

Pour vous donner un autre bon exemple de ce que j'entends, l'aéroport de Charlottetown peut accommoder en places assises environ le tiers des passagers que peut contenir l'avion qui emprunte l'aéroport. Ce n'est certainement pas là de la planification très intelligente. On penserait que quelqu'un au ministère proposerait une meilleure solution. Je n'ai pas fait mention des autres nécessités telles que restaurants, salons et tout le reste, choses que possèdent les gens du Nord, du centre et de l'Ouest du pays. C'est déjà bien quant nous avons un distributeur de café qui marche, mais nous sommes pourtant l'un des grands centres touristiques du Canada.

Pourquoi est-il important d'aider notre industrie touristique? Parce que l'Île-du-Prince-Édouard n'a pas tellement d'autres possibilités et avantages économiques. C'est sûrement une bonne idée tant du point de vue logique qu'administratif ou politique que de vouloir exploiter les avantages d'une région ou d'une province. Le transport de nos produits agricoles de choix et de nos excellents produits de la pêche de même que le transport rapide et en tout confort d'un nombre de touristes toujours croissant revêt pour nous une grande importance et la responsabilité de ce transport incombe au ministère des Transports et, dans une large mesure, aux Chemins de fer Nationaux du Canada, la société dont nous parlons aujourd'hui et dont mes prédécesseurs ont beaucoup parlé dans le passé.

Nous voulons surtout qu'on fasse quelque chose pour nous donner un aéroport plus confortable. Je constate avec plaisir que certaines mesures importantes (car elles sont effectivement importantes) ont été prises pour améliorer notre aéroport sur le plan des installations de sécurité, etc. L'EPA possède un dossier de sécurité exceptionnel et je pense que nous avons obtenu des améliorations techniques appréciables dans cet important domaine. La plupart des habitants de l'Île-du-Prince-Édouard doivent prendre des avions d'Air Canada lorsqu'ils quittent ceux de l'EPA car c'est le transporteur régional et ils s'intéressent donc également aux autres aspects mentionnés par les députés qui ont parlé avant moi. Je n'ai jamais trouvé très intelligent de déplacer le bureau de réservation et tout le système de réservation des billets d'Ottawa à un autre endroit. Je suis fermement opposé à ce que le gouvernement diminue la qualité d'un service pour la capitale du pays. J'ai pris note de l'expression employée par le député de Wellington (M. Hales) aujourd'hui et je pense qu'il a parfaitement raison.

Je me joins au député de Bruce pour demander que l'on tienne compte des propos des députés et du travail du comité. Je ne prétends pas faire toujours partie du comité permanent des transports et communications, mais je suis persuadé que ce comité travaille ferme et se rend compte de la plupart des déceptions comme des désirs des Canadiens. J'ai examiné ses rapports et les témoignages qui lui ont été soumis et en ce qui concerne, non seulement les sujets mentionnés par mon ami le député de Bruce, mais la situation du transport dans tout le Canada, je crois que si le gouvernement avait prié un ministre d'écouter les réclamations et de donner suite aux recommandations du comité, il y aurait beaucoup moins de griefs de la part de l'ensemble des Canadiens au sujet des deux grands moyens de transport, Air Canada et le Canadien National.

J'aimerais bien entendre des députés proclamer ici qu'Air Canada est la meilleure ligne aérienne du monde; s'ils le faisaient, c'est qu'ils ne prêtent pas l'oreille aux propos de leurs électeurs.

Aucun d'entre nous n'aime dénigrer ou critiquer Air Canada ou le Canadien National. Le Canadien National a été créé, dans un sens, par un des plus grands Canadiens

#### *Canadien National et Air Canada*

que nous ayons connu, Sir Robert Borden. Il s'est rendu compte de ce qu'il fallait faire et lorsqu'on le taquinait en disant: «Les chemins de fer qui appartiennent au gouvernement ne vous inspirent pas confiance, n'est-ce pas?», il répondait avec son bon sens pratique habituel: «Je préfère un chemin de fer appartenant au gouvernement qu'un gouvernement appartenant à un chemin de fer». Cette idée n'était pas tellement exagérée à l'époque.

● (1650)

Nous voulons éviter cette apologie de nos services nationaux. Nous voulons en être fiers. Nous voulons que le CN et Air Canada offrent les meilleurs services, mais hélas ils ont encore beaucoup à faire pour y parvenir. J'estime qu'il incombe aux députés et aux membres du comité de se prononcer, de critiquer au besoin, d'offrir des conseils positifs et pratiques, en vue d'améliorer le service. Nous devons faire comprendre à ces organismes qu'ils doivent faire beaucoup plus que de s'adresser au Parlement pour obtenir des fonds en vue de s'acquitter de leurs importantes responsabilités et de la très lourde charge qui leur a été confiée, car c'est aussi la nôtre.

Je crois que nous devrions mettre fin à cette façon d'agir négligente et, à titre de priorité de la présente session et du Parlement, écouter les plaidoyers des députés qui connaissent les problèmes. Nous devrions agir très rapidement, car la situation s'aggrave. Nous entendons parler d'ennuis à Air Canada, notamment de démissions et ainsi de suite. Il ne suffit pas d'accorder des crédits et puis de n'y plus songer. Les problèmes existent. La situation est grave et nécessite certains remèdes.

**M. Elias Nesdoly (Meadow Lake):** Monsieur l'Orateur, le bill C-164 est une loi qui autorise la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des chemins de fer Nationaux et d'Air Canada. C'est une entreprise de transport public. Les dépenses envisagées atteignent \$225,500,000. Je tiens d'abord à préciser que je fais de grandes réserves sur ce projet de loi pour de nombreuses raisons. L'une d'elles est que le CN a débuté avec les dettes de chemins de fer en faillite et qu'il doit les supporter depuis lors.

J'aimerais citer une lettre provenant du président national de l'Association des pensionnés du Canadien National afin d'en donner les antécédents historiques. Cette lettre a été rédigée en mars cette année et se lit comme suit:

Le CN a vu le jour en 1923 par la fusion d'un certain nombre de chemins de fer en faillite que le gouvernement ne pouvait confier à un administrateur judiciaire de crainte que le crédit public et privé du pays n'en souffrent. L'une de ces sociétés était le Grand-Tronc qui appartenait à des Britanniques et était dirigée de Londres. Étant donné que plus de 70 p. 100 des investissements étrangers au Canada entre 1900 et 1913 provenaient du marché londonien, 1,753 millions sur 2,545 millions, le gouvernement ne pouvait laisser la société manquer à ses engagements. L'autre grande société reprise à son compte par le gouvernement a été la Canadian Northern qui avait lourdement engagé ses titres auprès de la Banque de Commerce. Laisser le chemin de fer faire banqueroute aurait provoqué la faillite de la banque et une panique financière. En outre, la rentabilité future du CN était grevée par la politique du gouvernement qui lui transférait de temps à autre des embranchements en faillite qu'il avait acquis parce qu'il était politiquement et socialement nécessaire pour continuer ses activités. En outre, sans compter la difficile tâche d'entretenir des services non rentables, le gouvernement a transféré à l'entreprise toutes les dettes des sociétés constituantes, c'est-à-dire que le gouvernement a transféré sa propre dette ferroviaire au réseau national. C'est pourquoi le CN n'a pu acquitter le service de tous ses intérêts que 10 fois; il n'est pas étonnant que le CN affirme ne pas pouvoir verser des pensions justes et équitables à ses employés. Don Jamieson, alors ministre des Transports, a dit, il y a environ 10 mois, . . .