

du ministre, le National-Canadien, Air-Canada, la Société canadienne des télécommunications transmarines, la Commission des transports aériens, la Commission des transports, la Commission maritime, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et j'en passe bien d'autres, on peut apprécier l'ampleur du ministère.

A l'appui de mon argument, je dirais que, logiquement, d'autres services de communications devraient aussi relever du ministère des Transports, par exemple, la Société Radio-Canada dont l'activité est si importante qu'elle est confiée à un ministre spécialement désigné. C'était la politique de l'ancien gouvernement et elle a été suivie par celui-ci. Mais il n'en reste pas moins que, normalement, la Société Radio-Canada et tous les services connexes devraient être rattachés au ministère des Transports. C'est pourquoi je propose de scinder le ministère en deux. Il y aurait un secteur pour les services aériens qui engloberait l'aviation civile, la météorologie et les communications de même que les sociétés de la Couronne, les commissions et les offices qui se rangent d'ordinaire sous ces trois chefs.

De ce ministère pourraient relever d'autres services dont s'occupe aujourd'hui le ministère des Transports, par exemple, les services relatifs aux chemins de fer et aux voies d'eau, ainsi que les sociétés de la Couronne, les organismes, commissions et offices relatifs à ces services. Cette division ne me paraît pas illogique. Le gouvernement devrait y songer, car le ministère des Transports ne cesse d'une année à l'autre de prendre de l'importance.

Je passe maintenant à une question qui intéresse les chemins de fer. Où en sont les chemins de fer du Canada? Où en sont les chemins de fer Nationaux? Ces derniers ont accusé un déficit énorme en 1960. Il s'élevait, sauf erreur, à 65 ou 70 millions. Et l'on prévoit encore un déficit pour 1961. Une menace de grève entre les exploitants des chemins de fer et leurs employés vient d'être écartée. Mais on ne peut penser à cette menace, sans se demander ce que le gouvernement fait à propos des services ferroviaires du pays.

Il y a quelque temps, le premier ministre a institué la Commission royale d'enquête dite MacPherson pour étudier la question des transports. Cette commission a fait quatre recommandations, qui exigent des subventions d'environ 97 millions. Qu'est-ce que le gouvernement a décidé au sujet de ces quatre recommandations? Nous avons maintes fois demandé des renseignements en cette Chambre et nous n'avons rien appris, sauf que la politique du gouvernement serait annoncée en temps voulu. Ce n'est pas ce que le premier ministre disait en novembre dernier,

[L'hon. M. Chevrier.]

quand nous étions menacés d'une grève du rail. Il est important que la population et les membres de la Chambre sachent ce qu'on attend faire au sujet de ces recommandations.

Un bill inscrit au *Feuilleton* a trait à la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises, et nous en commencerons l'étude au début de la semaine prochaine. Le premier ministre et le ministre des Transports ont fait une déclaration à ce sujet. Je ne m'y arrêterai pas, sauf pour signaler que d'une part, la Commission des transports ne peut établir des taux rétroactifs, non plus que des réductions rétroactives. D'autre part, le ministre et le premier ministre nous déclarent que la loi sur la réduction des taux de transport des marchandises aura un effet rétroactif. J'ignore comment on va concilier ces deux opposés. Au lieu de faire une affirmation, il est peut-être préférable de poser une question. Comment concilier une loi du Parlement qui accorde une réduction rétroactive des taux de transport avec la ligne de conduite de la Commission des transports qui, se fondant sur la loi sur les chemins de fer, établit bien clairement que les réductions ou augmentations des taux de transport des marchandises ne peuvent avoir un effet rétroactif? Ce sont là des questions que nous examinerons la semaine prochaine.

Pour en revenir à la menace de grève qui a été récemment enrayée, j'ai posé à la Chambre la très importante question de savoir d'où vont venir les fonds. Nous nous souvenons tous de ce que le premier ministre a dit quand la question a été débattue, en novembre de l'année dernière. Je voudrais le consigner au compte rendu en citant la page 376 du *hansard* en date du 30 novembre 1960:

Le rapport de la commission royale nous indiquera les moyens d'éviter ces taux discriminatoires. On présentera une mesure législative destinée à donner à tous d'égales possibilités. Le blocage prendra alors fin et les chemins de fer pourront s'adresser à la Commission des transports pour lui demander de relever le tarif-marchandises et d'examiner les accords existants entre les employeurs et les syndicats, en remontant au 1^{er} janvier 1960.

Le Parlement sera saisi d'une mesure. D'abord, le premier ministre a dit que la Commission royale d'enquête sur les transports présenterait une formule qui réglerait le différend. Eh bien! si l'on a soumis une formule, elle n'a certainement pas réglé le différend. Puis, le premier ministre a annoncé qu'une mesure législative suivrait. Je l'ai devant moi, noir sur blanc. Or, bien que nous ayons essayé de savoir du premier ministre ce qui se passerait au sujet de la recommandation de la commission royale, il a dit que la ligne de conduite adoptée serait annoncée