

mesure de contrôle suffisante doit intervenir pour éviter que la concurrence puisse rendre déficitaires les opérations d'Air Canada, peu importe que ces opérations soient efficaces ou non.

Un éditorial paru dans un journal de la Saskatchewan a fait le commentaire suivant:

Quand un gouvernement décide d'adopter une politique qui suppose l'octroi de subventions, il en résulte une augmentation des impôts directs pour chaque citoyen canadien. A cet égard, la concurrence—c'est-à-dire la réduction et non l'accroissement de l'immixtion gouvernementale dans les affaires et l'industrie—est la seule garantie certaine du contribuable contre les mesures politiques extravagantes.

Telle est l'opinion généralement répandue sur ce concept du ministre.

Je constate que dans les indications ministérielles sur la politique des compagnies aériennes régionales qu'il a déposées à la Chambre le 20 octobre, le ministre s'est étendu sur les rapports d'Air Canada avec les LAPC et les autres compagnies régionales. A l'égard des routes aériennes, des correspondances et du partage des routes aériennes entre les deux compagnies nationales, il a mentionné l'existence de certaines anomalies et en a prévu d'autres en rapport avec l'importance croissante de ces partages.

J'estime qu'en préparant ces directives, le ministre ne s'est pas vraiment préoccupé, ni fortement inquiété, des parties septentrionales des provinces et du Nord canadien en général. S'il est des régions qui exigent une attitude prévoyante à l'égard des facilités de transport, ce sont bien ces régions.

Je me souviens de l'attitude du ministre, lorsqu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre et qu'on préconisait la construction d'une voie ferrée en direction de Pine Point. Le ministre et ses partisans d'alors ont uni leurs voix contre ce projet. Aujourd'hui, bien entendu, ils se cramponnent à cette idée, qu'ils jugent bonne, comme si elle leur appartenait. Le ministre du Nord canadien était absent lors du vote. Il peut donc, en toute liberté, dire aujourd'hui que la construction de cette ligne était une mesure très louable. Or, son coût a été acquitté même avant la date prévue par les auteurs du projet de loi.

Des progrès semblables se constatent au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans la partie septentrionale des provinces. Je suis sûr que le ministre du Nord canadien a mis le ministre des Transports au courant des progrès énormes qui se font au Yukon, où il sera nécessaire d'avoir des installations ferro-

vaires. Le gouvernement a fait faire des relevés, payés conjointement par le gouvernement et par l'entreprise privée qui s'intéressait à l'extraction du minerai dans la région, mais ces progrès ne se réaliseront que s'il y a des moyens de transport dans la région.

Quelle disposition le projet de loi prévoit-il pour régler le problème épineux que pose l'enclave de l'Alaska, qui bloque une vaste partie de la côte de Colombie-Britannique et tout le territoire du Yukon? L'an prochain, une nouvelle mine de cuivre commencera à produire au Yukon, la *New Imperial Mines Ltd*, qui aura un contrat à longue échéance pour approvisionner les marchés mondiaux en cuivre.

Les installations portuaires qui se trouvent sur la côte de l'enclave de l'Alaska, en territoire américain, à 105 milles de là, sont insuffisantes. On a maintenant découvert que le minerai devra être acheminé du lieu de production jusqu'à Vancouver pour être mis à bord de navires qui l'achemineront vers les marchés mondiaux, même si les ports de mer ne sont qu'à 105 milles de là.

● (6.50 p.m.)

Tout ce que nous obtenons du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, ce sont des études encore des études, toujours des études. Nous sommes ensevelis sous une avalanche d'études. On entreprendra maintenant à l'égard de ce problème autant d'études qu'on a entreprises ou qu'on entreprendra vraisemblablement à l'égard de la route pavée entre l'Alaska et le continent américain. Je ne reproche pas vraiment aux membres du gouvernement actuel, ni à la vaste majorité des députés qui siègent dans cette Chambre de s'occuper trop peu de géographie et qui semblent oublier l'existence dans la région septentrionale du pays d'une vaste région qui recèle un potentiel immense. Si ce n'était des frais de transport qui constituent la plus grande entrave à tout développement dans le Nord, l'essor économique du Canada présenterait là-bas des aspects très divers.

La plus riche mine d'argent en Amérique du Nord ferme maintenant ses portes, car les frais sont montés à tel point qu'elle ne peut plus soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux. L'élément le plus important dans les frais de production de l'argent est le transport. Il y a ensuite le coût de la vie. Si les honorables députés croient que les coûts de revient montent en flèche dans le Sud, ils n'auraient pas à réfléchir longtemps pour comprendre le rôle des frais de transport sur une distance de 1,500 milles, du port de