

transféré de Winnipeg. Le ministre des Transports connaît sûrement le nombre de protestations présentées au gouvernement actuel et à l'ancien à ce sujet et plus récemment, à propos du transfert du service des réparations.

Non seulement les candidats libéraux et les journaux du parti libéral ont-ils promis que le gouvernement actuel prendrait des mesures à ce sujet, mais le premier ministre faisait à la Chambre, le 22 novembre 1963, la déclaration que voici:

Dans la mesure où nos projets sont élaborés, soit au moins pour une période de dix ans, les aménagements de Winnipeg continueront à être utilisés.

Mon collègue, député de Winnipeg-Nord-Centre, demanda alors si les installations ne seraient pas rognées peu à peu, comme au cours des années précédentes. Le premier ministre lui répondit, et je cite textuellement:

Il pourra augmenter.

L'ancien ministre des Transport (M. McIlraith) déclara à ce moment-là, et je cite le passage en question:

J'ose croire qu'il se maintiendra et, probablement, qu'il augmentera, mais je ne puis être précis en la matière en ce moment.

Le gouvernement a nommé une personne très compétente de Winnipeg, M. Thompson, qui est chargé de faire enquête au sujet des mesures à adopter. Je ne sais pas pourquoi ce rapport n'a pas encore été publié. Toutefois, je voudrais signaler au ministre que si le rapport n'est pas publié sous peu et que si le ministre ne prend pas rapidement certaines mesures, toute l'affaire deviendra théorique, car M. McGregor continue à ne pas tenir compte des éconécés de principe faits par le premier ministre depuis ce jour. Les employés d'Air Canada qui ont des longs états de service continuent, depuis que le premier ministre a fait cette déclaration de principe, à être mutés de Winnipeg à Montréal. Il en résulte qu'un grand nombre de ceux qui travaillent à la base de Winnipeg sont des employés temporaires, bref que ce sont de nouveaux employés, tandis que d'autres qui ont 10 ou 15 années de service à Air Canada sont mutés à Montréal.

Je tiens à dire que je n'ai jamais vu tant d'arrogance, un désaveu aussi complet de la politique du gouvernement de la part d'un fonctionnaire de l'État comme dans le cas de M. McGregor. Je dois dire au ministre que s'il n'a pas l'intention de prendre une disposition quelconque—et à mon avis il ne semble pas en avoir prise—M. McGregor éprouvera quelques difficultés au moment où il comparaitra devant le comité.

[M. Orlikow ]

Au moment où fut mis à l'étude l'abandon de la base de Winnipeg, le gouvernement avait promis qu'il adopterait d'autres mesures afin de faire de Winnipeg un centre régional de l'air. Récemment, le gouvernement du Canada a conclu un accord avec le gouvernement des États-Unis au sujet des routes aériennes. On se serait attendu, à la lumière des promesses du premier ministre et des ministres qui se sont succédé aux Transports, qu'il aurait été donné quelque considération à la question d'aider Winnipeg à compenser la perte de la base de réparations par une augmentation des routes aériennes permettant aux avions d'arriver et de partir de Winnipeg. C'est exactement l'opposé qui se produisit. Le nouvel accord sur les routes aériennes entre le Canada et les États-Unis ne prévoit aucune disposition pour augmenter les envolées de Winnipeg aux États-Unis.

Je recommande au ministre de lire un éditorial publié le 3 janvier 1966 dans la *Free Press* de Winnipeg. Il a toujours eu plus de sympathie que moi pour ce journal et je me demande quelle sera son attitude quand il saura comment il traite ses politiques.

Le nouvel accord sur les parcours aériens conclu par le Canada et les États-Unis est une amère déception pour l'Ouest canadien et confirme les craintes qu'éprouvaient nombre de gens depuis deux ans que dureraient les négociations. Les transporteurs américains ont beaucoup mieux réussi que leurs concurrents canadiens à raffermir la détermination des négociateurs de leur gouvernement.

J'ajoute, en passant, qu'il est impossible de raffermir la détermination du gouvernement actuel ou du ministre. On aurait espéré qu'en sa qualité d'ancien habitant du Manitoba et vu qu'il vient d'une province pauvre, il aurait mieux traité une province peu prospère comme le Manitoba. Or, il s'en est désintéressé. L'éditorial ajoute:

Du point de vue de l'Ouest, l'accord est une perte totale. Dans toute la vaste région qui s'étend entre Toronto et la côte du Pacifique, pas une seule société aérienne canadienne ne pourra offrir des services outre-frontière. Même sur la côte ouest, on n'y aura gagné qu'un service concurrentiel entre Vancouver et San Francisco—qui sera probablement adjugé aux Lignes aériennes du Pacifique-Canadien, et, en retour, une société américaine aura le monopole du parcours Vancouver-Los Angeles.

Le défaut, de la part des négociateurs canadiens, d'obtenir l'autorisation d'assurer le transport de Winnipeg à Chicago, signifie que le critère révolutionnaire proposé, il y a deux ans, par le professeur J. K. Galbraith dans son rapport aux deux gouvernements—que la commodité du public-voyageur soit le principal considérant à examiner dans l'attribution des routes—a été à peu près laissé de côté. Les voyageurs de l'Ouest désireux d'aller à Chicago, seront encore tenus de se replier sur Toronto, ou encore, d'utiliser le service régulier, à arrêts multiples, assuré par un transporteur américain via Minneapolis.