

dans l'industrie du nickel au Canada a suscité une pénurie presque désastreuse de nickel canadien dans les marchés internationaux. Il n'est pas dit que les employés qui ont insisté pour exercer leur droit de grève ne regretteront pas le jour où ils ont débrayé, surtout si le marché en souffre beaucoup. On a cherché d'autres sources de nickel et mis au point d'autres installations. Une des sociétés en cause est celle de Falconbridge. Pour protéger son marché international, elle a pris la mesure inusitée de recourir au transport aérien vers la Norvège, où l'on trouve les meilleures affineries d'Europe. Elle a expédié suffisamment de concentrés de minerai en recourant à 50 Boeing 707. Elle aurait pu employer des DC-8. Quoi qu'il en soit, elle a employé des avions de transport de cette capacité et on nous dit que les frais de transport pour la Falconbridge se sont élevés à un million de dollars. Et qui a eu le contrat? KLM, une ligne aérienne hollandaise.

Des voix: Quelle honte!

L'hon. M. Lambert: C'est tout à fait à l'honneur de KLM. Si elle était éveillée, prête à signer le contrat, tant mieux pour elle. J'aimerais bien savoir ce que les transports canadiens ont fait. Sont-ils restés assis sur leurs «vous savez quoi»? Peut-être n'avaient-ils pas les appareils requis. Ils avaient peut-être de bonnes raisons pour ne pas concurrencer KLM, mais j'aimerais bien qu'on me dise lesquelles. On nous demande d'autoriser le ministre des Finances à consentir des prêts qui permettront à Air Canada de combler ces pertes d'exploitation actuelles ou futures.

On me dit que la Falconbridge a communiqué avec tous les transporteurs canadiens mais qu'un seul s'est montré intéressé. La chose s'explique peut-être. Certains transporteurs ne disposaient peut-être pas des avions nécessaires, peut-être ne pouvaient-ils pas les louer. Ils devraient pouvoir nous expliquer pourquoi ils n'ont pu louer d'avions. Je sais fort bien que l'été dernier, lors de la grève à Air Canada, le CP a réussi à louer des appareils de lignes aériennes d'outre-frontière.

Nombre de nos lignes canadiennes assurent d'excellents services de nolisement l'été, ce qui leur est profitable. Pendant l'hiver, ils louent ces avions aux lignes américaines qui, à leur tour, s'en servent comme bon leur semble pour assurer des services de nolisement. Qu'arrive-t-il à ces avions pendant les mois d'hiver? Ces transporteurs canadiens ont sûrement trouvé avantageux de transporter des produits canadiens du Canada aux marchés canadiens outre-mer. Leurs crayons étaient-ils détraqués qu'ils n'ont pas su négocier

le louage des appareils requis pour transporter le minerai? Même si cela leur avait valu seulement 5 p. 100, ils auraient fait des bénéfices de \$50,000.

D'autres transporteurs canadiens chargés de cette marchandise auraient pu bénéficier d'autres avantages. Ils auraient arboré le drapeau canadien en transportant des marchandises canadiennes sur le marché international. Voici maintenant qu'une compagnie internationale entreprenante envoie ses appareils au Canada pour embarquer des marchandises canadiennes et les livrer à une raffinerie canadienne installée en Norvège qui dessert le marché canadien. C'est un fait qui soulève de nombreuses questions auxquelles il doit y avoir des réponses. Il y a peut-être des raisons légitimes à ce manque d'initiative. Si la réponse est simplement qu'un transporteur canadien a exigé un taux plus élevé que celui de KLM ou qu'il ne pourrait pas assurer le taux exigé, j'aimerais savoir pourquoi. Si ce transporteur canadien n'est autre qu'Air Canada, je veux en savoir beaucoup plus.

Mon collègue le député de Swift Current-Maple Creek (M. McIntosh) a signalé à la Chambre, non pas une équivoque trompeuse, mais une omission manifeste dans le titre du projet de loi. En examinant le bill C-7, 90 p. 100 des députés et peut-être même plus ont sûrement cru qu'il s'agissait d'un projet de loi autorisant certaines dépenses d'établissement de la part du CN et d'Air Canada. Or, la mesure va beaucoup plus loin.

Que fait-on d'une perte lorsqu'une société de la Couronne ne peut réaliser de bénéfices d'exploitation? Nous lui votons des fonds sous forme de subventions directes ou de quelque autre manière pour assumer son obligation. Faute d'explication satisfaisante et de renseignements à cet égard, j'ai l'intention d'exhorter mes collègues à appuyer l'amendement du député de Timiskaming (M. Peters). J'invite les honorables vis-à-vis qui se sont prononcés en faveur du projet de loi à nous donner la preuve concrète qu'ils n'étaient pas simplement des tigres de papier mais qu'ils pensaient ce qu'ils disaient.

Quant au CN et à sa demande d'abandon des trains nos 5 et 6, il devrait la retirer jusqu'à ce qu'il puisse présenter au public de meilleurs arguments. Il devrait fournir des explications plus valables à ses employés et aux collectivités comme Edmonton, Saskatoon, Winnipeg et d'autres localités intermédiaires qui dépendent du service de ces trains. Il devrait leur donner les raisons qui ont motivé cette demande. Je connais les hauts fonctionnaires du Canadien National à Edmonton. Ce sont des hommes raisonnables. Leur thèse se défend peut-être, mais il faut ouvrir le dossier. Ils ont certaines responsabi-