

assurait un service dont on avait grand besoin, mais avec le temps, elle fut abandonnée en remplacée par TransAir. La croissance du trafic aérien vers le nord du Manitoba a atteint de telles proportions que TransAir cessa ses vols directs entre Dauphin et Le Pas et tenta d'établir un service régulier à Brandon et Yorkton de même que dans l'est de la Saskatchewan. Cet arrangement n'a jamais été tout à fait satisfaisant; les retards fréquents, les arrivées en retard et parfois l'absence totale d'avions ou aucun service pendant les fins de semaines; tout cela contribua à ternir la réputation de viabilité nécessaire pour faire de ce service aérien une entreprise viable.

L'approbation le 1<sup>er</sup> octobre par la Commission canadienne des transports de la demande de TransAir de supprimer sa course jusqu'à Dauphin a, par la même occasion, supprimé la possibilité pour les gens de cette localité d'être dotés d'un service aérien sûr. Sauf erreur, lorsque le gouvernement a fait connaître sa politique de transport aérien régional, en 1966, il avait été reconnu que les lignes aériennes régionales devaient envisager d'être déficitaires en assurant le service sur certaines routes mais qu'elles seraient récompensées par l'allocation de lignes profitables suffisantes pour leur permettre de tirer un profit raisonnable en assurant le service.

L'arrêt de service de TransAir dans ma localité signifie que 60,000 personnes vivant à plus de 100 miles et un plus grand nombre encore vivant à 200 et à 300 miles d'un aéroport à vols réguliers seront privés de service. Ces gens paient leur part d'impôts et nous subventionnons divers réseaux de transport, y compris Air Canada, au prix de vastes sommes d'argent versées par le trésor fédéral. Nous reconnaissons tous que le bill est destiné à permettre à Air Canada de faire l'acquisition d'avions aux frais des contribuables, ce qui ne revient pas à quelques centaines ou milliers de dollars mais à des centaines de millions de dollars. Si le pays dans son ensemble doit être doté d'un service aérien subventionné, alors les petites localités devraient avoir leur part de cette largesse et un service raisonnable.

La CCT devra tenir compte de la nécessité pour les transporteurs aériens régionaux de posséder un nombre suffisant de lignes rentables pour assurer le service des lignes déficitaires, ou bien il faudra accorder une aide directe aux lignes aériennes afin qu'elles puissent continuer à desservir les régions rurales. Je crois savoir qu'au Québec et dans les provinces Maritimes, l'on a aidé des entreprises aériennes par voie de subventions à assurer le service dans certaines localités. Pareille mesure pourrait également s'appliquer dans certains cas dans les provinces de l'Ouest. Le service aérien est pauvre à Dauphin, Brandon et dans l'Ouest du Manitoba. Je crois qu'il en est de même pour Yorkton et l'Est de la Saskatchewan. On a déjà trop tardé à prendre conscience de leur problème. Des mesures immédiates sont nécessaires pour donner un service aérien convenable aux gens qui habitent de grandes régions rurales de l'Ouest du Manitoba comme à ceux, peut-être, de l'Est de la Saskatchewan. Bien qu'éparpillés dans l'ensemble, ils constituent une population de centaines de milliers de personnes.

Je pense que la politique régionale du transport aérien a été efficace. Les entreprises qui ont pris en charge les lignes d'Air Canada semblent donner un bon service. On peut croire que le transport aérien est un domaine qui se prête bien à la concurrence entre nombre de petites entreprises, mais il faut surveiller de près le facteur sécurité. En somme, je pense que le gouvernement doit étudier le service donné dans toutes les régions du pays et veiller à

### *Canadien National et Air Canada*

ce que chacune soit bien desservie, de sorte que des gens ne se trouvent pas à des centaines de milles d'un aéroport doté d'un service courant de voyageurs.

• (2130)

[Français]

**M. Eymard Corbin (Madawaska-Victoria):** Monsieur l'Orateur, les quelques remarques que je veux faire ce soir seront assez brèves, et je crois même que je pourrai en venir assez vite aux points que je tiens à prouver.

Plusieurs députés ont fait état, au cours du présent débat, de la façon dont était géré le Canadien Pacifique, et ils ont dit qu'il y avait de quoi être fier. Et je remarquais aussi combien il y a de contradictions dans cette enceinte, lorsque nous débattons les projets de loi ayant trait au financement de la Société des chemins de fer Nationaux du Canada.

Des capitalistes de la Chambre disent d'une part: Comment se fait-il que le Canadien National ne puisse s'administrer aussi bien que le Canadien Pacifique? L'administration du Canadien National est incompétente, répond-on. Rendons cette entreprise aux sociétés privées qui la feront produire à l'avantage de tous les Canadiens. D'autre part, les socialistes disent infailliblement qu'il faut à tout prix nationaliser le Canadien Pacifique, parce qu'il réalise des profits. Ça n'a pas de sens qu'une compagnie privée fasse de l'argent et qu'elle réussisse même à éteindre ses dettes contrairement à ce que fait le Canadien National.

Il y a du vrai, évidemment, dans les deux camps. Sans aucun doute, plusieurs raisons militent en faveur de réformes en profondeur, dans ce domaine-là, mais au-delà des grands dérangements, il y a une réalité quotidienne qu'on ne saurait ignorer, c'est celle de l'expérience. Au fait, le grand public dont nous reflétons tous l'opinion en cette enceinte n'est pas généralement satisfait des services de l'une ou l'autre des sociétés de chemins de fer. Les employés des chemins de fer ne sont pas généralement satisfaits de leurs conditions de travail, et la grève, et même les menaces de grève récentes en disent long sur le sujet. Oh, les syndicats régleront leurs problèmes éventuellement, dit-on. Oui, mais après combien de peine, après combien de semaines et de mois de négociations, pour en arriver bien souvent à moins de la moitié du résultat espéré.

Je disais que c'est dans les relations quotidiennes ordinaires du citoyen ou de l'employé avec les compagnies de chemins de fer qu'on en est arrivé à se faire une opinion pas mal juste de la qualité du service ou de l'administration.

La région que je représente à la Chambre des communes depuis bientôt six ans, avait perdu, il y a quelques années, après une lutte épique entreprise par des citoyens, à titre privé, des groupes ou des associations unies, de même que par les syndicats, un service de train-passagers que nous considérons alors comme tout à fait acceptable.

Je dis, entre parenthèses, que nous nous efforcions justement de demander des améliorations de service lorsque la société des chemins de fer Nationaux du Canada annonça sa décision unilatérale de faire disparaître le train de passagers qui portait le nom d'«Océan Limité» de la voie Moncton-Edmundston-Montréal, pour lui faire emprunter la voie reliant Campbellton à Montréal. Le service qui remplace depuis l'«Océan Limité» est loin d'être satisfaisant, au point qu'il est impensable pour moi, par exemple, en tant que député, de l'emprunter pour me