

au courant des pétitions des Chambres de commerce de Soulanges qui réclament la cession totale du canal Soulanges à la province de Québec. Eh bien! monsieur le président, il n'existe qu'une chambre de commerce dans toute la région de Soulanges. Par contre, il y a un comité d'expansion industrielle dont l'objet, ainsi que son nom l'indique, consiste à promouvoir l'établissement d'industries dans Soulanges.

Ayant assisté à plusieurs réunions de la Chambre de commerce de Soulanges et des différents organismes de la région, je suis en mesure de dire que la population de Vaudreuil-Soulanges est actuellement disposée à accepter, faute de mieux, le projet du ministère de la Chasse et de la Pêche de la province de Québec. Mais qu'une industrie quelconque, qui permettrait de créer quelque 200 ou 300 emplois permanents, exprime le désir de s'établir à Pointe-Cascades ou à l'autre extrémité de Vaudreuil-Soulanges, toute la population se rallierait autour de ce nouveau projet.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral n'a aucune autorité pour promouvoir une industrialisation bien précise dans un endroit du pays. Il n'existe pas d'autre moyen pour favoriser la venue d'industries dans Soulanges que celui d'annoncer que certains immeubles et terrains de la Couronne, qui composent la propriété du canal Soulanges, seront mis en vente, suivant l'usage et les règlements du ministère. De cette façon, nous saurons qui est intéressé, quels industriels ou financiers désirent établir une entreprise quelconque dans la région de Soulanges. Nous saurons en même temps si cette région est propice à une expansion industrielle.

Monsieur le président, il me semble que notre façon d'agir devrait inspirer les législateurs québécois, et qu'au lieu de chercher à embrouiller la situation et continuer à faire pleuvoir les promesses, ils devraient se montrer plus réalistes et commencer par exécuter leur projet de pisciculture et de paradis des pêcheurs et des touristes dans la partie que nous leur avons offerte.

Monsieur le président, j'aborde maintenant une autre question relative au ministère des Transports qui m'intéresse au plus haut point.

J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec des membres de l'Association canadienne des pilotes des lignes aériennes et j'ai été bouleversé d'apprendre à quel point notre industrie du transport aérien, naguère si dynamique, surtout les CPA et Air-Canada, a cédé du terrain à ses concurrents étrangers. Cet état de choses a obligé nos principales lignes aériennes à envisager l'éventualité d'avoir à congédier bientôt une centaine de pilotes. Le

congétiement de 100 pilotes entraînera l'abolition d'environ 1,000 emplois dans les hangars et les aéroports et ainsi, des techniciens bien payés se trouveront sans travail. Il est triste d'entendre dire que des pilotes professionnels devront, ou bien émigrer en Europe pour continuer à exercer leur profession, ou bien y renoncer et accepter des emplois inférieurs. C'est la même chose pour des milliers d'employés compétents des lignes aériennes canadiennes qui devront chercher d'autres emplois.

Cet état de choses provient du déséquilibre et de la faiblesse de nos lignes aériennes comparativement à leurs concurrents étrangers plus agressifs sur ce continent et ailleurs. A l'appui de cet énoncé, j'aimerais donner quelques exemples concrets qui illustrent la lenteur de nos principales lignes aériennes à améliorer leurs méthodes de transport. Je vais tout d'abord donner une liste de routes à partir de villes canadiennes qui sont desservies unilatéralement par des transporteurs étrangers. Entre Toronto et Victoria, sur environ 2,000 milles de frontière entre le Canada et les États-Unis, aucune ligne aérienne canadienne ne détient des droits d'outre-frontière. Cette vaste région du Canada est desservie par cinq lignes aériennes américaines. Voici les routes: 1. Edmonton-Winnipeg-Minneapolis-Chicago, et le Nord-Ouest; 2. Edmonton-Calgary-Great-Falls-Denver - Las Vegas et Los Angeles; 3. Regina-Minot, le Dakota-Nord et le Centre-Nord des États-Unis; 4. Calgary-Spokane-Portland-San Francisco et la côte Ouest; 5. Vancouver en ligne directe avec Seattle-San Francisco-Los Angeles. Ces régions sont desservies respectivement par les lignes aériennes suivantes: *Northwest Air Lines*, *Western Air Lines*, *North Central Air Lines*, *West Coast Air Lines* et *United Air Lines*.

Aucune ligne aérienne canadienne n'a le droit d'établir une route entre la capitale des États-Unis et Ottawa, Toronto, Montréal ou l'Ouest du Canada. Ce service est assuré par *Eastern Air Lines* et *Northwest Air Lines* exclusivement.

Un autre déséquilibre découle du fait qu'aucune ligne aérienne canadienne ne détient des droits sur les cinq principales routes nord-américaines suivantes: Ottawa-Washington, Toronto-Washington, Montréal-Washington et Ouest canadien-Washington, routes qui sont desservies par les *Eastern Air Lines*, *American Air Lines*, *Eastern Air Lines* et *Northwest Air Lines* respectivement. Le même déséquilibre se manifeste à l'égard des routes Montréal-Francfort et Montréal-Amsterdam qui sont desservies par la Lufthansa et KLM respectivement.