

n'ignore que les chemins de fer pourraient améliorer leur matériel roulant. Pas un seul producteur de l'Ouest n'ignore que les chemins de fer pourraient se servir de bien plus que 2,000 wagons-trémies. Mais pas un seul de ces producteurs n'ignore non plus que depuis environ cent ans les vieux partis ont appuyé les chemins de fer contre les producteurs au moyen de subventions, de prêts, de concessions tarifaires, et je ne sais trop encore, monsieur l'Orateur. Ils savent que les 48 millions de dollars consacrés aux wagons-trémies sont une sorte de subvention consentie aux chemins de fer. En vertu de la loi qui les régit, ceux-ci doivent disposer d'un matériel roulant adéquat destiné aux Prairies. Ils le devraient du moins. Malgré cela, nous avons dû accepter des wagons couverts qui sont dans un état indescriptible. Alors, il nous faut des wagons-trémie, mais nous n'avons pas besoin d'encourager les chemins de fer à se démettre de leurs responsabilités envers le producteur de l'Ouest ni d'y mettre l'argent des contribuables canadiens sous forme de subvention. Le ministre peut nous dire en quoi consiste l'entente à ce sujet. Qui en paie les frais? Le producteur ne paie-t-il pas l'entretien et la dépréciation des wagons-trémie?

Il y en aurait long à dire encore et je vais m'arrêter quelques instants sur des questions dont mes collègues traiteront plus longuement j'en suis sûr et auxquelles le gouvernement devrait répondre au cours du présent débat sur la deuxième lecture du projet de loi à l'étude. L'une des plus fondamentales a été soulevée encore aujourd'hui à la Chambre et posée dans le passé par le chef de notre parti; elle a trait à l'avenir d'Air Canada et au privilège d'atterrissage de ses avions à Milan. Le ministre pourrait en outre nous dire comment les liaisons aériennes mondiales sont partagées entre la société privée qu'est le CP et la société publique qu'est Air Canada. Lorsqu'il s'agit de transport ou de service aérien, le Canada n'a besoin, à mon sens, comme la plupart des pays occidentaux, que d'une société d'État. Il n'a que faire du CP.

En outre, si nous devons continuer à fournir des fonds à Air Canada, on doit nous expliquer, durant le présent débat, ce que sera l'avenir de cette entreprise. Monsieur l'Orateur, j'ai déjà soulevé un point au sujet de la réponse d'un des ministres de la Couronne, c'est-à-dire du ministre des Finances (M. Turner) concernant la dette que continue de supporter le Canadien National et qui n'a pas sa raison d'être. Je pense aussi que mon ami de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) va soulever, comme on le devine, la question des pensions, au sujet des cheminots qui ont pris leur retraite avant 1956 et ne bénéficient pas des ententes collectives. C'est le point important que je tenais à signaler, le cas des cheminots qui ne bénéficient pas des ententes collectives avec les sociétés ferroviaires. Je suis sûr que mon ami de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) traitera de la question des tarifs-marchandises, du développement régional et de l'abandon d'embranchements et demandera des réponses. Je suis sûr que mon collègue de Saskatoon-Biggar (M. Gleave) se demandera quel genre d'entente la Commission canadienne du blé et les chemins de fer ont décidé d'adopter au sujet des

CN et Air Canada

wagons-trémies. Je suis certain qu'il aimerait recevoir les réponses aux questions qu'il a posées à la Chambre.

● (1510)

Le député de Scarborough-Ouest (M. Harney) aimerait avoir quelques renseignements sur les méthodes d'investissement employées par la caisse de pensions du Canadien National et du Canadien Pacifique, sur la façon dont on utilise les caisses des travailleurs et sur les sociétés dans lesquelles ils investissent. En outre, je suis certain que le représentant de Scarborough-Ouest posera des questions sur la tour du Canadien National, une monstruosité de 1,800 pieds de haut qui doit être construite à Toronto pour effrayer les malheureux habitants des Prairies qui passeront à Toronto en allant vers Ottawa.

Une question fondamentale intéresse le ministre des Transports et je suis certain que le député de Saskatoon-Biggar s'y intéresse. Je parle de la nouvelle interprétation, de la nouvelle évaluation, si vous voulez, du rapport sur les transports de la Commission MacPherson et de son idée ridicule de la nécessité d'avoir de la concurrence. Ce dont on a besoin en réalité, c'est d'un vaste service public au service du peuple canadien et non d'intérêts privés.

Le député d'Assiniboia, comme il l'a déjà dit, aimerait avoir des renseignements détaillés sur l'abandon de lignes de chemin de fer. Certains collègues des Maritimes et des Prairies aimeraient qu'on réponde aux questions qu'ils ont posées au sujet du futur service voyageurs. Je suis également certain que le premier ministre de la Colombie-britannique, M. Barrett, aimerait obtenir une réponse à ses questions sur la possibilité d'utiliser les chemins de fer pour transporter le pétrole et le gaz de la région du Mackenzie. Le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Macdonald) pourrait profiter de l'occasion pour consacrer quelques minutes à dire à la Chambre ce qu'il en est.

Je pense que le député de Fraser Valley-Ouest (M. Rose) aimerait soulever au cours de ce débat quelques questions très importantes relatives à la situation existant dans les gares de triage de la ville de Vancouver, affaire que j'ai également soulevée, et la question de la grève du zèle. Dans ces gares de triage un certain nombre d'ouvriers sont bouleversés par les conditions de travail et le type d'équipes qui est en place. Peut-être le ministre du Travail (M. Munro) et le ministre des Transports pourront-ils répondre à ces questions.

Le député de Yorkton-Melville (M. Nystrom) et moi-même, tous deux membres fidèles de l'Hudson Bay Route Association, serons fort heureux d'apprendre ce qui arrivera au port de Churchill en ce qui concerne le transport du grain. Les députés néodémocrates des Prairies portent le plus vif intérêt aux questions de transport et également à l'éventualité que le gouvernement s'intéresse à la construction d'une autre route à travers les montagnes Rocheuses. Mes collègues m'ont fait remarquer que mon bon ami et fidèle collègue de Timiskaming (M. Peters) a soulevé des questions relatives au tarif et aux frais de transport dans le Nord de l'Ontario.