

lignes aériennes ni aux autres régions. Nous nous attendons plutôt à l'établissement d'un programme de nouveaux services aériens qui utiliseraient les installations des compagnies existantes; cela encouragerait les exploitants des petites lignes régionales. Cette politique procurerait éventuellement aux résidents des centres secondaires les services aériens qu'ils méritent et qu'ils réclament.

Depuis 1963, année où la base de réparations d'avions qui se trouvent à Winnipeg a été transférée graduellement à Montréal, quoique le gouvernement ait protesté du contraire, nous, de ce côté de la Chambre, n'avons cessé de réclamer une politique nationale des services aériens.

On doit encourager les transporteurs régionaux. Un bon programme ministériel de soutien permettant d'accorder au public le service qu'il mérite, devrait faire l'objet principal de notre politique nationale en ce qui concerne le transport aérien.

● (8.50 p.m.)

Au moment où l'on réduit le service ferroviaire et où Air Canada utilise de plus gros appareils, tel le DC-8—et la société en a même commandé de plus gros encore—je crains que le développement d'un réseau aérien laisse sans moyens de transport la population des petits centres. Nous avons grand besoin, et depuis longtemps, d'un programme national qui mette l'accent sur les besoins régionaux. Le Canada ne gardera pas la position qu'il occupe en Amérique du Nord dans le domaine aérien, s'il n'adopte pas un programme de ce genre. Il faut s'empresse de le faire, car souvent il n'y a déjà pas assez de place à bord des appareils.

Aux États-Unis, on a reconnu depuis quelque temps le besoin d'un bon service de transport régional, et onze entreprises régionales de transport aérien sur treize sont rentables. L'expérience américaine nous apprend que les transporteurs régionaux fournissent des clients aux grandes lignes et celles-ci appuient maintenant activement les entreprises régionales. Je ne vois donc pas pourquoi nous aurions des difficultés au Canada.

Je soutiens, monsieur l'Orateur, qu'un avion est maintenant si coûteux qu'une société de transports aériens doit obtenir des garanties de prêts ou tout au moins de territoires du gouvernement, afin que leurs achats soient rentables. Il me semble que la société Air Canada n'est plus un transporteur intérieur et que ses horaires sont établis d'après l'heure du jour où l'avion doit arriver à Londres, à Lisbonne, à Paris ou à une autre ville étrangère. Winnipeg, par exemple, souffre plus que la plupart des autres villes de cet état de choses, parce qu'elle est au cœur du pays et qu'il arrive souvent, semble-

t-il, qu'on n'y fasse pas escale. Par ailleurs, les arrivées sont à des heures si malcommodes de la journée que cela dérange les voyageurs et rend les correspondances très difficiles. Je crois qu'il est temps que nous parlions de cette attitude arbitraire d'Air Canada.

Il faut mettre au point une politique nationale du transport aérien qui comprendra des subventions appropriées aux transporteurs régionaux dont les parcours peu rentables ont été établis dans le meilleur intérêt de la collectivité. Une proposition de ce genre n'a rien d'étonnant. Nous en avons fait autant pour le transport ferroviaire et le transport fluvial, et, indirectement, pour le transport routier; nous pourrions donc l'appliquer également au transport aérien. L'automne dernier, les cinq lignes aériennes régionales, la *Pacific Western*, la *Nordair*, la *Quebec Air*, l'*Eastern Provincial* et la *Trans Air* s'unissaient pour présenter au cabinet un mémoire conjoint dans lequel elles proposaient de retirer aux grandes lignes aériennes les circuits de liaison courts mais assez rémunérateurs et qui sont, en réalité, des lignes d'apport. Un transfert de ce genre apporterait une aide financière à ces transporteurs régionaux et leur permettrait de susciter le trafic aérien qui pourrait alimenter les grandes lignes aériennes ou faire la liaison avec d'autres transporteurs.

Je ne prétends pas que cette formule soit l'unique solution à nos difficultés en matière de transport aérien, mais il y aurait assurément lieu de l'examiner de plus près. Air Canada semble révéler de plus en plus les méfaits d'un monopole. Elle semble s'être tellement développée qu'elle peut faire fi des demandes visant à l'amélioration du service dans les petites villes. Avec les années, il me semble encore plus indispensable que nos politiques nationales soient distinctes et clairement énoncées afin que nous sachions à quoi nous pouvons nous attendre dans ce domaine.

Monsieur l'Orateur, durant les quelques minutes qui me restent, je voudrais signaler une question qui soulève de grandes inquiétudes dans ma circonscription de Portage-Neepawa. Je veux parler du magnifique programme d'assistance mis en œuvre par le ministère de l'Industrie, dans le cadre du programme destiné aux régions désignées. Voici ce que disait le ministère dans un communiqué publié en août dernier:

...En ce qui concerne les problèmes économiques du Canada et de ses diverses régions, le gouvernement est persuadé qu'il faut attacher une importance particulière à la nécessité de développer les industries de fabrication et de transformation du pays. Nous sommes résolus à faire en sorte qu'une partie de cette expansion se manifeste dans les régions où les emplois industriels et les possibilités de revenus se révèlent insuffisants.