerce. Il s'est accroché à cette société depuis lors. Pour une raison ou pour une autre, on lui a permis de conserver ce domaine gouvernemental, même s'il doit n'avoir absolument rien à voir à cela et que ce service devrait relever du ministre des Transports.

Les chemins de fer Nationaux du Canada relèvent du ministre des Transports. Cette société détient toutes les actions d'Air-Canada. Si Air-Canada veut emprunter, la société est autorisée, en vertu de la modification apportée en 1952-1953, si je ne me trompe, à emprunter du National-Canadien. La loi place Air-Canada entièrement sous la direction du ministre des Transports. Pourquoi la lui retirer en faveur d'un autre ministre, si ce n'est parce que celui-ci veut obtenir un pouvoir de plus dont il ne voudra pas se départir? Il est temps qu'un membre du cabinet mette un frein à cette soif du pouvoir. Il me semble que celui qui devrait s'en charger est le premier ministre lui-même.

Le ministre des Transports doit assurer toutes les lignes aériennes. C'est de lui que dépend la réglementation de tout le mouvement. La Commission des transports aériens relève de lui, non du ministre du Commerce. La Commission des transports aériens a été constituée tout d'abord pour conseiller le ministre, en particulier, semblerait-il, sur Air-Canada. Cependant, dans l'organisation actuelle, la Commission des transports aériens relève du ministère des Transports, et dans un autre ministère, de l'autre côté de la rue, se trouve Air-Canada qui relève du ministère du Commerce. Il est à peu près temps de mettre fin à ce non-sens.

La semaine prochaine, le comité chargé d'étudier l'activité du National-Canadien et d'Air-Canada, se réunira. Le ministre des Transports y sera présent, lorsque les affaires