

le réseau national de télévision, le ministre des Finances (M. Sharp) a reproché à l'opposition de faire passer les choses trop à la hâte à la Chambre?

L'hon. M. Churchill: Je m'aperçois que j'appuie en ce moment le ministre des Finances. Je suis heureux qu'il ne soit pas d'accord avec le ministre des Transports. Il tient à ce que le bill fasse l'objet d'une étude approfondie. Je recommande à mes collègues d'en tenir compte et de se préparer à parler demain sur ce bill de façon à contenter les deux ministres.

L'hon. M. Pickersgill: Puis-je poser une question au député? Il a été assez flatteur pour répéter ce que j'ai dit à propos d'un débat général et relativement court à l'étape de la deuxième lecture—remarque peut-être imprudente, à la lumière de ce qui se passe. Mais aurait-il l'obligeance de citer la dernière partie du même alinéa, qui figure à la page 7998 du hansard?

L'hon. M. Churchill: Je n'ai jamais trouvé le moindre avantage à emprunter les paroles du ministre dans mes discours, et je ne vois pas pourquoi je devrais lui faire une plus grande réclame en répétant certaines de ses phrases mal construites. Je crois que je vais les laisser exactement où elles sont et où chacun peut les lire. Il a signalé que sa remarque du 1^{er} septembre 1966 figurait à la page 7998. Je verse le renseignement au hansard pour l'édification de la génération future de parlementaires.

Avant d'aborder certains aspects généraux du bill, je veux commenter d'autres questions que le ministre a mentionnées. Je me rends compte du tort que je cause à mon discours en citant les paroles du ministre, mais je tiens à être juste à son endroit. Selon la page 7991 du hansard, à la deuxième colonne, en parlant de la très grande commission qu'il est à instituer, il emploie les mots suivants:

... m'a permis de conclure qu'il est de la plus haute importance d'avoir un organisme officiel unifié, indépendant de ces différentes méthodes de transport, qui les examinerait toutes, les comparerait l'une à l'autre et, à la lumière des règlements régissant un domaine, tiendrait compte de l'évolution des autres secteurs...

Et ainsi de suite.

Or, le ministre a été influencé par le ministre de la Défense nationale, (M. Hellyer), et il veut tout réunir. Je m'étonne qu'il n'ait pas employé le mot «intégration». Il s'est servi du mot «unifié», en tout cas. Il veut unifier, et il a institué une commission. Il a intégré trois commissions; il les a réunies, y a ajouté quatre membres dont l'un sera chef. Il

nomme un czar et il va créer une organisation semblable à celle du ministre de la Défense nationale, avec un chef d'état-major pour assister le ministre.

• (9.00 p.m.)

Je suis désolé que ce désir de tout unifier l'ait gagné. Le ministre des Transports ne nous a pas dit, bien qu'il parle de ces questions beaucoup plus franchement que le ministre de la Défense nationale, pourquoi le système proposé sera meilleur que l'arrangement actuel. L'intégration des diverses Commissions est peut-être une bonne chose à certains égards. Mais j'ai remarqué une chose étrange en étudiant le projet de loi—ayant intégré les Commissions, l'honorable représentant les a ensuite séparées de nouveau; elles doivent continuer à remplir leurs fonctions actuelles et, de temps en temps,—il n'est pas très clair quand—elles doivent se réunir pour échanger leurs impressions. Ainsi on verra un groupe d'experts sur les questions maritimes, un groupe d'experts sur les taux de transport-marchandises des chemins de fer et un groupe d'experts sur le transport aérien se réunir pour un échange d'idées. A mon sens, cela ne donnera aucun résultat. D'après moi l'arrangement actuel où ces spécialistes conseillent le ministre est bien meilleur. Il peut les convoquer et dire: «Messieurs, telle est notre politique nationale; dans votre domaine particulier, vous ne répondez pas aux exigences des autres Commissions, et j'aimerais arriver ici à un accord unanime et décider de notre nouvelle orientation».

Voilà selon moi la fonction d'un ministre des Transports. Son poste a été créé pour cela. Mais l'honorable représentant a délégué cette autorité à une commission nombreuse et mis à sa tête un homme auquel il a conféré des pouvoirs très importants. Voilà son petit travail d'unification.

J'aimerais maintenant parler d'une autre chose qu'on devrait rectifier dans la pensée du ministre et dans ses discours subséquents. Voici un paragraphe figurant à la page 7991 du hansard. J'en citerai la plus grande partie, ce qui fera vraiment plaisir à l'honorable représentant:

Rien à mon avis n'illustre ce facteur plus clairement que ce qui s'est passé dans les sept années après 1959. Au cours de cette période, à trois ou quatre occasions, bien que le fait ait pu être dissimulé, la plus grande portion des salaires sans cesse croissants des chemins de fer canadiens ont été à la charge des contribuables du Canada—20 millions de dollars en 1959, 50 millions en 1961 et 20 millions en 1966.

L'hon. M. Pickersgill: C'est une erreur d'impression et je remercie l'honorable député de me l'avoir signalée. Il s'agit de 30