

réorganisé toute cette société de haut en bas et m'a demandé si j'approuvais toutes les étapes de sa réorganisation. Je dois dire que son exposé englobe un peu trop de choses pour que je sois entièrement d'accord. J'hésiterais, pour ma part, à dire maintenant si Air Canada devrait, à mon avis, devenir un service public, comme il dit. Si une opinion a été exprimée à ce sujet, c'était sans doute celle de gens non avertis. L'examen actuel a pour objet de connaître le sujet à fond. Le député ne voudrait sûrement pas que je fasse une déclaration à tout hasard. Cela ne servirait à rien d'autre qu'à faire connaître mes réserves.

M. McGrath: Monsieur le président, j'espère que ma question sera jugée recevable. C'est au sujet d'une question que j'ai consignée au *Feuilleton* et d'une réponse qui a été donnée le 30 octobre, comme on le verra à la page 2201 du *hansard*. Voici quelle était ma question:

Combien le National-Canadien a-t-il dépensé pour assurer le service-voyageurs à Terre-Neuve pour chacune des années 1949 à 1967 inclusivement?

Je ne vous donnerai pas lecture de toute la réponse du ministre mais il a, au fond, refusé de répondre à la question. La compagnie de chemins de fer s'est prévaluée des dispositions du paragraphe 3 de l'article 314 de la loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada. Je dois dire que je ne suis pas au courant de cet article, mais je ne comprends pas que des renseignements de ce genre ne soient pas mis à la disposition des députés. Le gouvernement a fait état de données statistiques de l'année 1966 seulement et le ministre s'y est reporté dans sa réponse. Il a parlé d'un déficit d'exploitation de \$918,000. Pourquoi, je me le demande, ne met-on pas ces renseignements à la disposition des députés?

M. Gray: Monsieur le président, je comprends que ces renseignements semblent avoir une certaine importance pour l'honorable représentant. Je signale que le meilleur moyen pour lui d'étudier la question plus à fond, c'est de s'adresser au comité permanent des transports et des communications qui étudiera le rapport annuel du National-Canadien. Les hauts fonctionnaires de la société y sont habituellement présents. Je suis convaincu que c'est l'endroit tout indiqué pour soulever ces questions. Le député sera alors très bien placé pour obtenir les renseignements désirés.

M. Thomson (Battleford-Kindersley): Monsieur le président, on me dit que la présente mesure financière n'est que provisoire dans le cas d'Air Canada. Il ne s'agit pas de recapitalisation ou de quoi que ce soit de semblable.

[L'hon. M. Drury.]

Si le gouvernement décidait un jour de faire d'Air Canada une société publique, aurons-nous l'occasion d'étudier la question de nouveau?

M. Gray: Oui, c'est tout à fait exact. Le bill n'a rien à voir avec une recapitalisation. Il autorise tout simplement, comme chaque année, les crédits nécessaires pour assurer à Air Canada les capitaux récemment devenus nécessaires, pour couvrir son déficit d'exploitation. Je crois qu'il a fallu le faire récemment.

M. Thomson: On a parlé à la Chambre de la situation à Roberts Bank au sujet du transport: on s'est demandé si le transport de la potasse devrait être fait au Canada par des sociétés ferroviaires canadiennes ou américaines. Les journaux ont aussi beaucoup parlé du transport par containers. Le gouvernement a-t-il une politique d'ensemble sur les transports, qui englobe cette question? Le gouvernement a-t-il des projets ou des idées, ou compte-t-il s'occuper de ces questions au fur et à mesure qu'elles se présenteront?

M. Gray: Le député a soulevé une question fort importante. Puis-je lui signaler que le bill n'est pas conçu pour fournir l'occasion d'un débat général sur la politique des transports. Si j'étais à la place du représentant, je profiterais du débat sur les crédits du ministre des Transports. Ce débat, dirigé par le ministre des Transports, aura lieu au comité plénier de la Chambre. Le député aura alors l'occasion d'approfondir le problème. Il voudra peut-être poursuivre la discussion lorsque les crédits de la Commission des Transports seront renvoyés au comité permanent, ou lorsque le comité examinera le rapport annuel du National-Canadien.

Je ne cherche pas à minimiser l'importance du point qu'a soulevé le député, car il est important, mais nous étudions en ce moment un aspect plus restreint de la question des transports, soit le financement par le gouvernement canadien des opérations actuelles du National-Canadien.

M. Thomson: J'accepte la déclaration du ministre. J'aimerais soulever un autre point dont traite une question inscrite au *Feuilleton*