

16. Elle rejoindrait la route 401 qui relie Toronto et Montréal, les grands centres les plus proches. On discute la nécessité de construire la route à cause de l'asservissement des Nord-Américains à l'automobile. Cet asservissement a modifié notre façon de vivre et nous a détourné des autres modes de transport.

Si, il y a longtemps, notre pays s'était mis à penser à l'importance des chemins de fer, on n'aurait pas abandonné certains services ferroviaires mais, au contraire, on les aurait augmentés. Ils auraient desservi la région où nous vivons. Qui plus est, nous ne songerions pas aujourd'hui au genre de route qui va traverser et, sans doute, gêner certaines bonnes zones résidentielles pour la seule raison que nous voulons nous déplacer en voitures et en camions. Nous pourrions étudier un système qui permette d'étendre un réseau ferroviaire allant du nord au sud, réseau qui, soit dit en passant, n'existe pas aujourd'hui.

Il ne faudrait pas considérer les chemins de fer comme un moyen de relier des régions peu peuplées et séparées par de grandes distances; il faudrait plutôt considérer les chemins de fer comme un moyen de transporter un grand nombre de personnes sur de courtes distances. Ainsi, les chemins de fer serviraient à une nouvelle fin. Je pense que cela illustre le dilemme où se trouve le Canada. Nous avons eu tendance à envisager les transports d'une manière fragmentaire, à examiner isolément les trains, les camions et les autres moyens de transport. Le moment est venu peut-être de réaliser ce qu'aucun gouvernement n'a fait jusqu'ici, c'est-à-dire élaborer une politique nationale des transports où les chemins de fer joueraient un rôle de plus en plus prépondérant. Ce serait l'objectif déclaré d'une telle politique.

Dans ma région, on espère développer l'industrie touristique et l'industrie secondaire. L'avenir de ces industries est lié aux chemins de fer. S'il faut compter seulement sur les services ferroviaires actuels, ces industries ne pourront se développer, et ma région, située en Ontario, de même que d'autres régions du Canada en subiront les contre-coups. Voilà ce qui se produirait, d'une façon générale, si on néglige d'adopter une politique nationale des transports.

● (2140)

L'hon. W. G. Dinsdale (Brandon-Souris): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de prolonger ce débat. En fait, les membres de l'opposition officielle voudraient que cette question soit renvoyée au comité afin que nous puissions aborder beaucoup d'autres problèmes qui ont été signalés au ministre et au gouvernement au cours du débat. Cependant, il existe un autre problème pressant auquel j'ai songé depuis deux semaines et je voudrais en parler ce soir.

J'ai échangé des lettres avec le ministre des Transports (M. Marchand). Je me suis également entretenu avec le ministre de la Défense nationale (M. Richardson) qui est le ministre originaire du Manitoba. Je crois que le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Guay) est à la Chambre ce soir.

M. Guay (Saint-Boniface): Je vous écoute.

M. Dinsdale: C'est bien. J'espère qu'il se joindra au groupe du Manitoba qui essaie sans parti pris d'attirer vigoureusement l'attention du gouvernement sur une région négligée d'une façon lamentable au point de vue des transports aériens. Brièvement, la qualité des transports aériens dans la province centrale n'a cessé de baisser depuis dix ans. On s'était toujours attendu à ce que la ville

Canadien National et Air Canada

de Winnipeg devienne un des grands centres aériens internationaux. C'est ainsi qu'on la désigne. Malheureusement, à cause de la politique du gouvernement, son rôle dans ce sens a été progressivement amoindri.

Quand il était ministre des Transports, l'honorable Jack Pickersgill, cet homme politique remarquable, avait l'habitude de parler du rôle de Winnipeg dans le contexte aérien international. Quand il est ensuite devenu le premier président de la Commission canadienne des transports, il avait l'habitude de faire des discours dans tout le pays. J'ai ici un compte rendu de journal d'un discours qu'il a prononcé à Winnipeg le 9 septembre 1969 et intitulé: «Winnipeg—grand centre aérien». Il évoquait encore cette possibilité en 1969. Voilà un extrait de l'article:

La possibilité que Winnipeg devienne un grand centre aérien international a été évoquée mercredi par Jack W. Pickersgill, président de la Commission canadienne des transports.

Parlant devant la Chambre de Commerce de Winnipeg, l'ancien ministre des Transports a dit que les pourparlers avaient déjà eu lieu entre le gouvernement fédéral et les deux grands transporteurs aériens du Canada et qu'une proposition pourrait être présentée sous peu à l'Association du transport aérien internationale.

Ce ne sont là que des allusions et des conjectures. Il ne sert plus à rien depuis longtemps de dire qu'une chose serait peut-être possible et que le gouvernement devrait prendre des mesures concrètes dans ce sens. Je suis certain que le député de Saint-Boniface me donnera tout à fait raison. La situation de Winnipeg sur la route polaire la met dans la position la plus stratégique possible. Elle est rapprochée de 400 milles de l'Europe. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement actuel continue d'essayer de dépenser un milliard de dollars pour créer un aéroport satellite pour Toronto, à Pickering, projet auquel s'opposent les résidents de Pickering, alors qu'il y a un emplacement idéal à l'aéroport international du Manitoba qui attend d'être utilisé au maximum depuis 1969.

Des voix: Bravo!

M. Dinsdale: En 1969, le président de la Commission canadienne des transports de l'époque avait laissé entendre que l'on était sur le point de réaliser une grande percée. Travaillons tous à cette fin en vue de résoudre les problèmes croissants des transports aériens que nous venons de souligner. A l'heure actuelle, on ne peut pas faire de réservation à Winnipeg en raison du nombre croissant de personnes qui voyagent par avion. Il faut agrandir ces installations.

J'aimerais mentionner brièvement un autre aspect de ce problème. Il s'agit du rôle des transporteurs aériens régionaux. La même personne, l'honorable Jack Pickersgill, avait annoncé une politique régionale de transport aérien lorsqu'il était ministre des Transports. Au moment de l'annonce, cette politique fut acclamée par le président de Transair, le transporteur régional du centre du Canada. Je cite:

«La nouvelle politique est la plus grande déclaration faite dans l'histoire de l'aviation au Canada depuis la création des lignes aériennes Trans-Canada par une loi du Parlement en 1937.» ...

Cela fut consigné dans le *Manitoba Business Journal* d'octobre-novembre 1966. Malheureusement, l'aube d'une nouvelle ère n'est pas encore apparue. Le bilan, depuis cette époque, en ce qui concerne une politique régionale de transport aérien, a été d'une détérioration progressive. Lorsqu'Air Canada assurait le service aérien dans l'ouest du Manitoba et l'est de la Saskatchewan, nous disposions d'un service aérien régional jusqu'à Calgary. Dans l'interval, le service est passé d'Air Canada à Transair. Celle-ci a bénéficié de la subvention car cet itinéraire doit être