

Ajournement

réponse. Entre-temps, toutefois, je ne puis évidemment accepter les prémisses de sa question.

Avec un peu d'espoir et avec un peu de collaboration de la part des hauts fonctionnaires des Postes, nous en arriverons à une conclusion à propos de cette question très importante qui a été soulevée.

LES TRANSPORTS AÉRIENS—L'ATTRIBUTION DE LA LIGNE DE MILAN ET DE NOUVELLES LIGNES AUX ÉTATS-UNIS

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Monsieur l'Orateur, au cours de la période de questions du 17 septembre, j'ai soulevé deux questions, dont aucune n'a reçu de réponse satisfaisante de la part du ministre des Transports (l'hon. M. Marchand). Je lui ai d'abord demandé à quelle date le gouvernement annoncerait le nom de la compagnie aérienne canadienne qui obtiendrait la route de Milan. Dans le passé, la politique du gouvernement semble avoir été d'enlever graduellement à Air Canada ses moyens d'action bien qu'elle soit une compagnie aérienne de propriété publique qui a été constituée sous une administration libérale. Pendant des années, Air Canada a fourni un excellent service à la population canadienne. Il semble que les récents gouvernements aient voulu l'empêcher de continuer à fournir ce genre de service. Ces dernières années, des routes régionales ont été enlevées à Air Canada.

Plus récemment, un bon nombre des routes internationales les plus avantageuses ont été accordées à CP Air. Pendant nombre d'années, cette dernière a eu la route d'Hawaii et des pays asiatiques. L'Europe était réservée à Air Canada. Pour des motifs qui n'ont jamais été clairement expliqués, la CP Air a obtenu la ligne d'Amsterdam, une ligne extrêmement rentable et lucrative.

Le Canada a maintenant la possibilité de créer une ligne jusqu'à Milan. Il est évident qu'on doit donner ce parcours à Air Canada, surtout à cause des derniers droits que l'on a donnés à CP Air dans différentes parties du monde. Je ne puis voir pourquoi le ministre et le gouvernement ont mis tant de temps à annoncer qu'Air Canada aurait le droit d'établir des vols aériens jusqu'à Milan. On ne peut s'empêcher de se demander quel protecteur politique CP Air et ses amis ont parmi les membres du cabinet.

Il y a une autre question que j'aimerais traiter très brièvement. Le 17 septembre, j'ai demandé pourquoi le gouvernement n'avait pas réussi, dans ses négociations avec les États-Unis, à obtenir pour le Canada une part équitable des nouvelles voies aériennes entre le Canada et les États-Unis. Pour chaque trajet que le Canada a obtenu, les États-Unis en ont eu deux. Comme la plus grande partie du trafic entre le Canada et les États-Unis est canadien, le Canada aurait dû faire mieux lors de ces négociations.

Je parle, je le sais, au nom de tous les habitants du Manitoba en disant qu'ils sont exaspérés de ce que, jusqu'en 1978, l'accord proposé ne donne pas au Manitoba de transporteur canadien pour le service des passagers entre Winnipeg, Minneapolis et Chicago. Jusque-là, nous devons continuer de dépendre d'un transporteur américain. J'affirme au ministre et à son secrétaire parlementaire, qui vient de ma ville, que cet accord conclu par le gouvernement a été universellement désapprouvé. Je serais rappelé à l'ordre si j'employais les mêmes termes que ceux que j'ai entendus à Winnipeg pour décrire l'ac-

[M. Goyer.]

cord conclu par le gouvernement. J'exhorte le ministre à réétudier cette question et à entamer de nouvelles négociations pour modifier l'accord qu'il a conclu avec les États-Unis et pour donner à Winnipeg les transporteurs canadiens auxquels cette ville a droit, non pas en 1978 mais maintenant, en 1973.

● (2210)

M. Joseph-Philippe Guay (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, pour répondre à la première question du député en ce qui concerne Milan, permettez-moi de dire que le gouvernement se rend parfaitement compte qu'il importe de demander à une compagnie aérienne canadienne de desservir cette ville. Nous étudions cette question depuis que nous avons obtenu l'année dernière, en vertu du nouvel accord avec l'Italie, le droit de desservir Milan en plus de Rome ainsi que des droits de circulation au-delà de l'Italie. Les Italiens, bien entendu, ont obtenu le droit de desservir Toronto en plus de Montréal, et c'est ce qu'ils font depuis novembre dernier.

Malheureusement, il n'a pas été possible d'étudier séparément la question de Milan. La politique relative à l'aviation civile internationale dans notre pays est actuellement à l'étude, en même temps que l'attribution de lignes internationales à nos deux compagnies nationales. Nous cherchons dans cette étude à apporter un maximum d'avantages aux voyageurs canadiens tout en pensant au chiffre d'affaires de nos compagnies d'aviation. La ligne de Milan fait partie de cette vaste question et le gouvernement pense que la décision doit attendre qu'un réexamen de politique fondamental soit terminé.

Dans sa deuxième question, le député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow) a parlé d'une «juste part». Il n'en a pas parlé dans sa question du 17 septembre comme en fait foi la page 6623 du Hansard. Cependant, je répondrai à cette question. Dans un marché aussi étendu que celui qui existe entre le Canada et les États-Unis, il nous serait de toute évidence impossible de participer à tous les nouveaux itinéraires depuis le début, pas plus qu'il ne nous est possible de le faire, étant donné les ressources de nos compagnies d'aviation. Afin de répondre aux besoins des voyageurs canadiens, il semble sensé de créer de nouveaux services aussi rapidement que possible. Cela signifie que dans certains cas, il faudrait que soit une compagnie canadienne, soit une compagnie américaine exploite la ligne en premier lorsque le trafic courant n'est pas assez important pour justifier des services parallèles.

C'était là une question à négocier et il fut décidé que des transporteurs américains ouvriraient certaines routes que les Canadiens emprunteraient progressivement alors que des transporteurs canadiens ouvriraient d'autres routes que les transporteurs américains emprunteraient graduellement. Ainsi, le Canada ouvre la route d'Edmonton-Calgary-San Francisco et les États-Unis y ont accès à la deuxième phase du programme. Le Canada ouvre la ligne Toronto-Dallas-Fort Worth-Houston et les États-Unis suivent seulement à la troisième phase. Le Canada ouvre la ligne Montréal-Cleveland et les États-Unis en ont l'usage à la toute dernière phase. Je suis sûr que le député comprendra.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Parlez-nous de Winnipeg.