

quels concepts nouveaux pourraient rendre les transports en surface économiques et attractifs.

L'organisme de recherche et de perfectionnement que je propose devrait avoir le droit de passer des contrats avec des entreprises privées pour obtenir une démonstration de transport au sol à grande vitesse et pour contribuer au développement de réseaux de transport plus efficaces et plus rentables. Ces démonstrations devraient être conçues pour mesurer et évaluer des facteurs comme la réaction du public à l'outillage nouveau, aux vitesses élevées, à l'amélioration du confort, à celle des expéditions fractionnées, à la manutention du fret et à des services plus fréquents pour voyageurs et marchandises. Une mesure un peu analogue a été présentée aux États-Unis; elle prévoit 90 millions de dollars aux fins des recherches, et elle a l'appui de toutes les fraternités de cheminots dans le domaine des transports.

J'estime que l'on devrait prendre une mesure analogue dans notre propre pays. Quelle voie allons-nous suivre? Du temps où nous étions au pouvoir, nous nous sommes attiré des critiques acerbes pour avoir favorisé la construction du chemin de fer de Pine Point. A vrai dire, on a presque employé alors les mots dont on s'est servi en 1878 pour le Pacifique-Canadien—tout ce que l'on aurait une fois la construction achevée: deux rails de fer rouillé sur une infrastructure d'incertitude. Les choses se sont passées au mieux. Les honorables vis-à-vis nous ont pourtant blâmés lorsque nous avons présenté la garantie à cet égard. Je relate cet incident simplement pour rafraîchir la mémoire. Je pourrais même citer les paroles du député s'il insistait...

L'hon. M. Pickersgill: A propos du chemin de fer de Pine Point?

Le très hon. M. Diefenbaker: ...à propos de certaines de ses critiques à cet égard. Le moment n'est-il pas venu pour le gouvernement d'aménager des lignes ferroviaires; ou de fournir les fonds nécessaires à leur aménagement, dans des régions inaccessibles afin de stimuler la mise en valeur de ces régions, puis de louer ces lignes aux chemins de fer? Le gouvernement du Canada récupérerait ainsi ses investissements et les chemins de fer ne seraient pas immédiatement chargés d'importantes dépenses supplémentaires en immobilisations. Les moyens de transport ainsi établis et le raccourcissement du temps de voyage entre les villes principales, surtout dans les régions très peuplées de l'Ontario et du Québec, seraient à l'avantage de tous les Canadiens.

Devrions-nous, en tant que nation, tous fournir les fonds nécessaires à l'aménagement de voies rapides entre les régions très peuplées? Ce sont des questions qui, à mon avis, devront être étudiées.

Toutefois, je demanderais au ministre sans détours si le gouvernement se propose d'étudier ou non la création d'une direction de recherche et de perfectionnement dans le sens que j'ai indiqué, qui ferait des recommandations sur le transport par voie rapide et sur d'autres problèmes de transport. Un comité devrait être créé qui donnerait à cette nouvelle division du ministère les opinions des personnes directement ou indirectement intéressées.

J'aimerais voir faire partie de ce comité un représentant de chaque syndicat de cheminots ainsi qu'un représentant des autres organismes intéressés. J'estime que nous vivons à une époque où le réseau de transport qui existe depuis 75 à 80 ans devra être modifié sensiblement pour répondre aux besoins actuels. Je propose donc la création d'un comité du genre indiqué, et l'institution à cette fin d'une division de recherche et de perfectionnement au sein du ministère.

J'en arrive maintenant à la troisième et dernière question dont je veux parler aujourd'hui. Si je la soulève, c'est qu'à mon sens il est nécessaire d'y revenir. Il s'agit du canal 3. En passant en revue tout ce qu'a dit le ministre, prolix qu'il est, je ne parviens pas à y trouver réponse aux inquiétudes de divers députés à ce sujet. Il n'a sûrement pas dit à la Chambre que ce à quoi semblent songer M. Snelgrove et ses associés est tellement éhonté que ni le Parlement ni le Cabinet ne devrait le tolérer ni encore moins l'accepter.

• (4.40 p.m.)

Je veux lui demander ce qu'il entend faire. Il dit que le BGR fera une enquête publique. Toutefois, le BGR est à l'heure actuelle une caricature émasculée de l'organisme que nous avons institué. Il n'est formé que du président et, à l'échelon supérieur, les autres nominations se font toujours attendre. Pourquoi, monsieur le président? J'ai été étonné que le ministre, qui a lui-même vécu et fait ses débuts au Manitoba, ait cru bon de ne pas renouveler le mandat de M. Carlyle Allison. Je trouve cela difficile à comprendre parce qu'il se dévouait au service du public. Lorsque les conservateurs étaient au pouvoir, et j'insiste là-dessus, nous avons renouvelé les mandats des administrateurs du National-Canadien. Nous n'avons pas considéré leur allégeance politique comme la principale condition de leur nomination ou du renouvelle-