

Transports

● (2142)

Comme je l'ai déjà dit, on risque que d'ici le jour des élections on fasse une promesse et qu'un ordre soit transmis à la Commission canadienne des transports pour que ce service soit maintenu au moins pendant les mois d'été. Si cela se produit, je pense que le public canadien se rendra compte qu'il s'agit d'une promesse d'élections et qu'il lui accordera l'importance qu'elle mérite.

Une autre affaire qui pourrait bien se transformer en promesses d'élections, parce qu'on l'a rappelée assez souvent au ministre des Transports au cours des trois ou quatre dernières semaines ou des derniers mois, c'est l'installation d'un radar à l'aéroport international de Victoria. Je me souviens qu'au moment où j'ai soulevé cette question, j'ai parlé de l'incident qui m'avait en fait incité à la poser. C'était le 21 janvier 1977, et j'avais noté que j'avais vu passer un avion par le hublot alors que nous tournions brusquement vers la droite. Je me suis intéressé à cette affaire et j'ai découvert ce qui s'était passé.

J'ai ici quelques données statistiques qui, à mon avis, méritent d'être versées au compte rendu pour situer l'aéroport international de Victoria parmi les autres aéroports canadiens. Je donnerai le rang de ces aéroports selon le nombre de voyageurs qu'ils transportent. Je serais heureux de faire verser cela au compte rendu.

L'aéroport international de Vancouver se situe au cinquième rang. En 1977, il y a eu 235,825 arrivées et départs à cet aéroport. L'aéroport d'Edmonton est en huitième place avec 231,060. Calgary est en neuvième, avec 208,170. Victoria est treizième avec 178,707. Je vais maintenant nommer deux aéroports importants et intéressants. Le seizième est l'aéroport international de Dorval avec 159,361 vols, alors que celui de Victoria en a 178,707. Je trouve étrange qu'il y ait un radar à l'aéroport international de Dorval et qu'il n'y en ait pas à Victoria. Je serais prêt à parier que pas un seul député de la Chambre ne pourrait deviner à quel rang se trouve Mirabel sur la liste des aéroports utilisés. Il est au quarante-septième rang avec 50,447 vols par année.

Une voix: Ce n'est pas exact.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Mais si. Voilà le rapport.

Une voix: De quelle année?

M. Munro (Esquimalt-Saanich): L'aéroport de Gander est le cinquante-cinquième avec 36,686 vols. J'ai une raison pour choisir de mentionner ces aéroports. Je soupçonne qu'Edmonton et Calgary ont le radar tous les deux. Je n'en suis pas sûr mais je le soupçonne, parce qu'on me dit toujours que les avions arrivant à Victoria sont dirigés depuis Vancouver. Passons à Dorval et Mirabel. Direz-vous que Dorval seul, ou Mirabel seul a le radar? Mirabel a besoin du radar pour amener les avions arrivant d'outre-mer, je suis d'accord. Mais est-ce qu'il contrôle aussi les avions arrivant sur Dorval?

Je dirai pourquoi j'ai choisi Gander comme n° 55 avec 36,686 vols seulement, soit 3,000 environ par mois. Le vieux radar qui a été retiré de Vancouver a été mis en vitesse sur le train à destination de Gander, pour ne pas qu'un mouvement se dessine à Victoria en vue de lui faire traverser les 80 milles du détroit et de le faire monter à l'aéroport international de Victoria.

Les chiffres que j'ai mentionnés sont assez éloquentes, et je n'ai pas besoin de les répéter. Ils paraîtront dans le harsard de demain, et on pourra les contrôler à loisir sur les statistiques

qui figurent dans le rapport annuel de la circulation aérienne publié par Transport Canada. C'est clair et net.

Je préviens tout le monde que si d'ici au jour des élections quelqu'un promet d'installer le radar à l'aéroport international de Victoria, nous en serons tous reconnaissants, mais nous saurons pourquoi.

M. Cyril Symes (Sault-Sainte-Marie): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir dans ce débat spécial dire quelques mots sur les transports, parce que ceux d'entre nous qui vivent dans le nord de l'Ontario souffrent des carences de la politique nationale des transports conçue par ce gouvernement libéral.

J'ai déjà exposé à diverses reprises les préoccupations de la population du Nord, qui réclame une politique rationnelle des transports. Je n'ai pas le temps de revenir là-dessus ce soir, mais j'exprimerai de nouveau notre crainte de voir l'actuel ministre des Transports (M. Lang) appliquer à fond sa conception de la recherche du profit, du paiement par l'usager dans les modes de transport. Ce serait la fin de la notion de service, au détriment des régions à faible densité de population comme le nord de l'Ontario. Car nous n'avons pas suffisamment d'habitants ou de trafic dans les divers modes de transport pour en assurer toujours la rentabilité. Quand on recherche vraiment l'unité nationale, parfois les objectifs de rentabilité doivent céder le pas à la nécessité d'assurer le service.

Dans le nord de l'Ontario, nous savons ce que c'est que des tarifs-marchandises discriminatoires. C'est eux qui ont freiné la croissance du secteur secondaire dans notre région, qui perpétuent l'exportation des matières premières, parce qu'il en coûte toujours moins cher d'envoyer ailleurs le nickel, le minerai de fer ou les pâtes et papiers que de les faire transformer, ouvrir et fabriquer dans le nord de l'Ontario. Tant que nous n'aurons pas résolu le problème des tarifs-marchandises, nous ne réussirons pas à résoudre le problème du chômage, car c'est seulement en développant l'industrie manufacturière que nous pourrions créer des emplois pour les jeunes du nord de l'Ontario.

Mais je ne veux pas entrer dans les détails, car j'ai déjà parlé de cela dans le passé. Ce dont je voudrais surtout parler ce soir, c'est de certaines politiques discriminatoires du gouvernement actuel vis-à-vis de ma circonscription de Sault-Sainte-Marie. Nous avons été victimes dans les dix dernières années, je dis bien, de discrimination pour ce qui est des tarifs de transport ferroviaire, du manque de liaisons aériennes et de l'état de nos routes. Mais, récemment, avec l'actuel ministre des Transports, nous avons encore eu un autre coup dur, en fait deux coups durs, le premier étant la suppression du service-voyageurs entre Sault-Sainte-Marie et Sudbury, pour des raisons d'économie. Ce gouvernement, qui subventionnait jusqu'ici le service-voyageurs, a décidé qu'il pouvait économiser de l'argent en supprimant ces subventions et c'est ainsi que la Commission canadienne des transports a autorisé le CP à cesser d'assurer ce service-voyageurs. Beaucoup de petites villes le long de cette ligne ferroviaire en ont souffert, le problème du transport dans cette région devenant encore plus aigu. Les gens ont été obligés d'avoir recours à l'autobus et à d'autres moyens de transport, même si les horaires leur convenaient moins bien.