

LES TRANSPORTS

LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT AU SUJET DES ROUTES INTERNATIONALES ET INTÉRIEURES

L'honorable Raymond J. Perrault (leader du gouvernement): Honorables sénateurs, j'ai la réponse différée à une question posée par le sénateur Nurgitz le 2 avril 1981 au sujet de la politique gouvernementale des liaisons aériennes internationales; de l'abandon par Air Canada des liaisons non rentables; et de la politique gouvernementale de levée du contrôle. Je demande que la réponse soit considérée comme lue.

Des voix: D'accord.

(La réponse suit:)

La politique gouvernementale relative aux liaisons aérienne internationales reste fondée sur l'existence de deux transporteurs du pavillon fonctionnant dans le cadre d'un plan intégré unique. Ce plan prévoit le découpage du monde en régions géographiques que chaque transporteur est autorisé à exploiter. Actuellement, le gouvernement estime que cette politique des deux transporteurs convient aux besoins du public voyageur. Les observations du président d'Air Canada visées par l'honorable sénateur traduisaient l'opinion propre du président et non la politique gouvernementale.

Au cours des dernières années, Air Canada a été autorisé à suspendre la desserte des points suivants, tout en conservant la faculté d'y rétablir ultérieurement le service: Bruxelles, Prague et Moscou (janvier 1977), Vienne (mars 1977), Shannon (novembre 1979) et Copenhague (janvier 1981).

En ce qui concerne les liaisons aériennes intérieures, le ministre a repris la politique adoptée par le gouvernement antérieur de levée limitée du contrôle, qui prévoit une accentuation progressive de la concurrence au fur et à mesure de l'évolution des marchés vers la maturité. Cette politique prend acte de ce que la concurrence peut apporter des avantages réels au public mais qu'elle peut également être une cause d'instabilité pour les transporteurs et d'insuffisance du service dans les marchés à faible densité.

LE TARIF APPLICABLE AU FRET AÉRIEN ENTRE LES LOCALITÉS DU NORD

L'honorable Raymond J. Perrault (leader du gouvernement): Honorables sénateurs, j'ai la réponse différée à une question posée par le sénateur Adams, le 21 mai 1981, au sujet du tarif applicable au fret aérien entre les collectivités du Nord. Comme la réponse est plutôt longue, je demande qu'elle soit tenue pour lue:

Des voix: D'accord.

(La réponse suit:)

Les observations faites par l'honorable sénateur, le 21 mai 1981, sont exactes en elles-mêmes, mais comme elles ne donnent qu'une vue très fragmentaire de la situation du fret aérien, elles appellent des précisions.

Premièrement, pour certains cas donnés répartis sur l'ensemble du pays, il existe des anomalies dans les tarifs. Ce dont il faut tenir compte quand on examine les tarifs d'une région donnée, c'est le cas normal du transport des marchandises et non les anomalies ou les cas d'exception.

[Le sénateur Olson.]

L'honorable sénateur sait sûrement que la situation qu'il a dépeinte constitue effectivement l'exception plutôt que la règle. Il sait que pour expédier un petit colis dans le Nord, on recourra plutôt à la poste qu'aux messageries aériennes, puisque dans le cas de ces petits colis, les messageries aériennes sont chères, surtout dans le Nord. La part fixe de frais généraux rapportée à la valeur du transport des petits colis est relativement plus élevée que dans le cas des envois par volumes supérieurs. Cependant, l'honorable sénateur ne doit pas ignorer que ce sont justement ces envois par volumes importants, ou envois de plus de 200 livres, qui constituent le gros du trafic de marchandises aérien dans le Nord. Je suis heureux d'informer l'honorable sénateur que les tarifs applicables aux envois par volumes importants sont relativement stables. En fait, ces tarifs n'ont qu'augmenté en moyenne que d'environ 10 p. 100 en 1980-1981 et les tarifs déposés par Calmair le 8 mai 1981 sont moins élevés que ceux de Transair en 1979 et ceux de PWA déposés le 28 janvier 1981. Pour l'information de l'honorable sénateur, je me suis procuré les augmentations de tarif des envois par forts volumes, et je me ferai un plaisir de les lui communiquer.

La question du tarif-marchandises aérien dans le Nord fait l'objet d'une étude très attentive de la part de la Commission canadienne des transports, à preuve les récentes audiences qu'elle a consacrées aux services aériens du district de Keewatin, du 13 au 23 janvier 1981. Si la faillite récente de Lambair, transporteur qui desservait la région sur affrètement, a altéré dans une certaine mesure l'équilibre entre liaisons sur affrètement et liaisons régulières, je suis persuadé que les autres transporteurs vont intervenir sur ce marché. J'aimerais donner à l'honorable sénateur l'assurance que le gouvernement ne considère pas cette question du Nord comme stabilisée, mais au contraire qu'il la suit de très près.

LA SANTÉ ET LE BIEN-ÊTRE

LA SANTÉ DES CRIS DE LA BAIE JAMES—LA POLITIQUE DU GOUVERNEMENT

L'honorable Raymond J. Perrault (leader du gouvernement): Honorables sénateurs, j'ai une réponse différée à une question que le sénateur Nurgitz a posée le 26 mai 1981 au sujet de la santé des Indiens Cris de la baie James. Étant donné que la réponse est assez longue, je voudrais vous demander de la considérer comme ayant été lue.

Des voix: D'accord.

(La réponse suit:)

La responsabilité des services de santé destinés aux Indiens Cris de la région de la baie James a finalement été transféré le 31 mars 1981, en vertu de l'Accord de la baie James et du Nord québécois, au gouvernement du Québec et au Conseil Cri des services sanitaires et sociaux.

Beaucoup de discussions ont eu lieu sur les questions médicales, juridiques et politiques se rapportant à l'accord, sur les services qui sont fournis et sur la responsabilité de ces services. Bien que la responsabilité des questions de santé relève désormais du gouvernement du Québec, le ministre de la Santé nationale et du Bien-être