

Il y a, de toute évidence, des lacunes dans le système actuel de comptabilité et on devrait étudier cette question de près parce qu'il y a des régions au Canada où les chemins de fer sont toujours le meilleur système de transport. Dans de nombreuses régions, il est presque impossible de prendre l'avion à certaines périodes à cause du mauvais temps. C'est vrai dans les Maritimes. C'est vrai dans le Nord de l'Ontario. C'était vrai, cette année, en Colombie-Britannique. Les autres moyens de transport ne sont toutefois pas suffisants pour répondre à la demande. C'est le cas dans le Nord de l'Ontario. Une des exigences fondamentales de l'expansion régionale est un système de transport convenable qui réponde à tous les besoins de la collectivité. Nous ne jouissons pas des avantages d'un tel système. Je crois que, quand les Chemins de fer nationaux se présenteront devant la Commission des transports pour lui demander la permission d'abandonner la ligne entre Toronto et North Bay, parce qu'il n'est pas rentable d'y transporter des voyageurs, on devrait obliger la société à offrir ce service, tout particulièrement dans les endroits qui ont été jumelés, à l'Ontario Northland Railway de façon à fournir aux gens du Nord de l'Ontario une occasion d'assurer leurs propres moyens.

Le Nord de l'Ontario ne se trouve pas dans la même zone climatique que Toronto. Il arrive souvent qu'il fasse beau dans le Nord de l'Ontario, mais que la mauvaise visibilité ou d'autres conditions défavorables empêchent les appareils de manœuvrer à Toronto. Inversement, il arrive qu'il fasse beau à Toronto alors que le Nord ontarien essuie de violentes tempêtes. Au cours des mois de printemps et d'automne, en particulier, le service aérien subit nombre de retards et d'interruptions. Il est souvent impossible de voler pendant 11 ou 12 jours par mois. Si les transports étaient mieux organisés, on pourrait prendre un train de nuit, en profiter pour bien dormir, et arriver le lendemain matin à Toronto—il faut savoir que les trains arrivent d'ordinaire tôt dans la journée à Toronto. En quittant Toronto au cours de la soirée, on peut être revenu à son lieu de travail dans le nord de l'Ontario le lendemain matin après avoir bien dormi pendant deux nuits à bord du train, si les installations sont convenables. Mais, ces commodités n'existent plus en raison de l'attitude du Canadien National à l'égard des gens du nord de l'Ontario. Depuis que ce tronçon de ligne entre Toronto et North Bay est doté d'une double voie on pourrait utiliser une voie sans gêner l'autre. On pourrait vendre l'embranchement qui relie le Lac Simcoe.

• (1630)

Le gouvernement de l'Ontario l'achèterait volontiers, paraît-il. Au lieu d'installations qui relient Parry Sound, nous aurions un point de correspondance avec Toronto et le reste de la région. Si le CN ne veut pas exploiter la ligne ferroviaire, il devrait l'offrir en vente et nous pourrions l'exploiter pour les gens de l'Ontario. Cette ligne serait rentable, j'en suis certain, parce que l'Ontario Northland Railway a toujours fait ses frais. Si des projets de ce genre étaient entrepris dans d'autres régions du Canada où le transport ferroviaire n'est pas commode et où les installations sont lamentables, les gens de la région en cause se serviraient du train.

De graves erreurs ont été commises à propos du CN et CP. Ces erreurs-là ont coûté aux Canadiens plus cher que toutes les autres, y compris les deux guerres mondiales. À l'origine de ces erreurs, il y a l'incompétence, l'indifférence à l'égard des usagers et la valse des nominations au poste de vice-président. Ceux qui se demandent pourquoi il en est ainsi n'ont qu'à lire «Peter's Principle». On fait

[M. Peters.]

accéder quelqu'un à un certain niveau d'incompétence et quand il apparaît que cette personne ne fait pas l'affaire on la bombarde vice-président chargé de tout et de rien au sein d'une bureaucratie vouée à l'impéritie. C'est ce qui s'est passé dans les chemins de fer.

On a pratiquement empêché le ministre des Transports (M. Jamieson) de choisir un site idéal pour les aéroports. On nous apprend qu'un nouvel aéroport sera aménagé juste au nord de Toronto. Il sera situé à si peu de distance de Toronto qu'il sera aussi près du centre de la ville que celui de Malton si la ville de Toronto continue à s'étendre dans les prochaines 25 années au même rythme que présentement. On a l'intention d'installer cet aéroport dans une région agricole. Il est vrai que la valeur des terres de cette région a si peu de rapport avec la valeur de production, qu'il est difficile de cultiver la terre à cet endroit, quoique ces terres pourraient être avantageusement cultivées. Par contre une grande superficie des terres des environs est impropre à la culture. On me dit qu'à trois milles au nord du site qui a été choisi, il y a une bande de sable, où on pourrait construire l'aéroport à l'aide d'un tracteur-niveleur. Personne n'habite cet endroit, car ce sont des terres arides qui s'étendent sur quelque milles au nord.

Tout le monde sait qu'à l'ère des avions à réaction géants, qu'on aura dans 25 ans d'ici, les transports se feront à l'échelle inter-continentale. Ce genre d'aéroport devrait être situé le plus loin possible de tout centre de population. À mon avis, ce devrait être au nord de Kingston dans une région où la production agricole est quasi impossible et où l'on ne prévoit aucune amélioration pour longtemps. Je me demande pourquoi nous ne tenons pas compte de ce facteur. Il nous est possible au Canada de mettre sur pied un réseau rapide de transport routier. La limite de vitesse est de 60 milles à l'heure sur nos autoroutes et pourtant nous construisons des automobiles pouvant rouler à 100 milles à l'heure ou plus. Nous n'avons pas réussi à construire une grande route où la puissance de ces autos pourrait se déployer et par conséquent nous avons conservé la limite de vitesse à 60 milles à l'heure. On pourrait probablement encore conduire une auto de 1930 en bon état à la vitesse maximale sur nos routes.

Nous n'avons pas fait de progrès dans le domaine du transport par terre au Canada, et c'est surtout dû au fait que nos gouvernements n'ont pas souhaité un meilleur service et n'en ont pas senti le besoin. Nous n'avons pas su cerner les problèmes dans l'optique de la pollution de l'environnement et des aéroports des centres-villes. Il y a vingt-cinq ans, un train venant des États-Unis pouvait voyager à une vitesse moyenne de 90 milles à l'heure au Canada. Nous n'avons jamais pu répéter l'exploit et il est peu probable que nous le répitions parce que nous n'abordons pas sérieusement le problème des transports. La compagnie New York Central avait un train, le Silver Bullet, qui traversait le Canada à la vitesse moyenne de 90 milles à l'heure. Nos voies ne nous le permettent plus, parce qu'un seul homme doit s'occuper d'un mille de voies plutôt que d'une longueur raisonnable.

C'est la même chose pour Air Canada. La compagnie engage chaque année des sommes considérables sous forme de dépôts pour l'achat d'avions à réaction géants. Pourtant, Air Canada ne pourra concurrencer les autres lignes aériennes sur le plan international aussi longtemps qu'elle aura à faire face à la concurrence des affréteurs qui nolisent la charge maximale. Ils savent avant d'entreprendre le voyage que l'avion sera complet. Je ne dis pas qu'Air Canada doive se retirer du circuit international.