

jusqu'en 1973 et que le gouvernement ne permettrait pas que l'aéroport lui-même soit touché. Il est évident que s'il ne doit pas l'être, Air Canada ou un substitut valable tel que Douglas ou Lockheed—toute société qui connaît son affaire—devra remplacer Air Canada. Je constate que l'on ne fait rien. Je ne blâme pas plus les libéraux que les conservateurs, parce que le mal remonte à 1948. Je ne veux pas perdre l'occasion de signaler au gouvernement que les 90,000 personnes de ma circonscription tiendront le gouvernement responsable si on ne le guérit pas.

Puisque Air Canada est venue poliment demander 130 millions de dollars et 75 millions encore, les hommes politiques sont fondés à se mêler des affaires de cette société de la Couronne. A mon avis, on devrait nettement déclarer à Air Canada qu'elle a un devoir envers tout le Canada dans le cadre de la politique aérienne, et qu'elle ne peut pas faire fi de la promesse de M. Pearson qui n'a été répudiée par aucun gouvernement ni par la malsaine infiltration actuelle. Voilà pour le gouvernement le moment tout indiqué de dire ses vérités à Air Canada.

Je voterai en faveur de la mesure, supposant que le gouvernement aura le bon sens de remédier désormais à cet état de choses.

M. McGrath: Tout d'abord, je signalerai combien les députés de Terre-Neuve savent gré au Parlement des remarques bienveillantes et généreuses de mon collègue le député d'Oxford. Même si nos propos d'aujourd'hui à la Chambre ont provoqué des rires et des plaisanteries, le problème que nous tentons d'exposer, du moins dans la mesure où il touche Terre-Neuve, n'en demeure pas moins grave.

Dans cette optique, je déplore, pour ma part, tout comme les gens de Terre-Neuve sans doute, l'absence du ministre de la Production de défense. Il est notre ministre et notre représentant au sein du gouvernement du Canada. Mes collègues sont très déçus de ce qu'il ne se soit pas intéressé à la question qui préoccupe toute la population de notre province, au point d'être présent à la Chambre cet après-midi.

Je déplore aussi l'absence du ministre des Transports. Nous espérions qu'il occuperait son siège aujourd'hui et qu'il écouterait notre plaidoyer. Évidemment, il devait s'y attendre, car nous nous sommes tenus constamment en contact avec lui depuis les élections du 25 juin, par lettre, de vive voix, et par des questions posées à la Chambre.

Le lendemain de l'ouverture de la présente législature, j'ai posé l'une des premières questions au gouvernement, plus précisément au ministre des Transports, et elle avait trait au sujet suivant. Mes collègues ont fait allusion assez longuement aux conditions de l'Union, et le député de Grand Falls-White Bay-Labrador a cité un passage de l'article 31, que l'on pourrait appeler la disposition concernant les chemins de fer. Je voudrais citer un passage du décret du conseil P.C.-1514, adopté le 1^{er} avril 1949. Il découlait des conditions de l'Union. Par suite de ce décret, le gouverneur général en conseil confiait au National-Canadien l'exploitation et l'administration du chemin de fer de Terre-Neuve. Voici notamment ce que dit le décret:

Par conséquent, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, en vertu de la recommandation du ministre des Transports, est heureux d'ordonner qu'à partir du 1^{er} avril 1949, l'administration et l'exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve, y compris les emprises, quais, cales sèches et autres propriétés immobilières, matériel roulant, équipement, et autres objets de propriété privée, dont le titre est confié à Sa Majesté, soient par les présentes confiées à la Compagnie aux conditions expressément énoncées dans la loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, c'est-à-dire que les dites administration et exploitation se poursuivront pendant le bon plaisir du gouverneur en conseil.

Pour un observateur le moins impartial, les dispositions des articles 29 et 31 ne laissent aucun doute quant aux intentions qui y sont énoncées. On y prévoyait que le chemin de fer de Terre-Neuve serait confié au National-Canadien par le gouvernement du Canada, pour être exploité par le National-Canadien à l'intention des gens de Terre-Neuve et de tous les Canadiens.

Fait intéressant à noter, à l'époque des audiences tenues par la Commission canadienne des transports à Saint-Jean, bon nombre de mémoires ont été présentés au nom de ceux qui s'opposaient à ceci: la demande faite par le National-Canadien en vue d'abolir le service-voyageurs ferroviaire à Terre-Neuve. Parmi ceux qui ont comparu devant la Commission, on distinguait un ministre représentant le gouvernement de Terre-Neuve. Il a déclaré à ce moment-là que, de l'avis du gouvernement de Terre-Neuve, le National-Canadien devait continuer d'assurer le service-voyageurs, qu'il ne devrait assurer un service d'autobus que concurremment avec le service ferroviaire et que l'on devrait autoriser une période d'essai de plusieurs années. Le ministre représentant le gouvernement de Terre-Neuve, le ministre de la Justice—l'un des anciens membres du cabinet—a signalé alors que toute solution de rechange apportée par