

Transports aériens—Politique

On a restreint la croissance d'Air Canada à un rythme tel que sa soi-disant prédominance diminue graduellement. Ainsi, dans l'accord signé récemment avec les États-Unis, Air Canada ne reçoit aucunement la considération qu'elle mérite. Je tiens également à souligner au ministre que cet accord ignore complètement la Saskatchewan, car celle-ci n'obtient aucune route. Lors de la conférence économique de Calgary, le Manitoba a exposé ses demandes pour des lignes reliant Winnipeg à Minneapolis, Denver et Grand Falls. Aucune de ces lignes ne pourra entrer en service avant 1976, et il n'y a aucune garantie à cet égard.

Je ferai maintenant un autre petit pari, si quelqu'un veut bien le faire avec moi, que lorsqu'il s'agira d'attribuer des liaisons aériennes entre le Manitoba et le centre et le centre-nord des États-Unis, elles le seront à la société Trans-Air. S'il plaisait à quelqu'un d'en faire avec moi le pari, je serais heureux de l'accepter. Cette entreprise s'est vu attribuer une liaison lucrative vers Toronto, autrefois assurée par Air Canada, afin de la subventionner indirectement pour desservir la population de Brandon, Dauphin et Yorkton. Dès qu'elle eut obtenu cette liaison elle cessa de relier Yorkton. Et voilà maintenant qu'elle présente une demande pour cesser de relier Dauphin et Brandon. Et ça, c'est une entreprise privée de transport régional, monsieur l'Orateur.

Le ministre parle de décentralisation. Le ministre de la Défense nationale (M. Richardson) a dressé les oreilles et a même souri. La société Air Canada a son siège social à Montréal, son atelier d'entretien à Montréal et son principal centre d'informatique à Montréal. Il existe pour le moment des centres d'informatique à Winnipeg et à Toronto, mais ce sont des centres secondaires. Celui de Winnipeg doit disparaître. Comparez cette situation avec celle de quatre autres sociétés aériennes importantes aux États-Unis. La société American Airlines a son siège social à New York, son principal atelier d'entretien à Tulsa dans l'Oklahoma, et son principal centre d'informatique à Tulsa également. La société United Air Lines a son siège social à Chicago...

Des voix: Ce sont des entreprises privées.

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député a du mal à se faire entendre. Je pense que la Chambre doit au député de lui donner la chance de faire son intervention sans interruption.

M. Benjamin: Comme je disais, monsieur l'Orateur, la société United Air Lines a son siège social à Chicago, son principal atelier d'entretien à San Francisco, son principal centre d'informatique à Denver ainsi que d'autres centres d'informatique à Chicago et à San Francisco. Le ministre parle d'Air Canada comme d'un modèle de décentralisation. Je soupçonne que même la section des finances d'Air Canada à Winnipeg sera condamnée à disparaître une fois que le centre d'informatique aura encore pris de l'expansion à Montréal. Je ferai également ce petit pari avec le ministre. Air Canada peut et devrait donner l'exemple aux sociétés aériennes privées dont je viens de parler, mais en a été empêchée par les politiques du gouvernement actuel. Tout ce qui est susceptible d'augmenter le prestige d'une entreprise privée, surtout le Canadien Pacifique, a été la règle.

Puis-je mentionner brièvement les routes internationales dont le ministre a parlé. Il me rappelle le pape qui au moyen-âge a partagé le monde entre l'Espagne et le Portugal. Il n'y a aucun changement réel dans le coup de barre ou les objectifs qui sont de fournir un plus grand nombre

[M. Benjamin.]

des routes les plus rentables au Canadien Pacifique. Le partage a été fait de telle façon qu'il donne à CP Air la plupart des nouvelles routes qui promettent la plus grande expansion de trafic international. Air Canada obtient la Yougoslavie. C'est très bien et j'en suis content, mais CP Air obtient les pays d'où viennent la plupart des immigrants au Canada, soit le Portugal, l'Espagne, l'Italie et la Grèce.

● (1130)

Une voix: Et ils paient des taxes sur chaque vol.

Des voix: Bravo!

M. Benjamin: Air Canada obtient le Nord de l'Europe. Mais, dit le Ministre, CP Air gardera Amsterdam. Pourquoi? Nous ne savons pas quelle en est la raison. Air Canada aura toute l'Afrique, sauf le Maroc et quelques autres pays d'Afrique du Nord. Je prendrai une autre gageure avec le ministre que CP Air finira par avoir aussi l'Égypte et la Libye. Israël n'a pu les obtenir, mais CP Air les aura.

L'essentiel de la déclaration du ministre, c'est la prolongation de la politique fiscale qui est en vigueur depuis le début des années 60. Le NPD continuera à proposer des changements fondamentaux à cet égard et dans la façon de mettre la politique des transports aériens au service de la population canadienne.

[Français]

M. Gilles Caouette (Charlevoix): Monsieur le président, ce qui m'étonne au sujet des énoncés de politique du ministre des Transports (M. Marchand), comme ceux des autres ministres d'ailleurs, se résumant toujours en substance à de bons vœux, mais en fait, leur application ne correspond jamais à l'exposé. Et ce matin, encore, une fois, on nous présente de bons vœux, disant que les transports doivent d'abord assurer au public canadien un service intérieur suffisant.

A mon avis, le ministre des Transports est aussi bien placé que moi pour se rendre compte, surtout en ce qui a trait au transport de la ville de Québec à Ottawa, des ennuis que nous pouvons connaître sur ce parcours. Nous luttons tous pour obtenir des vols directs et le ministre des Transports, qui voyage aussi souvent que moi, ne se rend pas compte encore de l'inefficacité de ses exposés relatifs à la politique des transports.

Un peu plus loin, le ministre expose en trois points l'importance de cette politique. Premièrement il s'agit d'assurer un service aérien sûr, efficace et pratique. Et encore une fois, on se rend compte des problèmes auxquels on se heurte un peu partout sur les petites lignes intérieures. On veut bien parler des lignes internationales, mais on oublie encore trop souvent de mettre en pratique les principes dont fait état l'exposé du ministre, principes visant à assurer aux Canadiens un service efficace.

Deuxièmement, il s'agit de contribuer à l'essor économique et social de notre pays, contribution qui, malheureusement, vient en retard dans la plupart des cas.

Troisièmement, il s'agit de voir à ce que divers services de transport aérien soient raisonnablement équilibrés afin, et je cite ici les propres paroles du ministre: