

● (1620)

Nous devrions fusionner ces deux services. On devrait les considérer comme un seul organisme, un organisme dont les Canadiens devraient être fiers et qu'ils pourraient utiliser lorsqu'ils voyagent soit vers l'ouest, soit vers l'est. Nous pourrions l'appeler comme bon nous semble. L'une des lignes aériennes les plus importantes du monde est la BOAC. Il y a quelques mois elle a fusionné avec la ligne intérieure. Ces sociétés, en Angleterre, s'occupaient des vols internationaux, intérieurs et nolisés. On a décidé maintenant de les fusionner pour les rendre plus efficaces, et je suis sûr qu'il en résultera l'approbation de la plupart des voyageurs dans le monde entier qui sont habitués à utiliser BOAC et à l'identifier avec la Grande-Bretagne.

Vous savez, monsieur l'Orateur, je ne suis pas opposé au Canadien Pacifique. Si le Canadien Pacifique veut absorber Air Canada, je ne m'y opposerai probablement pas, mais je pense qu'il est stupide d'autoriser ces deux compagnies aériennes importantes, l'une dans l'est et l'autre dans l'ouest, à fonctionner qu'en tant que lignes nationales alors que nous sommes un pays si peu important jouissant d'une si grande superficie, et alors qu'on y trouve si peu de service dans certaines régions. Je suis sûr que même les personnes qui n'aimeraient pas voir le Canadien Pacifique absorbé seraient d'accord que nous, au Canada, n'obtenons pas le service voulu dans les zones de lignes d'apport. Il y a quelque temps, nous avons décidé de donner le nord de l'Ontario à Nordair. Nordair n'en veut pas. Nordair veut la ligne qui mène à Toronto. C'est une affaire payante. Mais elle ne veut pas aller dans le nord de l'Ontario. Elle ne veut pas aller à Val d'Or, à Rouyn, à Timmins ou à Sudbury. Elle veut assurer la liaison aérienne entre Montréal et Toronto.

Si la Société Air Canada possédait toutes les lignes aériennes au Canada, je suis sûr que les pertes qu'elle subit sur les pommes serait compensées par les gains sur les oranges. Cette société pourrait organiser des vols à l'extérieur, des vols transcanadiens et également des vols dans les régions représentées par les honorables députés à ma droite et assurer un meilleur service aux points de correspondance principaux. Étant donné qu'il s'agit d'une circonscription du Nord, ils connaissent plusieurs endroits où les gens trouvent fort difficile d'avoir des vols réguliers à destination du Nord et du Sud. Cette situation prévaut partout au Canada.

Je crois qu'il faut commencer par le commencement.

**Une voix:** Bravo!

**M. Peters:** La plupart des députés de la dernière législature convenaient que la première chose à faire c'était de voir au financement du Canadien National et qu'ensuite il faudrait décider de la structure financière de la compagnie. Il ne fait aucun doute que le Canadien National a besoin d'emprunter. Cependant, toutes sommes d'argent empruntées en vue de l'expansion du chemin de fer devraient pouvoir être remboursées. Cependant, si nous chargeons pour toujours la compagnie d'une dette dont celle-ci a hérité lors de sa création et, rappelez-vous que c'est toujours le Parlement qui paie les intérêts de la dette, il me semble que nous n'avons pas acheté ce service; nous l'avons tout simplement emprunté et nous continuons seulement de faire les paiements. Il est grand temps d'agir pour remédier à la situation.

Monsieur l'Orateur, le gouvernement ne semble pas s'y intéresser. Le ministre des Transports (M. Marchand)

*CN et Air Canada*

n'est pas présent. J'ignore également si le secrétaire parlementaire est présent ou pas.

**M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** Non.

**M. Peters:** Étant donné que je ne le connais pas, naturellement je ne sais pas s'il est présent ou non.

**M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** Il s'agit de l'honorable député de Saint-Boniface (M. Guay).

**M. Peters:** Eh bien, il fait peut-être son voyage de retour en chemin de fer et, dans ce cas, il se pourrait que nous ne le voyions pas avant Pâques. S'il voyage par train, il s'acquittera de sa tâche. Je suis assuré que la plupart des députés n'ont pas pris le train depuis bon nombre d'années. Je suis certain que le ministre des Transports n'a pas pris le train depuis des années. Mon collègue de Winnipeg-Nord-Centre vient de me désappointer en me disant que le secrétaire parlementaire était ici en début de journée; c'est donc qu'il est très peu probable qu'il ait pris un train afin de voir par lui-même comment fonctionne le système.

Ce que je veux dire par contre, c'est qu'on ne semble pas s'intéresser beaucoup à la question à l'étude. Il s'agit pourtant d'un problème important. Je pense que le Canada a encore besoin de chemins de fer, qu'il en a besoin aujourd'hui et qu'il en aura besoin encore longtemps. Les gens du Nord surtout savent très bien que le développement d'une région axé sur la construction d'une ligne de chemin de fer présente un caractère permanent que l'on ne peut obtenir d'une autre façon et certainement pas en construisant des autoroutes. Je pense que ceci s'applique au Labrador, à Terre-Neuve, au nord de l'Ontario et à d'autres régions.

Il est bon de rappeler que le nord de l'Ontario ne s'est développé et n'est devenu ce qu'il est aujourd'hui que lorsque le gouvernement ontarien a été obligé de construire le Colonial Railroad; pendant la construction, on a découvert de l'argent et du cobalt. C'est ainsi que naquit Toronto. Avant cela, il y avait des petits villages perdus, peu peuplés et pas très riches. Quand on construisit le chemin de fer dans le nord de l'Ontario, on découvrait du nickel à Sudbury, de l'or à Kirkland Lake et à Timmins, du cuivre aussi, pendant des années, nous avons fait vivre de nos ressources les gens de Toronto. Tout cela, grâce à la construction de l'Ontario Northland Railway. Je suis certain qu'on peut dire la même chose de l'Ouest canadien, des Territoires du Nord-Ouest, des gisements d'uranium de Pinepoint, de Wabash. Le développement de la région du lac Saint-Jean, j'en suis sûr, s'est réalisé de la même façon et je pense qu'il y aura d'autres grandes réalisations grâce au chemin de fer, lorsqu'on le prolongera vers l'Arctique, dans le centre, du pays, dans l'est et au Yukon. Ce seront des pages très intéressantes à lire. Elles seront beaucoup plus intéressantes à lire si nous libérons le CN de la dette qui l'accable depuis cent ans pour l'ajouter à la dette nationale et payer directement les intérêts à même les fonds publics.

Il est manifeste que le CN ne peut pas payer cette dette, qu'il ne pourra jamais la payer; cette dette qui s'accroît toujours nous est rappelée dans des bills comme celui dont nous sommes saisis présentement bills qui nous demandent des sommes d'argent précises, soit un demi milliard de dollars aujourd'hui, pour des immobilisations. Selon ses relevés financiers passés, le CN peu engager des dépenses d'immobilisation jusqu'ici en prélevant sur ses propres fonds, après réserves pour dépréciation, défalcation des avoirs, et ainsi de suite. Mais jamais l'entreprise n'a pu