

a augmenté de 500 p. 100, soit de 2 à 10, selon les prévisions budgétaires, alors que son personnel de commis, de sténographes et de dactylographes a effectivement diminué?

L'hon. M. Winters: De quelle page le député tire-t-il ces renseignements?

M. Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce): De la page 470, celle qui nous intéresse en ce moment.

L'hon. M. Winters: Au cours de l'année nous avons groupé un certain nombre de nos services, de sorte que dans certains bureaux on trouve ensemble architectes et ingénieurs. Il y a eu reclassement par le haut de certains fonctionnaires de façon à assurer une surveillance générale dans quelques-uns de ces bureaux groupés.

M. Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce): Je me demande si le ministre ne pourrait pas développer un peu cette réponse. J'ai toujours eu l'impression que le groupement des services avait pour but d'augmenter le rendement administratif, de réduire le personnel et, surtout, de placer un plus grand nombre de personnes sous la surveillance d'un seul individu, ou surveillant. Somme toute, n'est-ce pas là le principe essentiel dont s'inspire ce fusionnement? On réunit un plus grand nombre de personnes de façon à exercer sur elles une meilleure surveillance. Mais que se passe-t-il ici? On se rend soudain compte qu'après ce groupement de services, il y a désormais dix surveillants là où il n'y en avait autrefois que deux. Pour dire la franche vérité, je pensais que le ministre allait se lever et déclarer qu'il avait ouvert d'autres bureaux à travers le pays et qu'il avait donc besoin d'un surveillant dans chaque bureau, ou quelque chose du genre. Je ne m'attendais pas à l'entendre dire qu'ayant fusionné des services, il avait besoin de plus de surveillants. Je me demande s'il nous fournirait un peu plus de renseignements pertinents sur ce point, vu notamment que le nombre de son personnel de bureau,—commis, sténographes et dactylos,— a baissé tandis que son personnel de surveillance a augmenté de 500 p. 100.

L'hon. M. Winters: Monsieur le président, j'ai demandé aux préposés au personnel de me faire tenir la réponse à cette question, et je l'aurai dans quelques minutes.

M. le président: Le crédit n° 365 est-il adopté?

M. Hamilton (Notre-Dame-de-Grâce): Non; pourrions-nous réserver le crédit jusqu'à ce que nous ayons obtenu une réponse? Nous pourrions ensuite passer au crédit suivant.

M. le président: Le député de Comox-Alberni désire-t-il parler au sujet du crédit n° 365?

M. Barnett: Oui. J'aimerais aborder une ou deux questions à ce propos, si cela ne dérange pas le ministre. Nous pourrions peut-être étudier ces points pendant que ses conseillers cherchent la réponse à l'autre question. De fait, je me suis déjà proposé de soulever une ou deux questions au sujet de Ripple-Rock, mais déférant à votre proposition, j'attendrai.

J'aimerais soulever une question qui intéresse l'administration générale de cette division plutôt qu'un crédit en particulier. Il s'agit du plan ou programme général qu'on adopte, du moins dans la région côtière de la Colombie-Britannique, au sujet de l'aménagement des voies d'accès à certains radeaux de pêche, qu'on y installe de temps à autre. On m'a signalé ce problème. Le ministre pourrait peut-être me fournir des renseignements à ce propos. Le problème que certains pêcheurs du littoral de la Colombie-Britannique m'ont signalé tient à ce que quelques-unes de ces rampes d'accès sont très longues et s'étendent sur une plage légèrement en pente jusqu'en eau profonde. Or elles ne sont pas tout à fait assez larges pour permettre d'y faire passer un camion.

Peu d'autos circulent là, mais parfois des pêcheurs désirent transporter de lourds filets ou un moteur d'embarcation qu'ils veulent faire reviser ou transporter de l'essence jusqu'à leur bateau. S'ils pouvaient circuler en camion sur ces rampes et transporter ce qu'ils veulent, ce serait très commode pour eux et ils n'auraient pas besoin de s'éreinter. Ainsi que le savent les membres du comité, je ne suis pas ingénieur; mais, d'après ce que j'ai constaté, il semble que les installations de ce genre ne suffisent pas du tout à la circulation d'une voiture ordinaire ou d'un camion. La plupart de ces rampes reposent sur de bons pilotis, sur des pieux enfoncés, ou parfois fixés sur des bases de ciment; les poutres et madriers qui les soutiennent me semblent suffire à cette fin. Il paraît que ça ne coûterait pas bien cher pour élargir ces rampes d'un ou deux pieds.

Donc, monsieur le président, j'aimerais que le ministre nous dise pourquoi la division en cause a décidé de construire ces rampes de cette façon-là, vu qu'elles sont surtout destinées à permettre l'accès aux radeaux de pêche plutôt qu'à constituer une tête de quai pour l'abordage de vapeurs, et où la piste devrait être assez large pour qu'une auto puisse y circuler.

L'hon. M. Winters: Monsieur le président, il n'y a eu aucun principe directeur pour l'établissement des rampes d'accès aux radeaux. Nous tâchons de choisir chacune en pesant ses avantages. Je me souviens que le