

C'est une question de prestige pour le Canada. Il faut que nous soyons présents dans ce domaine. Il serait certainement surprenant de voir à l'aéroport de Londres une compagnie d'aviation du Betchouanaland qui offrirait des vols à destination du Canada sans que le Canada puisse lui-même en faire autant pour sa population. Rien n'a encore été décidé au sujet des avions à réaction géants et pourtant on a déjà dépensé des sommes considérables en vue de leur achat. On ne sait toujours pas s'ils voleront ni comment ils seront utilisés.

Dans plusieurs régions du Canada, cette année, nous risquons de manquer d'avions pour répondre aux besoins des lignes d'apport qui sont vraiment essentielles à la bonne marche de notre service aérien transcanadien. Que nous confiions l'exploitation d'un service aérien transcanadien à Air Canada ou au gouvernement ontarien qui semble désireux de se lancer dans ce domaine, il nous faudra quand même permettre aux lignes d'apport de se raccorder au service transcanadien de manière que les passagers en provenance de points situés soit au nord, soit au sud des grandes lignes aériennes puissent profiter de la correspondance voulue.

J'ai consulté une revue d'aéronautique, *Aviation Week & Space Technology*, qui est publiée par la société McGraw-Hill. Il s'agit du numéro de mars 1970. D'après cette revue, nombre de Viscounts seraient disponibles. Ce sont des avions de ce type qui desservent l'aéroport de ma circonscription dans le Nord de l'Ontario, de même que le Nord du Québec, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Le Viscount a été construit par la British Aircraft Corporation. Il existe en modèles 800 et 801. C'est un avion destiné au transport de 73 passagers. La BAC construit aussi le Vanguard qui transporte 139 passagers ainsi que d'autres types d'avion, par exemple, la BAC 111 qu'on utilise pour les vols vers diverses destinations au Canada et qui transportent 78, 84 ou 109 passagers. La Branif utilise le 203 et la Mohawk, le 204. Les lignes américaines emploient le modèle 401. Il y en a d'autres, bien sûr. Les Américains en produisent certains et les Japonais sont en voie de construire un avion qui transportera 60 passagers. Leurs JS 11 et JS 11a200 peuvent transporter chacun 60 passagers. Les Américains en construisent un certain nombre. La compagnie Douglas est en train de construire le prototype du SST prévu pour 48 à 58 passagers, alors qu'un autre modèle pourra en transporter 64 à 92 et un troisième de 60 à 95 passagers. Les deux ou trois modèles de la série Friendship de Fairchild transporteront de 40 à 48 passagers.

• (1640)

Je vous accorde qu'il n'y en a pas beaucoup, mais ce sont des appareils qui volent entre 280 à 350 milles à l'heure. Ce sont des appareils assez modernes et perfectionnés. Tout le monde est d'accord pour dire que le Viscount a été une réussite et que le Vanguard n'était pas mauvais non plus. Air Canada a fait quelques choix judicieux. Mais jusqu'à ce que le gouvernement se décide—ce qu'il n'a pas fait jusqu'ici pour les lignes d'apport—on verra un tas d'avions survoler pêle-mêle le pays en toutes directions et sans assurer les services nécessaires ou les correspondances appropriées pour les voyageurs qui se verront placés dans la même situation que ceux qui empruntent le rail. Il est nécessaire d'unifier.

Reconnaissons quand même le mérite d'Air Canada, en dépit des repas médiocres que cette compagnie sert, de l'attitude de son personnel de terre qui est le plus discourtois, le moins renseigné et le moins formé que j'aie jamais

vu, surtout dans le secteur d'Ottawa. Ses services aériens, ceux de l'entretien et son personnel terrestre d'appui sont cependant dignes d'envie comme le sont également les résultats obtenus pour le nombre d'heures de vol sans accident. Quant aux guichets de réservations, le service qu'on obtient d'Air Canada sur son réseau nord-américain est le meilleur que j'aie pu constater. Si Air Canada prêtait son service de réservation-voyageurs à la Commission d'assurance-chômage, cette dernière gagnerait sans doute deux ou trois semaines sur chaque enquête qu'elle ferait en inscrivant le bon numéro sur les demandes, comme le fait Air Canada pour vérifier les réservations. C'est un système idéal, et Air Canada a bien raison d'en être fière.

Je dirais qu'au Canada il nous faut un service unifié pour toutes les régions. Dans le nord de l'Ontario, nous sommes très satisfaits du service que nous obtenons. Je suis persuadé, cependant, que tout le monde conviendra qu'on pourrait l'étendre. Mais je suis convaincu aussi qu'à moins que le gouvernement ne se rende compte de la nécessité d'unifier notre service en donnant ordre, et non en demandant, à Air Canada d'acheter des avions adaptés aux besoins de ses lignes secondaires, et de les commander dès maintenant, il va se créer une situation chaotique dans toutes les régions isolées du Canada, et il sera impossible de relier ces régions isolées aux lignes principales de transport à l'intérieur du Canada et en partance pour l'étranger.

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé.

[Français]

M. Roland Godin (Portneuf): Monsieur le président, cette semaine, et plus précisément le 6 mars, répétant un geste annuel, le gouvernement présentait des directives du Canadien National, société de la Couronne.

A titre de député d'une circonscription desservie par cette compagnie et par Air Canada, je me fais un devoir de transmettre mes impressions à l'honorable ministre qui pilote le bill C-4, que nous pouvons citer sous le titre abrégé de «Loi de 1971 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada» et sous le titre «Bill C-4».

Monsieur le président, l'an dernier, le gouvernement nous avait également demandé d'adopter des crédits. Une première demande avait été formulée le 30 novembre, et le bill était demeuré sur les tablettes. Ce n'est que le 8 février que le gouvernement est revenu à la charge avec le projet de loi C-186 et, apparemment, le Canadien National est «dans le trou» à peu près à la même date, chaque année.

Qu'un gouvernement libéral soit au pouvoir, que les conservateurs progressistes soient au pouvoir, que les gares soient fermées, que des lignes soient abandonnées, que les travailleurs soient congédiés, que les experts soient mobilisés pour analyser la situation et que d'autres experts soient engagés de nouveau pour mettre en application les recommandations des premiers experts, que nous traversions des années de dépression ou des années d'abondance, que le CN subisse une diminution ou une augmentation du volume de transport, il est toujours «dans le trou» et il n'y a à peu près jamais de changement quant à la somme demandée.