

Examinons la structure économique d'Air Canada. L'étape moyenne des vols d'Air Canada représente environ 600 milles.

M. Mazankowski: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Je regrette d'interrompre le député, j'ai écouté son propos très attentivement. Nous devrions, me semble-t-il, ramener le débat à un sujet assez étroit. Avec tout le respect que je dois au député, qui est mon ami, j'estime que nous devrions nous en tenir à la motion dont la Chambre est saisie. Il faut savoir pourquoi le gouvernement refuse de fournir les renseignements relatifs à l'accord intervenu entre Air Canada et Sunset Crest Ltd. Cela n'a rien à voir avec la structure des tarifs d'Air Canada, ou avec le service de liaison avec Fort William, Regina ou tout autre endroit. Le gouvernement a, j'en suis certain, un bon motif pour ne pas se rendre à ma requête; si tel est le cas, je veux l'entendre.

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. L'argument du député est valable, je pense, et j'espère que le député qui a la parole s'en tiendra à la motion dont la Chambre est saisie.

M. McRae: Monsieur l'Orateur, la motion me semble laisser entendre que la société Air Canada a commis quelque infraction. J'essaie de montrer que la société Air Canada, en tant que société, est au-dessus de tels soupçons. C'est pourquoi je pense qu'il faut donner une image plus juste d'Air Canada. Nous devons examiner les trajets et les distances qu'elle doit parcourir parce qu'ils influent grandement sur les coûts et le mode d'exploitation. Il est sûr que nous ne pouvons pas discuter cette question comme il se doit si nous nous limitons à la motion partant production de documents.

M. Baker (Grenville-Carleton): Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Il est sûr que c'est là tout le fond de l'affaire. Nous étudions un point précis. La question est celle-ci: le gouvernement produira-t-il ou non les documents? La motion n'a rien à voir avec les routes et les distances ni quoi que ce soit d'autre. Je pense que les députés apprécieraient que le député parle de la motion qui a été présentée à la Chambre.

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre! Bien que je ne sois pas nécessairement d'accord avec ce que le député vient de dire, parce que je crois que le député lui-même pourrait soulever des objections en certaines occasions si la présidence décidait de limiter le débat comme il le propose, je pense que nous devons exiger que les députés soient honnêtes et parlent de l'objet de la motion. Je vais écouter le député quelques minutes pour voir comment ses observations s'orientent.

M. McRae: Monsieur l'Orateur, j'essaie de montrer pourquoi la société Air Canada opère comme elle le fait actuellement et pourquoi elle ne fait pas autant de profits que la société CP Air. Je crois que c'est bel et bien ce qui est en cause. Ce fut le sujet du débat, notamment au comité.

Je parle des distances dans notre pays, d'une ligne aérienne dont le vol moyen est de 600 milles, du coût du décollage et de l'atterrissage dans les circonstances, et ainsi de suite. Comparez au CP, où la distance est de 1,100 milles. Je ne vois pas d'oppositionnels mettre la justesse des taux du CP en doute. C'est pourquoi j'ai soulevé la question. On a dit d'Air Canada qu'elle n'est ni compétitive

Air Canada

ni une bonne ligne aérienne. C'est ce qui ressort de la question qui fait l'objet de la motion.

Examinons un instant le service d'Air Canada. Il est aussi question de cela. Un critère de service est la régularité des vols. Pendant des années, Air Canada a été en tête à cet égard, l'une des dix premières lignes en Amérique du Nord. Elle en a perdu un peu au début des années 70 quand elle a adopté un horaire souple. Elle a maintenant repris son avance et se trouve parmi les trois meilleures lignes dans ce domaine.

J'aime beaucoup voyager par Air Canada. Les repas sont excellents. Je mets qui que ce soit au défi de me nommer une compagnie aérienne qui nourrit mieux ses passagers qu'Air Canada. Quant aux bagages, bien des gens se plaignent qu'arrivés à destination, il leur manque toujours quelque chose. Pour ma part, j'ai décollé et atterri environ 400 fois depuis 3 ans. Je n'ai perdu de bagages qu'à trois occasions, et encore m'ont-ils toujours été rendus après un jour ou deux. Par conséquent, la société Air Canada est excellente à cet égard.

Pour ce qui est des rapports des employés avec le public—je ne parle pas de leurs rapports avec la direction, car ils laissent assez à désirer—je trouve qu'ils sont les meilleurs du monde. Ils m'ont toujours très bien traité et je pense que c'est la règle générale.

Actuellement, l'avenir de toutes les sociétés aériennes semble plutôt sombre. Air Canada éprouve et éprouvera encore des difficultés. Elle a affiché des gains pour dix de ces douze dernières années. Elle a accusé un déficit pour l'année dernière, tout comme de nombreuses autres sociétés aériennes en Amérique du Nord.

Les sociétés aériennes devront faire face à de graves problèmes. Tout comme les autres, Air Canada devra réduire le nombre de ses vols réguliers. En fait, elle a déjà commencé à le faire. Il importe de réduire le nombre des vols sur courte distance, car ils coûtent très cher. Il faut beaucoup d'énergie pour faire grimper un avion à 20, 25 ou 30,000 pieds d'altitude et, à cette altitude, l'air est raréfié.

Une voix: C'est la même chose ici.

Des voix: Bravo!

M. McRae: Le coût de revient au mille est bien inférieur sur les longs trajets. En effet, il coûte moins cher de transporter des passagers de Toronto à Vancouver que de Toronto à Montréal. Cela signifie qu'il faut mettre au point d'autres moyens de transport, et alors, un deuxième aéroport ne sera peut-être pas nécessaire dans la région de Toronto. En fait, je soutiens que nous n'en avons pas besoin.

● (1810)

La solution est d'opter pour le chemin de fer, de trouver un autre moyen de transport sur les courtes distances. Je préférerais dépenser 1 milliard et demi ou 2 milliards de dollars, ce qu'il en coûterait à long terme pour construire un deuxième aéroport près de Toronto, pour des services ferroviaires sur de courtes distances entre Toronto et Québec.

Ce sont quelques-uns des problèmes auxquels la compagnie aérienne devra faire face. Je crois aussi que, lorsque le rapport Estey sera déposé, il prouvera qu'Air Canada est une entreprise solide, l'une des meilleures compagnies aériennes du monde. Nous attendrons ce rapport.