

piloter, ou qui aiment piloter, le genre d'avions visé parce qu'ils tombent dans une catégorie très générale. Si le ministre voulait bien examiner ces quatre ou cinq points, je lui en serais très reconnaissant, de même que toute l'industrie aéronautique.

M. Bell (Saint-Jean-Albert): Il semble que nous touchons à la fin du débat sur le premier crédit. J'aimerais toutefois poser une question au ministre avant qu'il réponde. Mais, auparavant, je tiens à signaler que, de ce côté-ci de la Chambre, des députés renoncent à cette occasion de prendre la parole; ils pourront, cependant, exprimer leur point de vue quand on examinera le budget principal des dépenses pour 1966-1967.

Avant de poser ma question, je signale que le ministre a laissé passer deux occasions de faire une déclaration initiale sur le premier crédit, comme le veut la tradition. J'espère que cela ne se répétera pas, sinon cela deviendrait une mauvaise habitude. S'il avait fait une déclaration, le débat n'aurait peut-être pas porté sur tant de sujets. S'il nous avait parlé de ce que son ministère avait fait —à supposer qu'il ait fait quelque chose—et nous avait lancé un défi sur un ou deux points, nous aurions été obligés de lui répondre et, je le répète, nos remarques n'auraient peut-être pas porté sur tant de sujets.

J'aimerais m'enquérir du sort de trois rapports qui, à mon avis, ont tous de l'importance. Il y a d'abord le rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage. Que devient-il et quand pouvons-nous espérer une mesure législative sur les changements à apporter à la loi sur la marine marchande? Je voudrais savoir aussi quel progrès nous réalisons au sujet du rapport sur l'avenir de nos lignes aériennes et sur des fusions possibles,—soit le rapport Wheatcroft. Ceci a son importance, car lorsque nous étudions les affaires du Pacifique-Canadien nous devrions savoir combien d'argent le Pacifique-Canadien affecte aux services aériens et combien il retire du service-voyageurs des chemins de fer. Finalement, je voudrais m'informer d'un sujet toujours favori. Où en est l'étude sur l'avenir de la marine marchande? Cette question est importante en un temps où nous expédions des marchandises en vrac partout dans le monde et alors que le Canada perd sa place à la table des négociations.

Voilà ce qui m'intéresse. J'espère que le ministre nous sait gré de tous les sacrifices que nous faisons ici. Les réponses données me portent à croire qu'il a appris beaucoup cette semaine.

[M. Forrestall.]

M. Prittie: Je ne suis pas disposé à faire des sacrifices. J'ai déjà fait mon sacrifice, comme le ministre, d'ailleurs, en écoutant environ 50 discours sur les crédits de ce ministère.

Depuis des années, on a entendu dire maintes et maintes fois que le ministère des Transports est trop considérable, puisqu'il s'occupe non seulement des questions concernant les chemins de fer, mais aussi des canaux, des télécommunications, de la radio-diffusion, des ports et ainsi de suite. On a souvent proposé de le subdiviser, ou, tout au moins, de créer un ministère de l'aviation civile qui aurait à sa tête son propre ministre. J'ai proposé cela en 1963, et même à ce moment-là, je n'étais pas le premier à y avoir pensé. L'Association du transport aérien a exposé cette idée de temps à autre. Le ministre sait, j'en suis persuadé, que si son ministère ne dirigeait, mettons, que les affaires concernant les chemins de fer, ses crédits auraient déjà été adoptés. Je me souviens que l'honorable représentant affirmait, il y a environ deux ans, qu'il avait le sentiment d'être assez fort et assez habile pour s'occuper de ce ministère. Je doute qu'il ait encore aujourd'hui cette belle assurance. Il est assurément fort compétent, mais je pense que l'ampleur et la complexité de l'emploi l'ont forcé à ralentir son activité.

L'on n'a qu'à songer aux problèmes qui se posent au pays, dans le domaine ferroviaire, pour se rendre compte qu'il y aurait d'excellentes raisons de créer un ministère distinct pour s'occuper de ces questions. L'ampleur du ministère exige, il me semble, qu'on le subdivise au moins en deux, de façon à reconnaître l'importance de l'Aviation civile au Canada. En jetant un coup d'œil sur les prévisions budgétaires de 1965-1966, je me suis aperçu que les prévisions concernant les services aériens seulement dépassaient celles de douze ministères; il y a douze ministères, dirigés chacun par un ministre, dont le budget des dépenses est inférieur à celui des services aériens du ministère des Transports. Ce sont les ministères suivants: Agriculture, Citoyenneté et Immigration, Production de défense, Pêcheries, Forêts, Industrie, Justice, Mines et Relevés techniques, Revenu national, Nord canadien et Ressources nationales, Secrétariat d'État et Commerce. Le budget de chacun de ces ministères est inférieur à celui d'un seul service du ministère des Transports.

Si le gouvernement ne juge pas à propos d'établir un ministère distinct, je propose qu'il répète ce qui s'est fait au ministère de la Défense nationale—désigner un ministre associé et le rendre responsable d'une partie du ministère. Je comprends qu'un pas a été