

canotiers brevetés sont exigés. Je tiens à préciser que les capitaines et les officiers de bateaux voyageant sur des eaux internationales doivent passer certains examens. J'ai tous ces documents ici; l'honorable représentant pourra les examiner quand il voudra.

Or le ministère examine constamment les règlements, qui sont très rigoureux et qui sont appliqués strictement par le Bureau d'inspection des navires à vapeur, organisme ne relevant pas du ministre, pour voir s'ils répondent aux besoins actuels. Nous sommes toujours disposés à apporter les changements qui s'imposent.

J'aimerais plus tard traiter d'autres questions soulevées par l'honorable député au sujet des protestations du Syndicat international des gens de mer et de la réunion à Montréal au sujet de la radio. Beaucoup a déjà été réalisé. J'aimerais faire une mise au point une autre fois, mais je ne voulais pas que le député de Skeena ait l'impression qu'il n'y avait pas de règlement à l'heure actuelle et qu'il n'y en avait pas eu dans le passé, en ce qui concerne la sécurité des équipages sur les navires, car ce ne serait pas conforme aux faits.

M. Barnett: J'aimerais poser une question au ministre. J'aurais aimé qu'il fasse une déclaration au sujet des subventions à la construction de navires. Je n'ai pas l'intention de faire un autre discours sur le sujet, à moins que cela s'impose. Je me demande si j'ai bien compris le ministre. A-t-il dit que si le gouvernement de la Colombie-Britannique faisait des instances, elles seraient étudiées? Si je pose cette question c'est à cause des déclarations faites à ses comettants par le ministre des Affaires municipales de Colombie-Britannique, et d'après lesquelles au moins deux nouveaux services de transbordeur n'entreraient pas en activité, faute de subventions à la construction de navires. Le gouvernement de Colombie-Britannique a-t-il présenté des instances au gouvernement fédéral à ce propos?

L'hon. M. Pickersgill: Je n'en ai pas reçu. Je n'ai pas vérifié depuis quelques jours auprès de mes collègues, mais la dernière fois que j'ai soulevé la question, je n'ai eu connaissance d'aucunes sauf celles, un peu démesurées à mes yeux, que le premier ministre de Colombie-Britannique a faites publiquement et que j'ai lues dans le journal. Il semblait partager l'opinion exprimée ici même à propos de mon influence maléfique. Je puis assurer aux députés que la déclaration de politique portait sur une politique du gouvernement. Elle n'est pas plus mon œuvre que celle de tout autre membre du cabinet. Je ne voudrais pas du tout qu'une personne raisonnable s'imaginer que je n'ai pas, pour une province où une grande partie de ma famille a vécu plusieurs années et que moi-même je visite presque

chaque année depuis 25 ans, autant d'admiration que pour toute autre région du Canada, hormis peut-être deux endroits qui me sont particulièrement chers.

[Français]

• (4.40 p.m.)

M. Vincent: Monsieur le président, l'été dernier, soit le 28 juin, et comme en fait foi la page 2968 des débats français, je soulevais une question qui m'avait été signalée par un groupe de citoyens canadiens qui travaillaient pour les chemins de fer Nationaux. Il s'agit des chefs de gare qui sont employés par les chemins de fer Nationaux dans toutes les provinces du Canada et qui, l'an dernier, et avec raison, se plaignaient de la façon dont ils avaient été traités relativement à leurs salaires. A cette occasion, je disais que j'avais communiqué avec l'honorable ministre des Transports (M. Pickersgill) au sujet de leurs représentations, et que ce dernier avait répondu à ma lettre. J'avais soulevé cette question à la Chambre, mais soit à cause de la dissolution des Chambres et des élections générales, ou, encore, parce que le ministre n'a pas eu l'occasion d'étudier cette question plus à fond, je n'ai pas eu de réponse définitive à ce sujet.

L'historique de cette affaire est le suivant: L'an dernier, après de longues et laborieuses négociations, le syndicat qui représentait les chefs de gare des chemins de fer Nationaux fut dans l'obligance d'accepter la somme de \$375,000 en guise de compensation pour une perte de commission s'élevant à plus d'un million de dollars qu'ils recevaient par année.

Cette somme de \$375,000 fut répartie de la façon suivante: 6 p. 100 dans les provinces atlantiques, 25 p. 100 dans la région du Saint-Laurent, 25 p. 100 dans la région des Grands lacs, 24 p. 100 dans la régions des Prairies, et 11 p. 100 entre les chefs de gare de la région des montagnes. Je mentionnais, à cette époque, que certains de nos chefs de gare perdraient \$100 ou \$200 de salaire par année tandis que d'autres perdraient plus de \$1,000 annuellement.

Quand j'avais communiqué avec le ministre des Transports à ce sujet, celui-ci m'avait dit de demander aux chefs de gare intéressés de s'adresser à leur syndicat, *The Order of Railway Telegraphers*, pour faire les représentations d'usage auprès de la compagnie. Ils se sont adressés à cette association, mais ils furent obligés d'accepter ce que les chemins de fer Nationaux leur offraient, soit \$375,000 et pas un sou de plus, car ces derniers leur avaient dit qu'ils devaient accepter cela, étant donné que les chemins de fer Nationaux désiraient abolir les commissions par négociations avec eux ou autrement.