

CN et Air Canada

Je crois qu'Edmonton et Calgary méritent d'être reliées directement avec la capitale nationale; de fait, j'estime que chaque capitale provinciale devrait être reliée directement à la capitale nationale. Ce dont nous avons besoin dans l'Ouest du Canada c'est un service plus fréquent. Nous n'avons pas besoin d'énormes avions à réaction comme les L1011 et le 747 mais plus de DC8 et de DC9 pour faire la correspondance entre l'Est et l'Ouest du Canada. Nous avons besoin d'un plus grand nombre de vols et de liaisons supplémentaires avec les États-Unis.

● (2010)

Des pourparlers bilatéraux se poursuivent depuis quel- que temps. Edmonton désire depuis des années obtenir une liaison avec Saint-Paul-Minneapolis. Le temps est venu où ce service pourrait devenir une réalité. L'avènement des avions à réaction à fuselage très large comme le L1011 et le 747 réduira encore plus le nombre de vols et, partant, leur fréquence. Nous ne voulons pas voir décroître la fréquence du service. Avec ces immenses avions à réaction, les lignes seront plus intéressées à faire voyager plus de monde plutôt que d'augmenter le service dans ces régions.

Les villes de Calgary et d'Edmonton ont grandi et atteint la maturité et elles devraient avoir une liaison directe avec Ottawa plutôt que de passer par Toronto. La ville de Toronto a lancé une campagne pour savoir qui désire et qui ne désire pas voir les avions survoler la ville. Le public voyageur de l'Ouest se dirigeant vers Ottawa apprécierait beaucoup contourner l'embouteillage qui existe à l'aéroport de Toronto.

Je désire résumer mon exposé sur le service aérien en citant des extraits d'une étude qui a été menée par la *Transportation and Development Authority of Calgary*. L'étude est intitulée *Air Service Requirements of Calgary 1972-1976*. A mon avis, ce rapport contient certaines idées valables. Celui-ci peut s'appliquer à plusieurs régions du Canada. Je désire consigner ce passage au compte rendu pour que le ministre et d'autres qui sont fort intéressés à l'industrie du transport aérien l'étudient. La citation est extraite de la page 9. La recommandation est la suivante:

En premier lieu, les transporteurs régionaux tendent de plus en plus à assumer la responsabilité des services régionaux déchargeant ainsi la Société Air Canada de cette responsabilité et affaiblissant l'accord voulant que la position financière d'Air Canada soit protégée d'une concurrence transcontinentale sérieuse.

Le facteur suivant constitue un point que j'ai soulevé plus tôt.

Deuxièmement, la concurrence présente de nombreux avantages, notamment une augmentation dans la fréquence, la qualité et l'efficacité. Troisièmement, les analyses sur lesquelles se fondent les restrictions actuelles ont été faites il y a six ans. Quatrièmement, il n'est pas certain que, dans l'optique de meilleurs services, le marché transcontinental pourrait absorber la concurrence. Cinquièmement, les restrictions actuelles ne permettront pas la mise en application progressive d'une concurrence sérieuse au fur et à mesure que s'étend le marché transcontinental.

Ce sont de bonnes recommandations dont il faudrait tenir compte en revoyant toute la politique des transports aériens tant au Canada que du point de vue de nos services aériens internationaux.

Je me suis peut-être montré dur au sujet d'Air Canada, mais j'aimerais dire que je suis très fier de notre ligne aérienne nationale. Il y a beaucoup de gens dévoués qui travaillent pour elle. Toutefois, j'aimerais assurer Votre Honneur qu'il y a eu beaucoup de relâchement et de détérioration dans le service et, en fait, dans le moral de ceux qui travaillent pour la ligne aérienne.

[M. Mazankowski.]

La direction devrait étudier de très près et d'un œil sévère ses opérations. Je prie le président d'Air Canada et le ministre des Transports (M. Marchand) d'arrêter de jouer à ce jeu futile du chat et de la souris et de se mettre à la tâche de sauver les besoins en transports aériens du Canada. Ils devraient encourager un plus grand niveau de fierté, d'initiative et d'engagement chez ceux qui ont travaillé si fort et se sont voués à faire d'Air Canada une ligne aérienne efficace et compétente.

J'aimerais traiter brièvement de la question du concept du servocentre chez le Canadien National. Beaucoup de ce qui a été dit au sujet de la mise en application du concept du servocentre a été négatif. J'aimerais indiquer clairement que je suis entièrement opposé au concept du servocentre. C'est un réseau d'ordinateurs perfectionné. On a dit au Canadien National que le principe n'était pas adopté pour de seules raisons économiques. Dans ce cas, nous devons nous demander pour qui on l'adopte; ce n'est certes pas au profit des voyageurs.

Au cours des dernières années, nous avons assisté à la fermeture de gares de chemins de fer dans différentes petites villes de l'Ouest du Canada. Cela n'a pas encore touché les grandes villes. Rien à l'heure actuelle ne prouve que cela se produira dans les grandes villes. Lorsque des employés de gare quittent des localités de 4,000 et 5,000 habitants, il y a une diminution des affaires pour les chemins de fer. Il y a eu une importante centralisation étant donné qu'un certain nombre de petites localités ont perdu leurs employés de gare. La clientèle s'attend à un service personnalisé. Elle veut un représentant qui soit disponible, en particulier avec le niveau de rationalisation qui existe. Comment les gens peuvent-ils s'attendre de recevoir le service personnel qu'ils méritent des circuits centralisés d'un ordinateur? Les représentants du CN disent qu'ils vont améliorer le service grâce à un service téléphonique interurbain Zenith et à des visites périodiques de la part du représentant de leurs clients. Cela n'a rien donné jusqu'ici et sera tout aussi inutile maintenant.

Le Canadien National et le Canadien Pacifique sont coupables d'avoir délibérément cessé d'assurer un service-messageries et un service-voyageurs dans des centaines de petites localités du Canada. Ils l'ont fait de propos délibéré, je crois. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les gares actuelles pour s'apercevoir que ce sont les immeubles les plus délabrés de ces localités. C'est vraiment démoralisant pour les gens, car perdre l'agent du CN ou du CP, c'est perdre un citoyen de première importance. Il a joué un rôle de premier plan dans les diverses activités de l'endroit. C'est vraiment très décourageant que de perdre un représentant sur qui l'on pouvait compter sur place.

Ma petite ville de Vegreville a fait une demande en vue de l'établissement d'un servocentre. En examinant les recettes de cette station, nous avons constaté qu'un tiers du montant provenait du service express de voyageurs et des services de communication. Un tiers de toutes les recettes de cette station vient de là. La compagnie devrait avoir un représentant sur place, selon moi, pour veiller à la bonne marche des affaires et à l'amélioration du service.

Comme le ministre et le gouvernement ont promis d'examiner les besoins du transport et les avantages économiques qui se manifesteront dans l'Ouest du Canada l'an prochain, on devrait à mon sens, tout le temps que durera cette étude, différer la fermeture de stations de chemins de fer et la mise à pied des agents qui y sont déposés. On ne saurait laisser se perpétuer un tel état de choses sans savoir ce que l'avenir nous réserve en fait de transport et d'abandon d'embranchements ferroviaires.