

centres de modes de transport rapide, ferroviaire, aérien aussi bien que routier, qui équivalent le plus possible à ceux des grandes agglomérations urbaines. On n'y parviendra sûrement pas en autorisant la suppression de services comme la liaison Brandon-Dauphin-Yorkton.

La propension de la Commission canadienne des transports à approuver les demandes de suppression de lignes aériennes secondaires et d'embranchements ferroviaires du service-voyageurs ou autre va à l'encontre de l'objectif de revalorisation des petites villes et de la tendance à l'urbanisation. Ce qui est encore plus ridicule, le gouvernement ne coordonne pas les programmes; en particulier ceux du ministère de l'Expansion économique régionale, par lesquels il cherche à hausser le niveau économique des régions défavorisées. Il n'a pas non plus mis au point une politique des transports qui favoriserait davantage la réalisation de cet objectif. Les décisions du gouvernement en matière de transport, au lieu de faire disparaître les inégalités régionales, ont même la plupart du temps l'effet contraire. Par exemple, et les quatre gouvernements provinciaux de l'Ouest l'ont démontré avec beaucoup de force, le tarif-marchandises met obstacle au relèvement des régions en dehors des puissants secteurs économiques du centre.

A cet égard, je crois que les députés devraient tenir compte surtout du genre d'argument présenté ce soir par le député de Churchill (M. Taylor) au sujet des difficultés attribuables dans sa région à des inégalités de la structure du tarif-marchandises qui n'a aucun rapport avec les objectifs économiques de notre pays. Malgré les promesses qu'il a faites à la conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest de corriger les écarts du tarif-marchandises, le gouvernement n'a pas accompli grand-chose dans ce domaine.

On trouve un autre exemple encore plus actuel de l'illuminisme du gouvernement, plus actuel étant donné que les pourparlers sur les accords aériens bilatéraux reprennent demain, dans les accords provisoires intervenus sur le service d'affrètement aérien. Mentionnons Suntuors, cette initiative canadienne conçue et mise en œuvre par des transporteurs aériens canadiens. Pour l'essentiel, cette entreprise veut donner à des Canadiens l'occasion de prendre part à des voyages relativement courts et peu coûteux dans des pays ensoleillés au cours de l'hiver. Le programme occupe une place importante dans le commerce des services aériens d'affrètement. En retour, ce commerce assure un tiers de leurs recettes à nos transporteurs aériens régionaux. En outre les transporteurs aériens régionaux comptent parmi les principales entreprises dans nos régions les moins favorisées. Par exemple, la Transair Midwest Aviation emploie près de 700 personnes au Manitoba et dans le nord-ouest de l'Ontario. C'est une grosse entreprise dans cette région.

Devant tous ces faits, comment réagit notre brillant gouvernement fédéral lorsqu'il s'agit de négocier un accord sur les services aériens d'affrètement? A l'occasion de négociations relatives à un nouvel accord aérien bilatéral, il a amorcé des entretiens sur un accord d'affrètement aérien en offrant aux transporteurs américains environ 30 p. 100 du commerce de Suntuors. C'était sa première offre. Et qu'a-t-il exigé en retour? Rien. C'est tout simplement incroyable.

Je crois savoir que les transporteurs régionaux et les grandes sociétés d'affrètement aérien au Canada ont préparé un mémoire à l'intention du ministre des Transports (M. Marchand) dans lequel ils pressent le gouvernement de modifier substantiellement sa position concernant l'en-

tente sur les vols nolisés. Je prierais fortement le ministre d'accorder l'attention la plus bienveillante à ces instances, parce qu'un secteur sain d'affrètement aérien est extrêmement important pour le bien-être économique d'un certain nombre de régions moins avantagées du pays.

L'entente aérienne bilatérale, dans la mesure où elle concerne les vols commerciaux réguliers, fournit encore un autre exemple de l'absence de toute coordination entre les politiques du gouvernement en matière de développement économique régional et de transport. Le gouvernement manitobain a réclamé pendant des années que des liaisons directes soient assurées par nos transporteurs nationaux entre Winnipeg et Minneapolis, Winnipeg et Denver, Winnipeg et Chicago, Winnipeg et New York et Winnipeg et Los Angeles. A la conférence sur les perspectives économiques des provinces de l'Ouest, les premiers ministres de ces provinces ont reçu l'assurance que les instances du Manitoba ainsi que les instances similaires présentées par les autres provinces de l'Ouest recevraient toute l'attention nécessaire. Il en est résulté que l'accord bilatéral ne garantit pas avant 1978 les services d'un transporteur canadien sur aucune des lignes suggérées. Bien plus, ce n'est pas avant la moitié de l'année 1976 que l'on peut espérer voir un transporteur canadien assurer l'une ou l'autre de ces liaisons, et la fourniture de ce service ne pourra être avancée que dans le cas d'un échec complet des transporteurs américains à assurer le service désiré d'ici ce temps-là.

Que va-t-il se passer dans l'intervalle, monsieur l'Orateur? Les Canadiens de l'Ouest qui désirent se rendre dans les principaux centres américains de l'Est continueront à passer par les aéroports déjà sursaturés de Toronto et de Montréal. Dans le cas de la liaison Winnipeg-Minneapolis, la société Northwest Airlines, un transporteur américain, continuera d'exercer un monopole et, exerçant le monopole, continuera à donner le même service pourri. C'est à dessein que je dis «service pourri». D'autre part, advenant qu'une autre grève frappe cette ligne aérienne, Winnipeg serait vraisemblablement privée encore une fois de liaison aérienne avec Minneapolis pour toute la durée de la grève, laquelle risque de se prolonger en raison des accords de partage des profits auxquels les transporteurs peuvent recourir dans les cas de grève.

Cela causerait notamment à l'industrie touristique manitobaine des dommages aussi considérables que ceux de la dernière grève, alors qu'une entreprise, pour ne donner qu'un seul exemple, a dû rembourser \$30,000 à des personnes de la région de Minneapolis qui avaient retenu des places pour une croisière à bord du *Lord Selkirk II*. Et ce n'est là qu'une infime partie de l'industrie touristique du Manitoba. J'ose espérer qu'à la reprise des pourparlers, demain, nos négociateurs feront tout en leur pouvoir pour préserver les intérêts et les aspirations régionales légitimes du Canada.

● (2050)

Je passe maintenant à un autre domaine de compétence fédérale, celui de la lutte contre la pollution. Il est avéré que les trains causent un cinquième seulement de la pollution atmosphérique qu'occasionne le transport routier d'un nombre égal de voyageurs. Pourtant, la Commission canadienne des transports a aveuglément autorisé les chemins de fer à réduire presque à néant leurs services transcontinentaux et interurbains; elle n'a pas non plus protesté contre la dégradation du service sur les lignes restantes, dégradation orchestrée en vue de rendre aux usagers le transport par rail encore moins attrayant qu'il ne l'est,