

Canadien National et Air Canada

La question que nous devons étudier, et qui constitue l'essence même de tous les discours que nous avons entendus au sujet de ce bill, est qu'il n'y a pas uniquement des problèmes de transport au Canada, mais bien qu'il y a de nouveaux défis à relever. En un mot, en sa qualité de chemin de fer, le CN n'a pas relevé ces défis. A une époque où nos villes deviennent surpeuplées, où il faut en construire de nouvelles dans la partie de l'Ontario où j'habite, en fait dans toutes les régions métropolitaines du Canada, alors que nous entassons de plus en plus de gens dans des régions de plus en plus petites, nous n'avons pas encore mis au point dans ce pays un système de transport susceptible de réaliser le concept de nouvelles villes, tel que proposé par le ministre d'État aux Affaires urbaines (M. Basford).

Si nous choisissons de ralentir la hausse de la population dans les régions urbaines, ce programme, qui en vaut pourtant la peine, ne sera plus fondé. La clef du succès de ce programme ne sera pas uniquement de fournir des terrains, des égouts et des conduites d'eau, mais bien d'assurer à ceux qui s'engageront à s'établir dans ces nouvelles régions que nous essayons de créer et qui le seront un jour dans ce pays, je l'espère, qu'ils auront un système de transport rapide, efficace et économique.

Aucune disposition du bill à l'étude ne nous permet de croire que les compagnies de chemins de fer, surtout le CN, soient en mesure de relever ce nouveau défi. Il suffit de songer à ce qui est arrivé aux chemins de fer au pays depuis quelques années, indépendamment de l'incapacité admise par le ministre des Transports. A en juger d'après le genre d'exploitation des chemins de fer, ils s'efforcent peut-être d'en arriver indirectement à ce qu'ils n'ont pu obtenir directement, c'est-à-dire de faire en sorte que les voyageurs abandonnent le chemin de fer pour d'autres modes de transport.

Bien qu'il faille admettre que les chemins de fer, et Air Canada aussi peut-être, ont besoin de fonds, rien dans le bill ou dans la politique ministérielle ne garantit aux Canadiens que le système de transport du pays pourra relever le défi... nos vis-à-vis aiment ce mot-là... des années 70. Chacun de ces défis apparaît tronqué dans la politique ministérielle.

J'aurai bientôt terminé, monsieur l'Orateur, mais je tenais à dire que je me rends compte que tous les membres de notre parti à la Chambre se rendent compte du fardeau imposé au ministre des Finances. J'espère qu'il participera activement à la révision de la politique de transport, politique qui, au dire d'un ministre d'expérience du gouvernement, est confuse, si l'on veut être charitable, et un méli-mélo, si l'on veut être honnête.

[Français]

M. Godin: Monsieur le président, je signale qu'il est 10 heures.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. J'ai l'impression que peut-être un autre député prendra la parole. Nous pourrions peut-être terminer le débat ce soir, avec la permission de la Chambre. Ce ne serait pas long.

M. Godin: Monsieur le président, j'ai quelques mots à dire demain. Je sais qu'un de mes collègues veut également prendre la parole pour signaler certains problèmes

[M. Baker.]

propres à sa région et concernant les sociétés qui relèvent du gouvernement.

L'Orateur suppléant (M. Boulanger): Si je comprends bien, la Chambre est d'accord pour qu'on déclare qu'il est maintenant 10 heures.

D'accord?

Des voix: D'accord.

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

LE NORD CANADIEN—DEMANDE DE RÉEXAMEN DE L'AUTORISATION DE RECHERCHES SISMIQUES DANS L'ÎLE DE BATHURST

M. John A. Fraser (Vancouver-Sud): Monsieur l'Orateur, le 1^{er} avril, dans des questions que j'ai posées au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Chrétien) j'ai demandé si l'autorisation qu'il avait donnée pour des recherches dans l'île de Bathurst l'avait été sous réserve de la politique de surveillance écologique annoncée récemment à la Chambre par le ministre de l'Environnement (M. Davis). Le ministre a répondu en des termes qui, c'est le moins que je puisse dire, évitaient la question. Je tire sa réponse de la page 1024 du *hansard* du 1^{er} avril:

Monsieur le président, il existe une très grande collaboration entre mon ministère et celui de l'environnement. Nous le consultons chaque fois que nous sommes aux prises avec un problème, mais les décisions ont été prises, comme normalement, par mon ministère, et le ministère de l'Environnement n'a pas exprimé d'avis contraire.

En réponse à une autre question, le ministre a dit:

Monsieur le président, c'est moi, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, qui prends les décisions. Évidemment, lorsqu'il survient des problèmes, nous avons des consultations avec le ministère de l'Environnement et, dans ce cas-ci, ce ministère n'avait aucune objection majeure à formuler au sujet des travaux en cours.

Bien sûr ces réponses supposent vrai ce que demande la question posée au ministre, mais je pense qu'il est extrêmement important que la Chambre apprenne ce soir si la politique fédérale de surveillance écologique dont la Chambre a récemment été saisie et que non seulement mon parti mais d'autres ont critiquée, est réellement praticable. Je me suis montré extrêmement exigeant le jour où le ministre de l'Environnement a fait sa déclaration sur la surveillance écologique. J'ai dit, entre autre, que la surveillance écologique que présentait le gouvernement était, tout d'abord, mystérieuse, que, deuxièmement, elle n'était pas obligatoire; si bien qu'on ne pouvait assurer au public que dans tous les cas qui l'exigeaient on ferait une évaluation obligatoire de la surveillance écologique.

Il est intéressant de noter que dans le numéro de décembre-janvier 1974 de la revue du comité des ressources de l'Arctique canadien «*Northern Perspectives*», le professeur A. R. Lucas de la faculté de droit de l'Université de la Colombie-Britannique a dit ceci: