

Mlle MacDonald (Kingston et les Îles): Donnez-lui un congé sabbatique.

M. Horner (Crowfoot): Ce ne serait pas une mauvaise idée. Le gouvernement doit se rendre compte que c'est à lui d'établir une politique aérienne qui corresponde à l'épanouissement du Canada. La politique ne devrait pas confier l'itinéraire de Milan au CP pour un an sans affecter d'autres itinéraires aux transporteurs régionaux qui ont assez de succès. On devrait leur permettre certains accords bilatéraux concernant le Canada et les États-Unis. On devrait permettre à Eastern Provincial d'avoir des vols jusqu'à Boston et d'autres localités de l'est des États-Unis et on devrait permettre à Pacific Western d'avoir des vols jusqu'à Los Angeles et d'autres localités de l'ouest des États-Unis.

Il serait raisonnable de permettre aux transporteurs secondaires d'assurer le service jusqu'aux localités plus petites. Le ministre fait des signes de tête pour indiquer qu'il n'a pas de politique de transport et il a raison. Nous n'avons pas de politique de transport, nous n'avons pas de politique ferroviaire et nous n'avons pas de politique aérienne, et pourtant le ministre des Finances (M. Turner) demande à la Chambre d'adopter le bill. Ce bill ne restera en vigueur que jusqu'au 1^{er} juillet 1974 et j'imagine que la Chambre l'adoptera par pitié, mais elle ne le ferait pas s'il était présenté par le ministre des Transports. Si ce bill était présenté par le ministre des Transports (M. Marchand), à mon avis, ce serait un crime de l'adopter. Il avoue ne pas savoir ce qu'il fait des fonds et où cela le mènera.

Air Canada achète l'avionnerie. La société achètera de Havilland et s'en tiendra à un seul modèle d'avion. Le ministre des Finances sait fort bien que l'appareil ADAC n'est pas rentable. Ce projet entre Montréal et Ottawa n'est pas pratique. On prétend qu'on devrait construire un autre aéroport au nord de Montréal. Nous n'avons pas besoin d'un autre aéroport au cœur de Montréal ni un autre au cœur d'Ottawa. Le trajet entre l'aéroport actuel d'Ottawa et la colline du Parlement n'est actuellement que de 20 minutes, la circulation aidant, mais nous n'avons pas besoin d'un autre aéroport ici.

Quand on y pense, vu l'augmentation actuelle du coût des carburants sur le plan mondial, il en coûte moins pour transporter les gens par train sur des distances relativement courtes. Je crois que le rapport du coût entre l'avion et le train est d'environ 15 à 1. Nous dépensons des millions de dollars à décider s'il nous faut un nouvel aéroport à Pickering. M. MacMillan a dit que, si nous lui remettons les 800 millions nécessaires pour construire cet aéroport à Pickering, il construira une voie directe entre Montréal et Toronto et battra les lignes aériennes sous tous les rapports pour le transport des gens. Je crois qu'il pourrait le faire.

Nous nous sommes arrêtés sur cette idée des transports aériens et nous avons dit que les transports aillent au diable, nous devons fournir à Air Canada tout l'argent qu'elle désire pour acheter tous les avions dispendieux dont elle a besoin. Le nouveau Lockheed L-1011 ne m'impressionne guère. Beaucoup de rapports ont laissé entendre que cet avion ne sera pas pratique. J'ai lu l'autre jour que l'un d'eux était arrivé à Calgary deux heures et demie en retard. Je dirais même que cet avion arrive à Calgary plus souvent en retard qu'à temps. Je ne sais pas vraiment quel est le problème, mais je mets en doute cette dépense pour l'achat des nouveaux avions L-1011. C'est un avion d'un type nouveau et Air Canada s'est cru obligée d'en avoir; elle en a donc commandé beaucoup. Le type d'avion

Canadien National et Air Canada

le plus populaire aux États-Unis depuis des années est un type qu'Air Canada commence tout juste à acheter. Elle vient tout juste d'en commander et elle est donc en retard. Je vois encore ici que le socialisme étouffe la pensée, qu'il ne l'élargit pas. A chances égales, le socialisme n'aura jamais la capacité de la libre entreprise. Il n'aura certes jamais la capacité de la libre entreprise tant que nous aurons des gouvernements qui ne peuvent se décider.

Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Chrétien) avait annoncé, en 1972, je crois, que le gouvernement entendait acheter 30 p. 100 de la compagnie de Havilland pour son programme d'ADAC. Je crois que c'était une nouvelle électorale. J'y avais vu une supercherie électorale destinée aux électeurs de Montréal et une mauvaise décision. Nous sommes, lui et moi, en général d'accord...

M. Marchand (Kamloops-Cariboo): Nous savons maintenant de quel bois vous vous chauffez, Flora.

M. Horner (Crowfoot): ... mais c'était une mauvaise décision du gouvernement, et j'avais alors dit que le programme d'ADAC était mauvais, impraticable et que le gouvernement se retrouverait propriétaire de de Havilland. C'est exactement ce qui va se passer.

Le projet ADAC ne sera sûrement pas rentable entre Ottawa et Montréal ni quant à cela, entre d'autres villes d'importance comparable, car au-delà de plus de 300 ou 400 milles, le moyen le moins coûteux de déplacer des voyageurs actuellement, par suite de la hausse du prix du carburant, est par chemin de fer. Nous devons envisager à nouveau la possibilité de construire de nouvelles voies ferrées même dans l'Est du Canada. A propos du prix du carburant, permettez-moi de signaler qu'Air Canada haussera le prix des billets de 11 p. 100 pour couvrir le coût supplémentaire du carburant. Les fonctionnaires d'Air Canada ont déclaré au comité que le coût du carburant représente 11 p. 100 de ses dépenses. Je constate que M. l'Orateur veut prendre la parole, je finirai donc simplement cette phrase.

● (1720)

M. Turner (Ottawa-Carleton): Laissez-lui finir sa phrase.

M. Horner (Crowfoot): Monsieur l'Orateur, j'aimerais avoir la permission de finir de présenter mon argument.

L'Orateur suppléant (M. Boulanger): Le député a-t-il le consentement unanime pour continuer?

Des voix: D'accord.

M. Horner (Crowfoot): Je suis reconnaissant de la générosité de la Chambre, monsieur l'Orateur. Les représentants d'Air Canada ont donc dit au comité que le coût du carburant représentait 11 p. 100 des coûts totaux. Si le coût du carburant augmente ou s'il double, cela ne signifie pas nécessairement qu'Air Canada doit augmenter ses tarifs de 11 p. 100. Si tel est le cas, leurs calculs ne doivent pas être justes. Ils doivent utiliser une nouvelle méthode. Il est impossible que les frais d'Air Canada augmentent de 11 p. 100 à cause de cela, si le coût total concernant le carburant n'est que de 11 p. 100.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur l'Orateur, ce que j'aimerais voir le gouvernement faire est si clair et si direct que je puis le dire en très peu de temps. Je crois bien que le ministre des Finances (M. Turner) sait ce dont je vais parler. En fait, il m'a dit il y a