

bre. La C.C.F. n'est pas seule à préconiser l'étatisation des pipe-lines. Des députés libéraux l'ont aussi appuyée.

Une voix: Qui?

M. Herridge: Il en va de même de représentants du parti conservateur. Bien entendu, l'étatisation d'entreprises de ce genre fait partie du programme de la C.C.F. Il y a environ un an, le chef du régime de coalition de la Colombie-Britannique affirmait, en cette enceinte, qu'il favorisait l'étatisation des pipe-lines.

M. Gibson: Ne m'affublez pas de ce titre.

M. Herridge: Je songe au brillant député de Comox-Alberni (M. Gibson) avec qui je ne tombe pas toujours d'accord. Les députés qui étaient présents pendant la session où s'est déroulé le débat sur le bill général des pipe-lines et sur deux ou trois autres projets de loi visant des conduites se souviennent qu'un grand nombre de représentants favorisaient l'étatisation. Au cours du débat, l'ancien député de Vancouver-Centre, M. Rodney Young, et le chef du groupe de la coalition à la Chambre, le représentant de Comox-Alberni, se sont unis pour réclamer l'étatisation.

M. Gibson: J'invoque le Règlement. Je me dissocie non seulement de l'ancien député de Vancouver-Centre mais aussi de la coalition en Colombie-Britannique.

M. Sinclair: Le député oublie-t-il Tim Buck et Harvey Murphy? Eux aussi sont en faveur de l'étatisation.

M. Herridge: Même si le député de Comox-Alberni se dissocie des autres adeptes de l'étatisation, il partageait leur point de vue. En outre, il m'en veut de l'avoir désigné chef du groupe de la coalition à la Chambre. Or je n'ai pas voulu dire qu'il représente la coalition de la Colombie-Britannique, mais bien la coalition indépendante à la chambre fédérale.

(Sur la proposition de M. Herridge, la suite de la discussion est renvoyée à une séance ultérieure.)

M. l'Orateur: A l'ordre! Comme il est neuf heures, la Chambre passe aux travaux qui l'occupaient avant le dîner.

SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides, sous la présidence de M. Dion.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Services des chemins de fer et des navires à vapeur—

490. Réparations et dépenses nécessitées par l'exploitation et l'entretien des wagons officiels de chemin de fer soumis à l'autorité du ministère, \$52,000.

M. Knowles: Monsieur le président, hier soir, lorsque nous en étions au premier crédit du budget des Transports, j'ai indiqué qu'il y avait une question dont je voulais parler, relativement au National-Canadien. Il était alors presque onze heures et la Chambre semblait vouloir terminer l'étude du premier crédit. J'ai donné à entendre que j'étais disposé à permettre l'adoption du crédit, à condition qu'il fût entendu que je pourrais évoquer cette question lors de la mise en délibération d'un autre crédit. Le ministre a convenu que je pourrais en parler lors de l'examen du poste dont nous sommes présentement saisis. J'ai fait tenir au ministre, le 8 mars de cette année, une communication assez longue relativement à la question dont je parlerai pendant quelques instants ce soir. Je constate que le ministre hoche la tête. J'espère que cela signifie qu'il se rappelle cette lettre en particulier parmi les nombreuses lettres qu'il reçoit de moi.

Le 14 mars, le ministre accusait réception de ma lettre et me disait qu'il étudierait avec plaisir les observations que je lui avais formulées dans ma lettre du 8 mars. Je ne veux pas donner à entendre, en soulevant cette question un peu plus d'un mois après cet échange de lettres, que je ne suis pas persuadé que le ministre étudie la question. J'ai plutôt cru qu'en soulevant la question maintenant, en la portant à son attention et en obtenant peut-être l'appui d'autres députés, ce point pourrait être réglé plus tôt de façon satisfaisante.

Cette question intéresse certains hommes employés par le National-Canadien à titre de surveillants, qui désirent voir leur association reconnue par lui. Celle-ci est connue sous le nom de *Railway Supervisors' Association*, son conseil n° 1 étant situé à Winnipeg. Pour la plupart, ses membres sont employés comme contremaîtres dans les divers ateliers des chemins de fer Nationaux. En diverses autres localités, des employés de rang correspondant sont également membres de l'association. Aux termes de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, on prive ces employés de l'accréditation *ipso facto* et du droit de négocier collectivement.

On me permettra de préciser ce point autant que faire se peut. La loi des enquêtes sur les différends industriels n'empêche pas les chemins de fer Nationaux de reconnaître l'association des surveillants, mais elle ne prévoit pas obligatoirement cette reconnaissance qui, par conséquent, est laissée à la discrétion de la société. Celle-ci n'a pas encore jugé bon d'user de ce pouvoir discrétionnaire en faveur de ces employés. Je pourrais signaler que l'article du code du