

*CN et Air Canada*

rapide comme le monorail au Japon, qui voyage à 300 milles à l'heure, il y aurait moyen de franchir la distance entre le centre d'Ottawa et le centre de Montréal en moitié moins de temps que n'en exigeraient les appareils à décollage court. Mais il y aurait la moitié moins de désavantages avec ces appareils. On ne bousculerait pas les gens, on ne bouleverserait pas la circulation et on ne serait pas obligé d'emprunter une autoroute pour se rendre à l'aéroport.

● (1610)

C'est vraiment très drôle. On a aménagé une autoroute à Ottawa pour faciliter la circulation jusqu'à l'aéroport. Ensuite on a permis à la Commission de la capitale nationale et à la Gendarmerie royale de s'en servir comme d'une source de revenus. La limite de vitesse est de 35 milles à l'heure dans la ville et sur l'autoroute de l'aéroport, de 30 milles à l'heure. Le ministre s' imagine sans doute que l'autoroute traverse un décor pittoresque que les gens voudront contempler. Je croyais qu'elle devait accélérer la circulation vers l'aéroport, mais ce n'est pas vrai. Nous conduisons plus vite dans la ville que sur cette belle route de plaisance. C'est notre façon à nous d'administrer notre système de transport. Tout est à contresens. Voilà ce qui se passe dans tous les domaines du transport. Nous n'avons pas su voir les grands problèmes, notamment le financement du chemin de fer. Tant que nous n'aurons pas résolu nos problèmes de première importance, bien d'autres resteront aussi sans solution.

Il n'y aura peut-être pas beaucoup de gens pour favoriser l'aménagement d'un chemin de fer vers la région de Prudhoe Bay. Il ne sera peut-être pas possible de transporter le gaz et le pétrole par wagons-citernes. Il n'y aura peut-être pas moyen d'aménager un chemin de fer le long de la rive occidentale de la baie d'Hudson vers l'extrême Nord. On ne pourra peut-être pas prolonger le chemin de fer de Pine Point à l'Arctique. L'histoire prouvera que c'est là le moyen le plus avantageux d'ouvrir le Nord à la civilisation.

Je sais à quoi m'en tenir sur les chemins de fer du Nord. Il y en a un dans le Nord de l'Ontario qui fut aménagé sur une distance d'une centaine de milles dans des marécages. Si vous quittiez la voie dans cette région, vous aviez peine à vous frayer un chemin. Cette voie-fermée qui parcourt plusieurs milles de basse terre avant d'arriver à Moosonee, n'a pas nui à l'écologie de la région. On s'en sert à cœur d'année dans ce coin de pays et on devrait la prolonger pour répondre à d'autres besoins. Je ne dis pas que le CN devrait avoir trois ou quatre lignes dans le haut Arctique; cependant, nous devrions penser à en établir une. On parle déjà d'utiliser les avions cargo pour transporter le pétrole à Montréal. Nous devrions étudier la possibilité d'un transport par terre. Cependant, le grand public n'appuiera pas un tel projet tant que nous ne serons pas assez intelligents pour éliminer le problème du financement qui se fait depuis presque 100 ans, depuis que nous avons acheté, à un prix exorbitant, les chemins de fer en faillite. Nous n'avons jamais été à même de rembourser le principal. Nous essayons encore d'acquitter l'intérêt.

Nous devons étudier ce bill de financement de façon réaliste. Le gouvernement devrait avoir assez de jugeotte pour nous dire comment le problème a été résolu l'année dernière. Si le gouvernement n'a pas besoin que le Parlement adopte ce bill, passons donc à d'autres travaux. Si le gouvernement a réellement intérêt à développer le transport, il doit être assez honnête pour nous dire ce que nous finançons. Le gouvernement veut-il utiliser ces fonds pour

accorder 3 ou 4 p. 100 d'augmentation du coût de la vie aux veuves de ceux qui ont pris leur retraite du CN il y a bien des années? A-t-il l'intention d'augmenter la pension des retraités des chemins de fer? A-t-il l'intention d'acheter du matériel nouveau ou va-t-il continuer à payer la dette sous le couvert d'autres méthodes de financement? Visible-ment, le gouvernement a utilisé d'autres méthodes par le passé. Le Parlement de l'année dernière n'a pas versé 75 millions de dollars. Cette somme a dû être versée d'une autre façon ou ajoutée à autre chose. Avant d'étudier ce bill, nous devons connaître les réponses à certaines de ces graves questions.

J'ai souvent dit que notre parti ne voit pas la nécessité d'entretenir un second Sénat, la Commission canadienne des transports. Celle-ci a été clairement incapable de s'occuper des problèmes du chemin de fer et des autres problèmes de transports. Il est tout à fait ridicule qu'un deuxième aéroport soit aménagé près de Toronto. Parce que nous en construisons un près de Montréal nous devons faire de même près de Toronto. Si on s'est embarrassé d'un aéroport inutile à Sainte-Scholastique, pourquoi faut-il faire de même à Pickering. On peut sûrement faire quelque chose de mieux pour le pays que de satisfaire les lubies des gens de Toronto et de Montréal. Si l'une des villes obtient quelque chose, l'autre doit l'obtenir nécessairement.

Si la Commission canadienne des transports doit faire quelque chose, elle devra résoudre quelques-uns de ces ridicules problèmes. Le Parlement devrait la charger de s'occuper de certains problèmes auxquels chaque député doit faire face. Nulle part au Canada, le système de transport ne donne satisfaction. Aux cours des années, on a essayé toutes sortes de moyens et aucun ne fonctionne plus maintenant. Beaucoup de concessions qu'on a faites ne sont plus applicables. Si certains de ces problèmes étaient résolus, les régions défavorisées en profiteraient. Chaque fois que j'assiste à une réunion dans le Nord du Canada ou dans les Maritimes, on me dit que les problèmes de transport entravent le développement. Si tel est le cas, chaque député qui représente ces régions devrait s'opposer avec vigueur à l'adoption de ce projet de loi en attendant que le gouvernement nous dise quelle est la politique en matière de transport au pays.

Bien que notre population dépasse à peine 20 millions d'habitants, nous avons pourtant deux sociétés aériennes internationales, sans compter les vols nolisés. On a décidé que CP Air desservirait la moitié du pays et Air Canada, l'autre moitié. Tout gouvernement raisonnable unifierait ces deux compagnies aériennes. Il existe des raisons pour ne pas faire de même pour les chemins de fer. Ils sont en place depuis longtemps. Ils souffrent d'anomalies chroniques et ont obtenu toutes sortes d'avantages. Il n'y aura pas d'égalité tant que nous ne fusionnerons pas le CP et le CN. Mais ce n'est pas la même chose en ce qui concerne Air Canada et CP Air. Le Canada est le seul pays, à ma connaissance, qui se permet le luxe d'avoir deux lignes aériennes internationales, l'une desservant l'est et l'autre l'ouest. Si M. Pratte a suffisamment de courage pour s'opposer au gouvernement, cela me surprendra parce qu'il ne l'a jamais fait auparavant. Je le félicite et j'espère que ses efforts pour voir Air Canada aller jusqu'en Italie seront couronnés de succès. Pourquoi pas? L'Italie ne me semble pas être en Asie, ni en Extrême-Orient. Elle me semble être voisine de l'Europe centrale. Si l'ancienne entente était toujours en vigueur, Air Canada contrôlerait cette expansion dans le secteur occidental.