

Maintenant que le ministre et le ministère sont en train de réexaminer cette politique, j'en profite pour rappeler brièvement l'importance de la politique du transport aérien régional par rapport au programme général d'expansion économique régionale dans tout le Canada. Nous avons accompli une révolution dans les télécommunications et dans le transport. Le service ferroviaire disparaît rapidement, et la fin de cette évolution n'est pas encore en vue. Pour compenser la perte d'un service ferroviaire suffisant, on a mis au point la politique régionale en matière de transport aérien. Dans sa phase initiale, le transport dans cette région fut assuré par la Trans Canada Air Lines, maintenant Air Canada qui, en 1960, a autorisé la TransAir à assurer ce service moyennant une subvention à l'expansion du service. A un certain égard, Air Canada est encore tenue d'assurer ce service parce qu'il s'agissait en premier lieu d'un simple contrat d'affrètement. La crise a éclaté lorsque le gouvernement a retiré sa subvention à la TransAir, en 1968.

Ayant perdu cet appui, le transporteur privé a demandé à se retirer, avec les résultats que j'ai déjà indiqués. Si l'on retrace l'histoire de ce service au cours des quinze dernières années, il est évident que le ministère des Transports avait l'intention de doter cette partie du Canada, comme les autres, d'un service aérien convenable. On a dépensé beaucoup d'argent, jusqu'à 2 millions de dollars, pour une nouvelle piste d'atterrissage. On a fini de construire une nouvelle aérogare de \$200,000 il y a à peine un an afin d'améliorer le service. Il va sans dire que la nouvelle aérogare sera abandonnée jusqu'à ce que le ministre trouve une solution raisonnable et juste et jusqu'au rétablissement du service convenable dont on a tellement besoin.

Dans son étude du problème, le ministre doit reconnaître que d'ici à ce que le trafic s'intensifie sur la ligne de l'Ouest de TransAir, il doit prévoir une subvention. Ce ne serait pas le seul service aérien au Canada à être subventionné. J'ai des chiffres ici concernant le début des années 60; d'après ces chiffres, le service d'Air Canada aurait été subventionné sur bien des parcours au Canada. Ainsi, le parcours Toronto-Ottawa-Montréal a reçu en subvention la jolie somme de 2.25 millions et la ligne Montréal-région atlantique 2.5 millions. Il ne s'agit donc pas d'un cas isolé. En accordant cette subvention, on reconnaîtrait qu'à notre époque un service aérien convenable est nécessaire au progrès et au développement de l'industrie.

J'aimerais mentionner un autre aspect du problème. Si TransAir a de plus en plus de mal à exploiter une entreprise rentable c'est, entre autres, à cause de la concurrence injuste d'Air Canada, surtout entre Winnipeg et Regina sur la ligne de l'Ouest. Chaque fois que TransAir a tenté d'ajuster ses horaires pour assurer le meilleur service possible aux points d'escale comme Regina, Swift Current et Brandon, Air Canada est intervenue. Air Canada devrait, à mon avis, être tenue de se conformer à la politique aérienne régionale définie par le gouvernement et aux termes de laquelle elle doit assurer le meilleur service aérien possible à toutes les régions du pays.

Il existe un autre aspect à la question, monsieur l'Orateur. TransAir a hérité de parcours lucratifs vers Winnipeg, Thunder Bay et Toronto. Elle a aussi demandé à cesser le service entre Kenora, Dryden et Thunder Bay parce qu'on lui permettait de se rendre à Toronto. Ce service continue. J'ai fait ce parcours de temps à autre; si

[L'hon. M. Dinsdale.]

l'on prétend qu'il y a peu de passagers sur le vol Regina-Brandon-Winnipeg, je puis dire au ministre qu'il y en a encore moins en provenance de points comme Kenora et Dryden, bien qu'ils soient desservis régulièrement. Tout ce que nous demandons dans l'Ouest du Manitoba et l'Est de la Saskatchewan, c'est un traitement équitable, pour que nous puissions profiter du programme général de développement régional appliqué par le gouvernement.

M. Patrick M. Mahoney (secrétaire parlementaire du ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, j'ai le plaisir ce soir de répondre au nom du ministre des Transports (M. Jamieson) aux questions soulevées par le député de Brandon-Souris (M. Dinsdale). Ce sujet n'est pas étranger à la Chambre, si je me souviens bien des questions posées au ministre au cours des dernières semaines par le député. Pour ce qui est d'étendre le service-voyageurs à Brandon, il me semble que la nature même de la situation se trouve dans la réponse du ministre au député lors de la période des questions du 26 janvier, comme le rapporte le compte rendu officiel à la page 2757. Je cite:

Le député doit savoir aussi bien que moi que le volume de la demande joue ici un rôle déterminant. Nous faisons de notre mieux pour affecter à ce service le genre d'appareils qui convient aux usagers.

Le député a soulevé d'autres questions dont je saisisrai le ministre. Par la même occasion, nous pourrions les signaler à la Commission canadienne des transports au cas où cette dernière recevrait une autre demande de desservir Brandon.

● (10.10 p.m.)

En réponse à une question connexe du député, le 22 janvier, à propos de la possibilité que le ministre se rende à Brandon, je viens d'apprendre que Son Honneur le maire Wilton a cordialement invité le ministre à inaugurer officiellement la nouvelle aérogare. Le ministre a accepté l'invitation et convenu avec le maire de se rendre à Brandon au début du printemps. Des arrangements précis seront fixés dans les semaines qui viennent.

LE CANADIEN NATIONAL—LA SUPPRESSION DU WAGON-RESTAURANT SUR LA LIGNE MONTRÉAL-OTTAWA

M. John L. Skoberg (Moose Jaw): Monsieur l'Orateur, je sais bien que le député de Notre-Dame-de-Grâce (M. Allmand) a déjà posé cette question hier soir, mais j'ai pensé que peut-être l'homme de service ce soir ne serait pas le secrétaire parlementaire du ministre des Finances et que quelqu'un d'autre donnerait une réponse d'un style différent. Le secrétaire parlementaire a peut-être eu l'occasion d'examiner la situation depuis hier soir.

Nous avons beaucoup entendu parler de rationalisation depuis quelques jours à propos des chemins de fer en général. Nous n'avons jamais cru que la nationalisation des chemins de fer nationaux mènerait à la rationalisation faite avec un total manque d'égard pour le public, comme on le voit maintenant. On a dit que dans la première moitié du siècle, le Canada avait été l'enfant de ses cours d'eau, et dans la deuxième moitié, l'enfant des chemins de fer. Le Canada va maintenant perdre cet enfant, parce que le président de la Commission canadienne des transports ne se soucie pas du service offert au public dans notre pays.