

Toujours dans l'optique de 1967 et de l'Exposition universelle, je suis du même avis que mon collègue, l'honorable député de Sherbrooke (M. Allard), à l'effet que l'aéroport de Sherbrooke devrait servir d'auxiliaire à celui de Montréal. Mais j'ajoute que celui de Trois-Rivières, avec sa piste de 6,000 pieds,—que l'on devrait allonger immédiatement à 10,000 pieds—où la municipalité a érigé une aérogare,—l'une des plus originales du pays, soit dit sans vantardise—sera appelé, lui aussi, à rendre des services insignes l'an prochain.

On peut juger de l'importance d'un aéroport secondaire comme celui de Trois-Rivières par les chiffres suivants:

Son école de pilotage certifie en moyenne 35 nouveaux pilotes par année. L'an dernier, les seuls avions visiteurs ont fait 3,920 atterrissages sur la piste de Trois-Rivières, et les pilotes locaux, y inclus les étudiants-pilotes, ont fait 7,425 atterrissages; 1,080 pilotes visiteurs s'y sont inscrits dans les registres du club d'aviation. Il conviendrait de mentionner que c'est impressionnant, et je crois qu'il convient aussi que je remercie Air Canada au nom de la population de Trois-Rivières, d'avoir compris les possibilités prestigieuses de la région du cœur du Québec et de nous avoir doté d'un service régulier qui, deux fois par jour, nous transporte de Montréal ou de Québec pour nous assurer la correspondance avec les envolées à long cours. La seule suggestion qui s'impose, c'est qu'Air Canada ferait bien de nous ramener à l'ancien itinéraire qui permettait une meilleure correspondance avec les lignes Montréal-New York, Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa.

Monsieur le président, nous sommes des gens modestes à Trois-Rivières et, malgré cela, nous aimons dire que notre principale industrie, c'est la production de bons hommes.

Je signale que le président de l'Association canadienne du camionnage Inc., M. Georges Gouin, est précisément un citoyen de Trois-Rivières et qu'il a une expérience consommée de tous les aspects du camionnage canadien.

Le 12 janvier dernier, à Winnipeg, s'adressant aux délégués de la Ligue canadienne du trafic industriel, division du Manitoba, il prononçait un très important discours duquel je voudrais citer deux ou trois extraits. Voici:

Nous sommes affectés par des politiques de réglementation du gouvernement fédéral régissant notre industrie et d'autres parties de l'industrie des transports. Nous sommes affectés par les politiques de subventions du gouvernement fédéral.

Un peu plus loin, M. Georges Gouin mettait en lumière un autre problème crucial de l'industrie du camionnage au Canada. Il disait:

A l'heure actuelle, la juridiction sur les opérations de camionnage est divisée entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Sous la présente législation fédérale, les politiques de réglementation extraprovinciale sont administrées par des commissions provinciales sans aucune condition de coordination ou même d'uniformité entre les commissions. Ce système est très peu satisfaisant du point de vue des entrepreneurs du camionnage extraprovincial.

Monsieur le président, quand on se rend compte combien les facilités de transport sont importantes pour le développement du pays, quand on repasse les sommes fantastiques que le gouvernement fédéral a affectées au développement des voies ferroviaires et aux routes de ce pays, ainsi que les effets bien-faisants que tout cela a entraînés pour l'Ouest canadien, par exemple, on ne peut s'empêcher de conclure que le gouvernement devrait se pencher de façon efficace sur les problèmes des camionneurs de ce pays.

Et j'emprunte au président de l'Association canadienne du camionnage cette conclusion en disant:

L'année 1966 va marquer une catastrophe dans l'histoire du transport canadien par camions, avec des résultats à longue portée qui vont être considérablement dommageables pour tous les services de transport national, ou bien elle va marquer le point tournant vers une politique nationale du transport nouvelle et plus sensée.

Nos amis de l'Ouest nous parlent beaucoup du transport ferroviaire; je ne puis le faire moi-même qu'avec beaucoup d'hésitation. Je croyais que c'était un problème local, mais je constate que le problème du Pacifique-Canadien se pose dans tout le pays. On en a entendu parler pendant trois jours, avec surabondance. Je ne blâmerai pas mes amis de l'Ouest d'en parler.

Au contraire, permettez que je fasse ma petite remarque. Dans ma région et dans la province, lorsque le Pacifique-Canadien a décidé de supprimer des trains pour des raisons d'économie et de réduire le personnel ou d'amoinrir le service pour un an ou deux, il a donné un service tellement déficient que les passagers s'en sont dégoûtés et ont délaissé l'usage du chemin de fer dans toute la mesure du possible, donnant ainsi un argument très fort à ceux qui voulaient faire de l'économie au détriment du public voyageur.

Je voudrais me permettre une dernière remarque. Je réfère aux terrains d'aviation. Je demanderais à l'honorable ministre des Transports de dire à la Chambre si son ministère a une politique définie et consistante relativement à l'aviation privée, et aux clubs d'aviation en particulier. J'en doute. C'est un domaine que j'ai étudié et qui m'intéresse. C'est là qu'on trouve les fanatiques de l'aviation, et qu'on retrouve ensuite à l'origine de toutes les initiatives progressives.