

L'hon. M. Pickersgill: J'espère les avoir cet après-midi pour que l'on puisse terminer l'étude de ces crédits ce soir... (*Exclamations*)... et pour permettre à mes collègues de goûter à cet atmosphère.

M. Bell: Le ministre se rend-il compte que pendant la période des questions, il a invité deux autres députés à prendre la parole pendant l'étude de ses crédits?

L'hon. M. Starr: Chaque fois que le ministre fait un discours, il entraîne quatre autres orateurs.

L'hon. M. Pickersgill: Je suis ému, monsieur le président.

L'hon. M. Starr: Vous avez raison de vous-même.

M. Orlikow: Monsieur le président, le champ d'application de ce ministère et les répercussions lointaines que les décisions ou leur absence ou le manque de programme administratif ont sur tous les citoyens canadiens, sont si importants que le ministre rêve, à mon avis, s'il croit vraiment que les réponses insatisfaisantes données aux députés jusqu'à aujourd'hui lui permettront de faire adopter ses crédits aujourd'hui, demain ou même peut-être mercredi. Une chose est évidente; c'est l'absence de programme administratif du gouvernement en matière de transports. Ce ministère devrait s'occuper des chemins de fer, des navires, des services aériens et des réseaux de communication du pays sans parler de l'Office d'expansion économique de la région atlantique et d'organismes comme l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Pourtant, dans quelque domaine que ce soit, le gouvernement actuel a temporisé, n'a tenu aucun compte des demandes et a refusé de prendre des décisions d'une importance vitale pour chaque région du pays. Par suite du manque de direction du gouvernement à cet égard, les employés de chemins de fer sont si démoralisés—et j'en parle en connaissance de cause, car je représente probablement autant d'employés de chemin de fer que n'importe quel autre député—qu'à mon sens, d'après ce que j'ai pu voir, et je tiens à en prévenir le ministre, il y aura grève dans nos services ferroviaires cette année.

● (4.20 p.m.)

Je ne sais si les négociations atteindront ce point où une grève sera légale. Toutefois, si le Pacifique-Canadien, à qui le gouvernement et la Commission des Transports du

Canada permettent tout, est autorisé à agir avec arrogance comme il l'a fait au sujet du *Dominion*, si on le laisse prendre des décisions unilatérales comme il l'a fait au sujet de la caisse de pensions, s'il est autorisé à prendre des fonds de cette caisse, je préviens le ministre qu'il y aura cette année, une grève dont personne ne peut prévoir les conséquences.

Avant d'aborder la question du Pacifique-Canadien, j'aimerais dire quelques mots sur une question qui a rallié les citoyens de ma ville, Winnipeg, et de ma province, le Manitoba, comme aucune autre question ne l'avait fait depuis 25 ans. C'est une question qui fait oublier tout esprit de parti. C'est une question sur laquelle s'entendent tout à fait les deux journaux, la *Winnipeg Free Press*, pendant longtemps partisan absolu du parti libéral, et la *Tribune* de Winnipeg, journal conservateur.

Je veux parler évidemment de la négligence du gouvernement et du ministre d'adopter, en matière de transport aérien, une politique qui soit acceptable aux gens du Manitoba. Je n'ai pas l'intention d'en dire long là-dessus aujourd'hui, mais je tiens à dire une chose au ministre. Quand le comité des transports sera saisi des crédits du ministère des Transports et qu'il entendra le témoignage du président d'Air Canada, ce dernier fera bien de s'attendre à passer un bon bout de temps à Ottawa plutôt qu'à son bureau à Montréal. La question intéresse d'autres députés, je le sais. Le président d'Air Canada a manifestement menti à la population de Winnipeg, au gouvernement actuel et à l'ancien gouvernement au sujet de ses intentions par rapport à la base aérienne de Winnipeg. Il a continué de mentir et de ne pas tenir compte de la politique élaborée par le premier ministre et par l'ancien ministre des Transports au sein du présent gouvernement et, je le présume, par le ministre actuel des Transports, même si ce dernier est plutôt avare de ses déclarations publiques.

En février 1949, M. Gordon McGregor, président de la société qu'on appelait alors en anglais *Trans-Canada Air Lines*, annonçait que 155 employés affectés à l'exploitation et à l'administration de la société, dont le siège social était encore à Winnipeg, seraient transférés à Montréal. Il avait déclaré:

Il n'y a aucune raison plausible, ni aucun motif de penser que cette décision marque le début d'un transfert massif des services de la TCA de Winnipeg à Montréal.

Depuis cette date en 1949, il ne s'est pas écoulé une année sans qu'un autre service d'Air Canada, selon son nom actuel, soit