

mettre en œuvre cette philosophie qui, en fait, a déjà formé cette équipe.

Des voix: Bravo!

M. Siddon: Et en tant que membre du nouveau gouvernement, je compte, au côté de ce chef, faire entrer le Canada dans une ère nouvelle.

Merci de votre indulgence, monsieur l'Orateur. Je voulais dire qu'avec les résultats lamentables obtenus par le gouvernement le 16 octobre, et qui l'accusent, les députés ont de bonnes raisons d'appuyer la motion de censure dont la Chambre est saisie. Je voudrais toutefois en revenir maintenant à l'augmentation de la concurrence dans les transports aériens que l'on refuse depuis trop longtemps aux compagnies privées du Canada.

Si les compagnies canadiennes pouvaient livrer une plus grande concurrence à Air Canada, si cette dernière arrêtaient de prendre de l'expansion plus rapidement que toute autre compagnie canadienne, en fait, si Air Canada songeait à suspendre pendant quelques temps tous ses projets d'expansion, il y aurait beaucoup moins de mécontentement et de conflits parmi les compagnies régionales et les petits transporteurs privés. Il n'y aurait pas de fermeture, de mise-à-pied ou de querelles à Time Air, TransAir, PW Air, BC Airlines, West Coast Air, Great Lakes Air, QuebecAir, Eastern Provincial Airways, Nordair et les autres. Ces compagnies canadiennes seraient davantage en mesure de croître et de prospérer. Elles doivent déjà être plus rentables qu'Air Canada sans avoir le trésor public pour les tirer d'affaire comme c'était le cas récemment lorsqu'Air Canada a été refinancée moyennant la bagatelle d'environ un milliard de dollars.

Je me tourne maintenant du côté de CP Air à laquelle j'accorde une importance toute particulière pour deux raisons. La première est que pendant de longues années elle a eu sa principale base d'opérations à Sea Island, qui se trouve dans la municipalité de Richmond donc dans ma circonscription. En 1978, CP Air va injecter dans l'économie de la Colombie-Britannique plus de 208 millions, dont 106 millions pour son personnel de la région Vancouver-Richmond, qui s'élève à 4,400 personnes sur un effectif total de 7,100 personnes que le réseau CP Air déploie sur cinq continents. CP Air contribue également pour une bonne part aux recettes foncières de la municipalité de Richmond.

La seconde, monsieur l'Orateur, c'est que CP Air est une entreprise dynamique, édifée sur la vision ambitieuse de Grant McConachie, qui a été un de nos pionniers du pilotage de brousse. Tout le personnel de CP Air a une sorte d'air de famille. A tous les niveaux de la hiérarchie règne un esprit de collaboration très poussé, le souci de la qualité du service, une sorte d'instinct pour la survie de la société chez tous ceux qui travaillent pour elle. J'aimerais bien qu'on puisse en dire autant d'Air Canada, la compagnie d'État.

Je répète que CP Air a eu sa part de faux espoirs sous l'actuel ministre des Transports, comme sous son prédécesseur, le sénateur Marchand. Et voici que le ministre récidive avec

Transports aériens

son communiqué de presse d'hier, 7 novembre, dans lequel il disait:

Le gouvernement étudie la façon d'alléger les restrictions actuellement imposées à CP Air Limited et les conditions dans lesquelles CP Air et Air Canada, de même que les transporteurs régionaux et Wardair, grand fournisseur de vols en charter, pourraient continuer d'être renforcés dans leur rôle de grandes compagnies aériennes au Canada et à l'étranger.

Cela fait bien auprès de l'électeur moyen, celui que vise évidemment le communiqué du ministre. Mais pour les compagnies aériennes du secteur privé, c'est du vent et rien d'autre. Elles connaissent le refrain et elles savent qu'il ne présage rien de bon.

L'expérience enseigne que les sociétés aériennes qui passent une nuit avec le ministre des Transports n'y gagnent rien de mieux en général qu'un mal de tête le lendemain matin. Je voudrais m'expliquer, monsieur l'Orateur. En élaborant sa politique de transport aérien international en 1965-1966, le gouvernement a octroyé le droit à CP Air de desservir les itinéraires de faible volume mais de longue portée que constituent les pays en bordure du Pacifique—l'Asie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande—le sud et le sud-est de l'Europe et l'Amérique du Sud. Air Canada a obtenu des itinéraires plus payants comme le Royaume-Uni, l'ouest, le nord et l'est de l'Europe et les Caraïbes. Par la suite, CP Air a réussi à rentabiliser ces itinéraires secondaires.

● (1722)

En novembre 1973, dans un exposé général de politique aérienne, le ministre de l'époque, M. Marchand, a déclaré:

Même si Air Canada conserve son rôle prééminent tant au niveau du transport intérieur qui est très important qu'à celui du transport international, rien ne s'oppose à ce que la seconde grande compagnie, qui est une entreprise privée, connaisse une expansion considérable.

Je souligne ces mots à l'intention des députés: rien ne s'oppose à ce que la seconde grande compagnie, qui est une entreprise privée, connaisse une expansion considérable.

Suite à l'exposé politique de 1973, le ministre assigna à Air Canada un grand nombre de régions autrefois desservies par CP Air. C'est ainsi qu'Air Canada eut accès au Venezuela, à la Colombie et aux anciennes Guinées. Aussi à la Yougoslavie, au Liban, à l'Inde et au Pakistan et aux régions peuplées du sud-est de l'Asie comme Hong-Kong. En plus du Brésil, ces différentes régions devaient être desservies soit par Air Canada, par CP Air ou par les deux. Auparavant, toutes ces destinations étaient l'apanage exclusif de CP Air qui en avait fait des entreprises rentables. La politique de 1973 assignait également à Air Canada tous les pays d'Afrique à l'exception de certaines régions peu peuplées de l'Afrique du Nord qui furent attribuées à CP Air. Voilà comment on partagea le monde entre CP Air et Air Canada.

Dans son exposé politique de 1973, l'ancien ministre des Transports M. Marchand déclara également ceci:

Il est essentiel que cette politique sur le transport transcontinental, plutôt favorable à Air Canada, continue d'être appliquée, quoique j'aie demandé un rapport sur la possibilité d'assouplir certaines restrictions aux opérations de CP Air qui l'obligent à commencer ou à terminer tous ses vols à Montréal ou à Vancouver.