

en premier lecture, était une mesure législative tellement inacceptable que le leader du Gouvernement au Sénat, le très honorable Arthur Meighen, n'a pas voulu en assumer la responsabilité. Il a été donné aux sénateurs d'entendre des dépositions au comité sénatorial, et maints témoins y furent convoqués, entre autres M. Beatty et M. Hungerford. Ceux-ci ont fait des dépositions qui ont, dans une certaine mesure, donné lieu à une modification ou transformation du bill. Je prétends, maintenant, que la mesure ne saurait être convenablement examinée sous sa forme actuelle; on devrait en confier l'examen à un comité spécial de toute la Chambre, comité qui existe depuis l'établissement de la confédération en vue de l'examen de questions de cette nature. En procédant ainsi, il serait donné à tous les honorables députés de recueillir des dépositions relativement à un point quelconque sur lequel ils désirent s'appuyer pour prendre une décision.

Or, monsieur le président, ce bill est soumis à ce comité. Au cours de son discours du 7 mars, alors qu'il proposait la 2^e lecture du bill, le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a dit qu'afin d'épargner la dépense et éviter les difficultés, nous devrions l'examiner ici sans entendre de témoins. Voilà qui est des plus renversants. De quelle dépense s'agit-il? Le chef du Gouvernement au Sénat dit que la convocation des témoins n'entraîne aucun frais. Il me semble que c'est un honneur insigne pour M. Beatty, M. Hungerford, M. Ruel et d'autres que de comparaître devant un comité sénatorial. Je ne saurais dire s'ils estiment l'honneur aussi grand lorsqu'il s'agit de comparaître devant un comité de la Chambre des communes. Cette mesure aurait dû être déposée en premier lieu à la Chambre des communes. Le Sénat en a été saisi le premier, parce que le Gouvernement n'avait pas d'autre projet législatif à lui confier pendant que nous discutons d'autres affaires dans cette Chambre.

Afin de faire voir au comité, et de démontrer au ministre lui-même, qu'il est ridicule de pousser plus loin l'examen de ce bill sans recueillir des dépositions, je lui poserai les questions suivantes:

Combien de surintendants et de surintendants adjoints, d'abord des Chemins de fer nationaux, et ensuite du Pacifique-Canadien, sont ingénieurs civils?

Combien de fonctionnaires, gagnant \$2,500 ou plus par année, étaient employés aux bureaux ou à l'administration des deux compagnies en 1930, en 1931 et en 1932?

Combien en a-t-on congédié chaque année?

Combien sont encore en fonctions cette année, 1933?

[M. Pouliot.]

Combien en a-t-on congédié depuis le commencement de l'année?

D'autre part, combien d'employés gagnant \$2,500 ou moins par année ont été au service des Chemins de fer nationaux et du Pacifique-Canadien, et combien de ces employés ont été, pendant les périodes que j'ai mentionnées, placés dans une catégorie inférieure, en 1930, en 1931, en 1932 et depuis le commencement de 1933?

Si le ministre veut bien répondre à ces demandes, je me ferai un plaisir de lui en faire d'autres.

L'hon. M. MANION: Monsieur le président, en ce qui concerne une question soulevée par l'honorable député, celle qui a trait aux frais de convocation de témoins devant un comité de la Chambre, je n'ai pas attaché à la chose toute l'importance que lui-même semble y donner; je n'ai fait que mentionner la chose en passant. J'ai dit que la commission et le comité du Sénat avaient entendu des témoins, et que les dépositions ainsi recueillies étant, en bonne partie, à la disposition de tous les honorables membres de la Chambre désireux de les consulter, il n'y avait pas lieu, pour cette raison, d'y revenir. M. Hungerford et M. Beatty ont tous deux comparu devant la commission d'enquête; M. Beatty a aussi comparu devant le comité du Sénat et M. Hungerford, ayant déjà fait sa déposition à la commission royale, se dit d'avis qu'il n'était pas nécessaire de comparaître de nouveau, vu qu'il n'avait rien à changer à sa première déposition. C'est ce que je voulais faire ressortir, la question de dépense étant secondaire.

Pour ce qui est de la destitution de divers fonctionnaires des deux réseaux, je ne saurais donner de détails au sujet de ceux que l'on a remerciés de leurs services. Je ne saurais donner ces détails à ce moment-ci et je ne vois pas en quoi ces renseignements seraient de quelque utilité pour l'examen de ce bill. Il s'agit là de renseignements qui ont déjà été communiqués; c'est-à-dire que la Chambre sait déjà, par des réponses faites à des questions, le nombre d'employés au service des Chemins de fer nationaux au cours de diverses années ainsi qu'à l'heure actuelle. C'est réellement une réponse à la demande de renseignements de l'honorable député sur cette ligne. Il a aussi demandé combien de surintendants du National-Canadien sont des ingénieurs civils. Je regrette de ne pouvoir le dire. Quelques-uns le sont, mais je crois que même mon honorable ami ou moi-même, qui ne sommes pas des hommes de chemin de fer, comprendrons qu'on n'a pas besoin d'être ingénieur civil pour exercer les fonctions de surintendant. D'après mes renseignements, les surintendants des chemins de fer du Canada et des