

le député de Trois-Rivières, ainsi que son prédécesseur, l'honorable George Hees, ont accordé une excellente collaboration aux membres du Parlement et ont permis en quelque sorte à tous les députés de se renseigner sur le ministère et de s'y intéresser.

Depuis que je siège en cette Chambre, l'administration du ministère des Transports n'a jamais fait l'objet de critiques sévères. A mon sens, c'est une bonne note pour les hauts fonctionnaires de ce ministère. Je dois cependant avouer que j'ai été déçu d'apprendre qu'on avait nommé le député d'Ottawa-Ouest ministre des Transports. Je l'ai toujours considéré comme un député très prudent et méticuleux, et j'ai un immense respect pour son intégrité et son sens des responsabilités. En revanche, étant donné le besoin urgent de concevoir et d'élaborer un nouveau programme national de transport, comme le signale le rapport MacPherson, j'avais toujours pensé que pour le poste de ministre des Transports, le premier ministre aurait pu désigner un député qui avait manifesté beaucoup d'intérêt pour les transports ou qui se serait extrêmement intéressé à l'élaboration des programmes.

Le ministre me pardonnera sans doute de dire qu'à mon avis, son sous-ministre, M. Baldwin, complète très bien ses excellentes qualités, à lui. Tout cela augure très bien de l'administration future du ministère. Par contre, j'ai toujours pensé que certains hauts fonctionnaires du ministère semblent un peu en retard ou hésitants. En tout cas, ils n'ont pas proposé de nouveaux programmes de transport audacieux, surtout en ce qui a trait à tout l'ensemble des transports plutôt qu'à certains secteurs. Je suis prêt à reconnaître que dans le domaine de l'aviation civile, les hauts fonctionnaires ont donné une excellente orientation. En revanche, ces cinq ou six dernières années, pour ce qui a trait à l'ensemble de la question de l'activité ferroviaire et de la politique des chemins de fer, des rapports entre les camionneurs et des organismes comme la Commission des transports, des rapports entre les lignes aériennes et la Commission des transports aériens, des rapports entre de nombreuses localités portuaires et le Conseil des ports nationaux, je pense que le ministère des Transports n'a pas particulièrement fait preuve d'énergie ou d'initiative pour se fixer des objectifs que nous pourrions comprendre et approuver.

La question primordiale qui a toujours intrigué la Chambre des communes, je présume, depuis la création des réseaux ferroviaires à l'époque de la Confédération et même avant, a été la mise en valeur du transport ferroviaire et ses répercussions sur les collectivités. Les chemins de fer Nationaux ont toujours été l'objet d'un grand nombre de questions et

suscité un plus vif intérêt que tout autre organisme du gouvernement. On en trouve la preuve lorsqu'on feuillette au hasard les index du Hansard. A l'heure actuelle, les chemins de fer Nationaux et les chemins de fer en général sont la principale préoccupation d'un très grand nombre d'honorables députés

L'autre jour, le ministre a répondu aux instances qui lui avaient été faites par une délégation de l'Ouest canadien au sujet des projets annoncés par les chemins de fer Nationaux en vue de supprimer des arrêts à la mi-août. Le ministre a répondu que cette question devait être l'objet de négociations ou de relations contractuelles entre le patronat et le salariat. Je voudrais ajouter que c'est une réponse semblable à celles qui ont été données depuis nombre d'années et qu'elle dénote l'inaptitude du gouvernement à reconnaître ses responsabilités dans ce domaine particulièrement délicat. Le ministre se souviendra que le groupe qui est venu le voir et les délégations de Rainy-River, de Melville et des autres endroits, ne lui ont pas demandé de s'ingérer dans les relations entre patrons et ouvriers. Ils lui ont demandé s'il userait de son influence pour obtenir que le National-Canadian attende à plus tard pour supprimer ces arrêts, jusqu'à ce que l'on ait pu bien exposer toute la question. Je dois signaler que le problème que posent ces suppressions d'arrêts se fait sentir depuis longtemps dans les relations entre les chemins de fer et leurs employés, à mesure que se poursuit l'évolution technologique. Nous n'avons jamais pu obtenir que le gouvernement se tienne responsable de certains des bouleversements occasionnés, ni qu'il en rejette la responsabilité sur les chemins de fer.

Par suite de mesures prises par la Chambre, un bill que j'ai présenté au cours de la présente session a été déféré au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques. J'aimerais demander au ministre s'il va tâcher, grâce à son influence, d'obtenir que ces arrêts ne soient pas supprimés avant que ce comité ait eu l'occasion d'examiner les instances concernant les modifications à la loi sur les chemins de fer qui intéressent directement le problème. A mon avis, ces modifications se rattachent directement au problème, car elles auraient pour résultat de délimiter clairement les responsabilités du chemin de fer à l'égard des cheminots et des localités touchées par ces bouleversements.

D'autres députés voudront sans doute aborder la question. Je sais que le représentant de Rosetown-Biggart voudra en parler. Je veux tout simplement signaler que les relations actuelles entre les employés des chemins de fer et leurs grands chefs syndicaux sont très mauvaises, en particulier dans