

Transports aériens

Cela s'est passé il y a environ cinq ans, monsieur l'Orateur, mais les députés n'ont jamais vu la couleur de ce rapport tant promis. La compagnie CP Air est encore obligée de commencer et de terminer tous ses vols intercontinentaux à Vancouver et à Montréal et d'assurer certains parcours à des moments où le public ne voyage pas. A cause de l'intervention du gouvernement, la compagnie est dans l'impossibilité de fournir au public voyageur un service entièrement concurrentiel. En effet, elle est obligée de défalquer les pertes que lui cause cette inefficacité sur sa marge bénéficiaire et tout cela à cause de ce règlement gouvernemental ridicule.

Quelle solution pratique proposer à ce problème? Pour vous citer M. H. D. Cameron, un des vice-présidents de CP Air, il s'agirait...

... de lui accorder la même catégorie de licence qu'à Air Canada: tous nos points d'escale détiennent une licence qui n'exclut aucune modification des itinéraires à quelque endroit que ce soit.

CP Air s'est efforcé sans cesse d'obtenir une telle licence qui servirait à intégrer les diverses licences pour les vols intérieurs d'un point à un autre, qu'elle a obtenues au fil des années.

Le ministre actuel a déclaré dans un communiqué publié le 28 juin:

Le gouvernement ne s'oppose pas à fusionner, tous les services de CP Air au Canada sous une seule licence afin de lui permettre d'assurer les vols entre deux points quelconques définis dans cette nouvelle licence.

Monsieur l'Orateur, CP Air a présenté officiellement une demande de licence qui lui a été refusée. Voilà pour ce qui est des engagements officiels du ministre des Transports à cet égard.

Mais l'injustice la plus flagrante peut-être est intervenue lors de l'accord aérien signé entre le Canada et les États-Unis en 1974. Dans un énoncé de principes en 1973, le ministre des Transports a annoncé qu'il «favorisait une intensification de la collaboration entre CP Air et Air Canada, pourvu que cela bénéficie au Canada.» Voici un exemple de cette collaboration. Je demanderai aux députés d'écouter attentivement cet extrait d'un discours prononcé récemment par le président de CP Air, M. Ian Gray, devant le Canadian Men's Club d'Ottawa:

Nous savons que le gouvernement a eu pour politique d'accorder la primauté à Air Canada. Toutefois, nous estimons que des injustices graves ont été commises au niveau de la répartition des trajets aériens transfrontaliers à la suite de la signature de l'Accord entre le Canada et les États-Unis en 1974.

Aux termes de cet accord, les deux compagnies de transport ont dû accorder des concessions coûteuses en acceptant la nouvelle concurrence des transporteurs américains. Il était entendu que chacun des deux transporteurs canadiens recevraient une compensation proportionnelle, sous forme de nouvelles lignes. Certainement, on ne s'attendait pas à moins qu'à une répartition de l'ordre de 25/75, comme celle qui existe entre les lignes CN et Air Canada sur la ligne transcontinentale. A notre étonnement et à notre douleur cependant Air Canada s'est vu accorder 11 lignes sur la totalité des 12 lignes non-régionales alors que CP Air n'en a reçu qu'une, celle qui va de Vancouver à Los Angeles.

M. Gray de CP AIR a continué ainsi:

On a confié à Air Canada la ligne Montréal-Toronto-San Francisco, ce qui lui offrait une ligne supplémentaire concurrentielle lui permettant d'accéder au marché du Pacifique. C'était encourager encore plus le flot de la circulation canadienne au-dessus du Pacifique, grâce aux points de correspondances desservis par les compagnies étrangères et ce au détriment de l'économie canadienne.

Nous avons également souffert qu'Air Canada ait obtenu les services directs entre Edmonton et Calgary jusqu'à San Francisco et Los Angeles ce qui nous a enlevé une partie importante du service que nous assurions vers la Californie.

Ces décisions ne sont certainement pas dans l'intérêt national. Je crois savoir qu'Air Canada cherche activement à vendre des voyages organisés dans le Pacifique, depuis les villes canadiennes de l'Est jusqu'à l'Orient et l'Australie, via Los Angeles et San Francisco. Air Canada assure 20 p. 100 du

transport sur le continent d'Amérique du Nord tandis que les autres lignes étrangères ont 80 p. 100 des lignes au-dessus du Pacifique. Quelles en seront les conséquences pour CP Air et ses voyages organisés vers l'Orient, par Vancouver? De fait, qu'est-ce que ces bêtises rapportent à l'économie canadienne en général?

Monsieur l'Orateur, je pourrais donner encore beaucoup d'exemples d'engagements douteux pris par le ministre des Transports. Je me contenterai cependant de citer encore deux déclarations ambiguës de ce dernier. Le 28 juin 1977, il a déclaré ce qui suit:

CP Air a actuellement droit à une part de 25 p. 100 du marché transcontinental entre Vancouver et Montréal et, même si ce rapport de base continuera à s'appliquer à la capacité actuelle, la ligne aérienne pourra prendre une certaine expansion vu que sa part de l'augmentation du trafic passera à 35 p. 100 en 1978 et à 45 p. 100 en 1979.

Cela ne veut pas dire ce que cela semble vouloir dire. Le gouvernement ne s'est pas engagé à augmenter la part du marché que peut avoir le Canadien Pacifique à 35 p. 100 ou à 45 p. 100. Si l'on suppose une augmentation relativement élevée du trafic aérien de 4 p. 100 par année, la déclaration du ministre veut simplement dire que la part de CP Air du marché transcontinental passera à environ 28 p. 100 d'ici la fin de 1979. Pour ma part, j'aimerais que CP Air puisse profiter de toute augmentation annuelle du trafic transcontinental pendant quelques années jusqu'à ce qu'il ait obtenu une part équitable de 50 p. 100 des services transcontinentaux. Nous pourrions alors commencer à parler vraiment de concurrence entre nos deux compagnies nationales.

Pour terminer, monsieur l'Orateur, je fais référence au communiqué publié hier par le ministre des Transports où il annonçait que le gouvernement «ne voyait pas d'objection à ce que CPR demande à la Commission canadienne des transports la permission de desservir les provinces de l'Atlantique conformément aux règlements de la CCT.» Voici en fait ce qui s'est passé: au cours des deux dernières années, CPR a demandé plusieurs fois au ministre la permission de s'établir dans la région de l'Atlantique. Un service concurrentiel a maintenant sa raison d'être entre Vancouver et Halifax via Toronto. Des demandes en ce sens ont été présentées depuis plusieurs mois. Nous nous trouvons ici, comme on le disait si bien dans un récent numéro du *Chronicle-Herald* d'Halifax, devant un «délai trop long.»

Une voix: Oh, oh!

M. Siddon: Pour résumer, monsieur l'Orateur, nous espérons que la Chambre dira ce qu'elle pense du gouvernement qui cherche à nationaliser les industries du secteur privé, à la manière socialiste. Je presse tous les députés de l'autre côté de la Chambre qui croient vraiment en la libre entreprise d'appuyer avec nous aujourd'hui cette motion de censure à l'égard du plus incapable des gouvernements.

● (1732)

[Français]

M. Charles Lapointe (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, je vous remercie de m'accorder la parole à ce moment-ci, et je vous avoue, après avoir entendu le leader de l'opposition (M. Clark) et les quelques députés de son parti qui ont pris la parole au sujet de cette motion, que l'on croirait facilement qu'ils «débarquent» aujourd'hui même d'une planète inconnue et qu'ils n'ont