

L'ajournement

ces réunions ont mis en lumière l'importance d'établir au plus tôt un service aérien du type de celui que j'ai décrit rapidement, au moins comme premier pas vers l'achèvement de ce volet industriel. Cela nous paraît tout aussi important que d'obtenir des résultats de nos systèmes d'éducation.

Deux transporteurs ont fait la demande. Air Canada, qui n'a pas l'intention d'assurer elle-même ce service—a décidé pour des motifs juridiques qu'elle s'opposerait à la demande. Ce n'est pas la première fois. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Bockstael) est ici ce soir. Il le sait. Le député de Winnipeg-Assiniboine (M. McKenzie) a signalé que la chose s'est produite à Winnipeg. Il s'agissait simplement de préserver le privilège qu'Air Canada détenait, sans toutefois l'utiliser.

L'affaire a été résumée ainsi dans un éditorial de l'*Ottawa Citizen* du mardi 13 janvier 1981:

Le rôle d'Air Canada est de transporter les gens à bord de ses avions et non de les laisser au sol. Pourtant, c'est exactement ce qu'elle est prête à faire pour manifester son opposition aux deux transporteurs régionaux qui ont demandé d'assurer la liaison aérienne Ottawa-New York. L'attitude d'Air Canada est étrange: elle n'a pas légitimement de droits sur ce parcours mais elle ne veut le laisser aucune autre ligne le desservir.

● (2205)

Je trouve que c'est bien étrange en effet, et nous avons droit à une réponse. Nous avons le droit de savoir aussi quelle est la position du gouvernement. Le ministre des Transports disait dans une lettre que j'ai reçue hier qu'aux termes de la loi sur Air Canada de 1977, le gouverneur en conseil peut donner à la société des directives d'ordre général. Voici ce que je veux faire comprendre au ministre: qu'il fasse donner, de grâce, des directives d'ordre général par le gouvernement pour que la société renonce à son opposition, car aussi sûr que le ciel est bleu, la présence d'Air Canada dans cette affaire devant la Commission canadienne des transports va tout ralentir. Il ne s'agit plus simplement de deux sociétés aériennes concurrentes, First Air et Air Atonabee, mais un troisième droit se trouve impliqué dans l'affaire qui, de ce fait, se complique et empêche le ministre de remplir l'obligation qu'il a par ailleurs de faire savoir à la Commission que le gouvernement lui-même a intérêt à diversifier l'économie dans ce domaine.

Je demande au ministre s'il interviendra dans cette affaire, en vertu des pouvoirs que lui confère la loi de 1977. Il devrait demander à Air Canada d'annuler sa demande pour un service qu'elle n'entend pas fournir. Il faudrait que les deux parties en cause se présentent sans tarder devant la Commission canadienne des transports de façon qu'on puisse assurer un service dont les habitants de la capitale nationale ressentent le besoin, de façon que se concrétisent les désirs des hommes d'affaires, de façon que ce que nos édiles municipaux jugent essentiel devienne réalité, de façon enfin que nous ayons une voie aérienne directe vers un centre commercial comme New York,

un aspect dont on a démontré l'importance dans toutes les revendications qui ont été formulées.

Je sais que le ministre des Transports s'y intéresse beaucoup puisqu'il représente une circonscription de la capitale nationale. Ceux de nous qui ont été élus par les habitants de la capitale nationale partagent ce sentiment. Je demande au ministre de répondre à ma question par l'intermédiaire de son secrétaire parlementaire, lequel a eu l'amabilité de rester à la Chambre ce soir. Le ministre va-t-il intervenir et, si oui, jusqu'à quel point? Serait-il possible de traiter cette demande sans délai, et le secrétaire parlementaire demandera-t-il au ministre ou nous dira-t-il si le ministre est disposé à considérer la réponse écrite qu'il m'a donnée aujourd'hui, et aussi de donner à la société des directives générales sur son attitude vis-à-vis de la demande présentée par deux transporteurs désireux d'assurer un service qu'Air Canada ne semble pas vouloir fournir? Je pense que toute la région d'Ottawa-Carleton lui en serait redevable. Merci, monsieur l'Orateur.

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, le ministre m'a, avant tout, demandé de vous transmettre ses regrets de ne pouvoir participer au débat. La question d'un service aérien direct entre Ottawa et New York est évidemment du plus grand intérêt tout autant pour lui que pour le député de Nepean-Carleton (M. Baker).

Le principal point à retenir lorsque l'on considère un tel service, c'est que le Canada comme les États-Unis doivent s'en tenir aux dispositions de l'accord bilatéral actuel sur le service aérien. En vertu de cet accord, l'itinéraire New-York—Ottawa doit être desservi par un transporteur américain. Si le gouvernement canadien voulait qu'un transporteur canadien le desserve, il lui faudrait obtenir l'approbation des autorités américaines.

Évidemment, le ministre était ravi de voir que deux transporteurs canadiens, First Air et Air Atonabee, avaient pris l'initiative de présenter une demande à la Commission canadienne des transports dans l'espoir d'obtenir ce parcours.

● (2210)

Il espère que la réglementation pourra être mise en place au Canada et aux États-Unis le plus rapidement possible.

Quant à l'intervention d'Air Canada et aux demandes présentées à la CCT, je crois que le ministre a eu l'occasion de mieux expliquer sa position au député depuis que ce dernier a posé sa question la semaine dernière. Comme les règlements existants autorisent Air Canada à prendre ces mesures et comme cette intervention ne retardera probablement pas la décision de la CCT, le ministre ne croit pas souhaitable de dire à Air Canada de renoncer à son intervention.

Pour conclure, le ministre m'a demandé d'insister sur l'intérêt qu'il porte à ce service et d'assurer au député qu'il explore toutes les solutions possibles en vue de l'instaurer au plus tôt.