

Les Canadiens voyagent beaucoup. Ils voyagent à travers le monde en automobile, en bateau, particulièrement les gens de la province du député de Vegreville (M. Mazankowski) qui se rendent au Mexique et en Floride—vous en rencontrez un grand nombre qui s'y rendent en voiture. Les Canadiens voyagent beaucoup et cela pose bien des problèmes au niveau de la balance des paiements et de l'économie de notre pays. En ce qui concerne les voyages, il est intéressant d'étudier les rapports qui existent en Grande-Bretagne entre la compagnie nationale et ses concurrents du secteur privé et il est aussi intéressant de noter que cette concurrence cause actuellement beaucoup de problèmes aux États-Unis et dans une certaine mesure au Canada également.

La société Laker Aircraft a reçu l'autorisation d'effectuer des vols à très bas tarifs entre l'Europe et l'Amérique du Nord et il en résultera que les voyages coûteront 50 p. 100 de moins que le coût normal du transport aérien entre l'Amérique du Nord et la Grande-Bretagne. Il est évident qu'il faudra résister à cette concurrence de diverses façons, mais il est intéressant de constater qu'au Canada, où l'on trouve beaucoup d'entrepreneurs très actifs, Wardair en particulier ait déclaré qu'elle peut offrir le même tarif que Laker et le faire sans réduire pour autant tous les agréments du voyage. Elle pourra ainsi fournir un siège à tous les voyageurs dans l'appareil; les gens n'auront pas à se tenir debout tout au long du voyage vers l'Europe. Ils pourront obtenir des rafraîchissements au cours du voyage au lieu de faire la traversée dans l'austérité totale prévue dans le bas tarif offert par Laker.

Les Canadiens vont devoir mettre au point une approche entièrement nouvelle des voyages ou ils devront faire face à la concurrence, et j'espère qu'Air Canada apprendra d'une façon ou d'une autre à devenir concurrentielle. L'amendement à l'étude montre que le gouvernement n'a tenu aucun compte de ce genre de concurrence, c'est-à-dire de ces tarifs qui permettent d'aller d'Ottawa, de Toronto, de Montréal en Europe à moins de frais que pour voyager d'un bout à l'autre du Canada.

● (1440)

Certains affirment que nous perdons beaucoup d'argent au Canada du moins, surtout dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, comme l'a rappelé l'orateur qui m'a précédé. Chaque député sait comment il serait facile d'y remédier à l'avantage du public voyageur. Compte tenu du volume du trafic entre Montréal et Toronto, aucune compagnie aérienne ne devrait exploiter ce parcours comme s'il s'agissait d'une ligne internationale à destination de la Nouvelle-Zélande. Ce parcours ne nécessite aucun ordinateur ou autres fantaisies du genre.

J'ai été très impressionné par les méthodes qu'utilise la compagnie qui a commencé à relier par air Edmonton et Calgary. Il suffit d'acheter son billet comme on le fait pour l'autobus, et de monter à bord d'un avion pour un vol régulier. Le trajet dure une demi-heure. L'avion est utilisé à capacité et l'entreprise est rentable. Le ministre devrait se rappeler que ce transporteur remplace un vol délaissé par Air Canada parce qu'il n'était pas rentable. On ne procède pas aux fouilles habituelles, car on n'opère pas à partir de deux aéroports internationaux situés à quelques milles en dehors des deux villes, mais plutôt à partir d'aéroports municipaux facilement accessibles au public voyageur.

### *Air Canada*

C'est un service efficace qui transporte un très grand nombre de voyageurs. Si l'avion emporte 100 voyageurs et que vous êtes le 101<sup>e</sup>, il vous faut attendre le prochain vol où vous serez le premier, mais de toute façon on n'attend pas plus d'une heure. Je suppose qu'au moment où Air Canada exploitait ce service, il fallait attendre 4 ou 5 heures avant d'avoir une place. Il fallait ou bien attendre à l'aéroport ou bien revenir en ville, puis se rendre à nouveau plusieurs fois à l'aéroport avant d'obtenir un siège. Maintenant c'est beaucoup moins long.

La société qui exploite ce service concurrence avec beaucoup de succès les transporteurs terrestres. C'est qu'elle doit faire beaucoup d'argent. Il y a deux pilotes par avion, on ne sert pas le café, il n'y a aucune autre fantaisie, mais le service est efficace. Peut-être que c'est de cette façon que nous devrions organiser le transport sur de courtes distances. Le rendement par voyageur d'un tel service est 150 fois supérieur au service d'un DC-9 qui desservirait les deux villes. La capacité d'un DC-9 est à peu près la même que l'appareil qu'ils utilisent, soit le Boeing 727. Il faudrait que le ministre étudie sérieusement ce genre d'exploitation. Il assure un bon service.

Il y a une question qui intéresse à la fois le ministre des Postes (M. Blais), le député de Nickel Belt (M. Rodriguez) et moi-même. Il s'agit d'un vol entre Ottawa, North Bay et Sudbury. Un transporteur de troisième classe devait assurer le service par jet, mais Air Canada s'y est opposé. Air Canada a eu gain de cause et a assuré un vol tôt le matin que personne ne voulait prendre. Puis, elle a prévu un autre vol au milieu de l'après-midi, mais elle n'a pas eu plus de clients. Maintenant, elle a entièrement supprimé le vol. Un transporteur de quatrième classe assure maintenant le service par DC-3. Le ministre des Postes conviendra certainement qu'il faut réserver une place pour ce vol si l'on veut partir le vendredi après-midi parce que l'avion est souvent plein.

**M. Blais:** Je suis tout à fait d'accord avec le député.

**M. Peters:** Le vol est prévu à un moment de la journée qui convient à bien des gens. Le service est donc utile et la ligne aérienne réalise des bénéfices. A mon avis, l'un de nos principaux objectifs devrait être de desservir la population. N'importe quel député peut confirmer que le service pourrait être amélioré entre Montréal, Ottawa et Toronto. Nous pourrions tous proposer quelque chose pour améliorer le service afin de permettre à Air Canada de faire beaucoup plus d'argent qu'à l'heure actuelle.

Une autre chose que je tiens à signaler, c'est qu'un billet aller retour pour l'Europe coûte moins cher qu'un billet aller jusqu'à Vancouver. Les députés devraient assurément s'intéresser à la chose parce qu'un grand nombre d'entre eux prennent régulièrement l'avion jusqu'à Vancouver, peut-être une fois par semaine, et qu'ils sont au courant des écarts de prix. Le prix des vols nationaux devrait certes être réduit.

A mon avis, si nous adoptons le bill sans amendement, nous répéterons ce qui est arrivé dans le cas du CN, comme on l'a déjà dit. Non contents de demander à Air Canada d'exploiter une ligne aérienne, nous l'autoriserions, comme l'indique le bill, à acheter et à utiliser des avions, des hôtels et d'autres installations, des véhicules de surface, des moyens de transport, des logements et des installations d'entreposage pour les marchandises et le courrier. Si le bill est adopté, Air Canada pourra acheter des immeubles en co-proprieté à tous les