

ième moitié du vingtième siècle. La première chose à faire est de supprimer la Commission des transports et de rendre le contrôle des transports au Parlement.

J'aimerais maintenant faire quelques remarques sur les aéroports. Autant que possible il faudrait les construire sur des terrains incultes. A défaut de cela il faudrait utiliser le transport par eau autant que possible. Et cela du point de vue de la pollution sonore, de la pollution atmosphérique et de l'usage des terrains. Les aéroports devraient être suffisamment éloignés des villes de façon à ce que les gens ne souffrent pas excessivement du bruit et de la pollution.

Le nouvel aéroport proposé pour Brougham, ville proche de Pickering, m'a fait réfléchir. On se demande pourquoi de bonnes terres agricoles si proches de Toronto ont été choisies. C'est à 30 milles de Toronto, ce qui augmentera la pollution dans cette région. On parle également de créer une nouvelle ville de 200,000 habitants dans cette région. Et pourtant le gouvernement parle de ceintures de verdure, de développement régional et de suppression de la pollution. On se demande pourquoi le gouvernement agit de la sorte. Pourquoi s'empare-t-il de bonnes terres arables qui, au cours des années, pourraient produire des céréales, du bétail, des porcs et des poulets, des denrées alimentaires qu'exigera l'augmentation de notre population. Le pavage de cette belle terre arable arrête également la production d'oxygène par les arbres, les herbes et autres végétaux. Dès lors, non seulement la pollution augmente-t-elle, mais la production d'oxygène prend fin. Il me semble que le gouvernement aurait pu employer des terres incultes moins productives. Je songe à des régions planes au nord de l'endroit proposé et qui sont des terres incultes ou pauvres. Ce genre de terres ne sont pas économiquement viables comme terres agricoles. Pourquoi le gouvernement n'aurait-il pu s'en servir?

• (2040)

Je me demande en outre pourquoi ambitionner et construire deux aéroports. Il y aura un aéroport international à Sainte-Scholastique, au Québec. Or il y en aura un autre à Pickering, ce qui fera deux aéroports internationaux pour la région de Toronto. Pourquoi ambitionner et faire du va-et-vient en traversant Toronto d'un aéroport à l'autre. Pourquoi l'installer là? Ma question est aussi simple que cela.

C'est le ministre qui dit où les aéroports nationaux et internationaux doivent être situés. L'autre jour, à la Chambre, je lui ai demandé si l'emplacement avait été choisi. Mais il n'a rien répondu et n'a pas fait de déclaration à la Chambre. A mon avis, le Parlement et le peuple ont le droit de savoir pourquoi le gouvernement situe un aéroport à un endroit donné. Peut-être a-t-il d'excellentes raisons. S'il en a, alors qu'il nous les donne. Il semble maintenant que l'aéroport ne sera pas assez grand, si les prévisions démographiques des statisticiens sont exactes. Si leurs prévisions sont justes alors mes arguments n'en seront que renforcés. J'ignore, comme bien d'autres députés d'ailleurs, pourquoi le gouvernement a choisi cet emplacement. D'après moi, le Parlement a le droit de le savoir.

Des voix: Bravo!

M. Rynard: A mon avis, le Parlement et le public méritent une explication. D'autres endroits coûteraient moins cher et ils ont une importance économique moindre. Pourquoi ne les a-t-on pas choisis? Puisqu'il s'agit d'un aéroport international, le ministre est obligé de dire à la

[M. Rynard.]

Chambre pourquoi il préfère cet endroit. Lorsque le président de la Commission canadienne des transports était ministre, je lui avais demandé s'il songeait à suggérer aux lignes aériennes d'installer des escaliers roulants à l'intention des vieillards et des cardiaques qui voyagent par avion. Lorsqu'on se reporte au compte rendu, on constate que le ministre avait promis d'étudier la question aussitôt que possible et de veiller à ce que des escaliers roulants soient installés sur-le-champ. Eh bien, il est parti, mais les escaliers roulants ou les ascenseurs n'ont pas encore été installés pour faciliter l'embarquement des passagers. Il s'agit d'un problème médical important, car de nombreux voyageurs sont cardiaques. Lorsqu'on songe qu'un homme sur trois de plus de 50 ans au Canada souffre de troubles cardiaques, vous comprendrez facilement pourquoi la question me préoccupe.

Je voudrais en terminant faire une autre observation. Les lignes aériennes comptent un grand nombre de clients à l'aéroport international de Toronto. L'autre soir, je n'ai pu demeurer sur la jetée de débarquement; la puanteur se dégageant des gaz d'échappement et des autobus dans le voisinage était intolérable. Quel endroit dégoûtant! Le ministère des Transports exploite l'aéroport. J'ajouterai sans ambages que c'est une fichue façon d'exploiter un aéroport international. J'espère que l'ex-ministre des Transports qui préside maintenant la Commission canadienne des transports lira mes remarques et se souviendra des promesses qu'il avait faites alors qu'il était ministre des Transports.

M. Randolph Harding (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, nous sommes en train d'étudier le bill C-4 qui vise à autoriser la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1971 jusqu'au 30 juin 1972, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débetures qu'émettra Air Canada. Ces questions sont exposées dans le bill dont la Chambre est maintenant saisie. La présentation d'un bill de ce genre est un événement annuel. On nous demande, en réalité, d'approuver les dépenses faites par ces sociétés de la Couronne. Toutefois, ce projet de loi nous donne l'occasion de parler des problèmes de transport en général et de proposer des modifications. Voilà ce que j'entends faire, monsieur l'Orateur.

Puis-je parler brièvement de la dette fixe du CN? Cette garantie a été accordée par le gouvernement fédéral il y a plusieurs années lors de la création du CN en 1923 par la réunion d'un certain nombre de compagnies de chemin de fer qui étaient sur le point de faire faillite. La garantie donnée par le CN à l'époque était plus que généreuse, mais, à mon avis, celui-ci a imposé aux contribuables canadiens le paiement d'intérêts sur une dette impossible à justifier. Le CN continue de porter le fardeau de cette dette excessive sur laquelle nous payons toujours des intérêts. A mon avis, il faudrait de nouveau modifier la structure financière du CN, car le chemin de fer ne sera jamais rentable, compte tenu de sa dette énorme et des intérêts qu'il faut maintenant payer en conséquence.

Les actionnaires des sociétés ferroviaires presque en faillite qui ont éventuellement constitué le CN s'en sont bien tirés aux dépens du public au cours des années. Rétrospectivement, monsieur l'Orateur, il semble que le Canada et le CN auraient épargné des centaines de millions de dollars si l'on avait commencé par aider les sociétés à bout de ressources. Au lieu de cela, nous nous