

de CP Air en vertu de la formule 75/25 p. 100. Je le répète, je crois que le ministre ferait bien d'élargir la portée de cet examen ou de l'étude préalable afin d'inclure cette formule.

Je m'attendais également ce matin à une déclaration concernant la politique annoncée sur la situation actuelle d'Air Canada. Je comptais que le ministre ferait des observations sur l'épreuve de force qui se déroule au niveau supérieur de la direction d'Air Canada, le départ de certains vice-présidents et même le départ du président. Le ministre aurait pu fournir des explications sur la future structure de la haute direction de cet organisme qui sera, sauf erreur, mise à l'étude. En outre, il aurait pu indiquer également comment, par suite de ses entretiens avec M. Pratte dont il a parlé à la Chambre hier, le gouvernement et, de fait, la direction d'Air Canada jugeront bon d'agir pour améliorer le moral au sein de l'organisme, ce qui n'est pas sans besoin, comme peut le constater quiconque utilise les installations d'Air Canada.

Nous, de ce côté-ci de la Chambre, soutenons que la société Air Canada manque de direction réelle en ce qui a trait à son fonctionnement. Selon nous, le gouvernement devrait en tenir compte et examiner la question immédiatement...

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: ... si, comme le ministre l'a laissé entendre, le rôle d'Air Canada doit être prééminent. Le ministre aurait pu aussi donner plus de précisions sur la proposition du président, selon laquelle la concurrence dans l'industrie du transport aérien est mauvaise et qu'on ne peut concilier un bon service et des opérations rentables.

Toutes ces questions inquiètent les Canadiens. Elles inquiètent ceux qui, dans le passé, ont défendu Air Canada, et ceux qui continuent de défendre le rôle d'Air Canada, mais ne le feront que si la société met de l'ordre dans ses affaires et décide une fois pour toutes si elle va répondre aux besoins des voyageurs canadiens ou diversifier ses opérations dans l'aérospatiale ou des industries connexes. Il y aurait lieu de signaler dès maintenant qu'Air Canada doit reconnaître sans tarder que sa principale responsabilité est de répondre aux besoins des passagers des transports aériens au Canada.

● (1120)

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: En deuxième lieu, il est temps que cette société comprenne que ses employés ne sont pas des machines mais des êtres humains. Il est certes possible de faire beaucoup pour relever le moral du personnel si l'on tient compte de ce principe fondamental.

Voici un passage de la déclaration du ministre:

En outre, le gouvernement s'attend à ce qu'Air Canada joue un rôle particulier et donne le pas dans des domaines comme la décentralisation, le bilinguisme, ainsi que dans les secteurs changeants de la main-d'œuvre et de la technologie.

Pour ce qui est de la décentralisation, j'inviterais le ministre à aller l'expliquer aux gens de Winnipeg. Quant à la main-d'œuvre, le ministre devrait en parler aux employés d'Air Canada. En ce qui concerne les secteurs changeants de la technologie, si le ministre fait allusion à la Comstock International...

M. l'Orateur: A l'ordre. Je dois interrompre le député pour lui rappeler que le Règlement exige que les réponses

Transports aériens—Politique

aux déclarations de ministres doivent être brèves. Je comprends l'importance de la question, mais je demanderais au député de songer à terminer ses remarques.

M. Mazankowski: Merci, monsieur l'Orateur. J'ai presque terminé, mais je dois vous dire ainsi qu'à la Chambre que la déclaration du ministre a beaucoup d'importance pour le Canada et qu'elle était plutôt longue. Afin de parler de tous les secteurs abordés dans la déclaration, je dois relever chaque point par rapport aux questions soulevées. Mais j'ai presque terminé.

Je signale que l'exposé du ministre n'apporte rien de nouveau quant à la politique, si ce n'est l'attribution longuement attendue des droits d'atterrir à Milan à CP Air, et en Yougoslavie à Air Canada.

Le ministre a signalé que le succès des lignes aériennes dépend de la collaboration et qu'il ne peut augmenter et s'affermir sans cette même collaboration. Il est juste de dire que les transports aériens n'ont pu se développer et réussir au Canada que grâce à la collaboration. J'ose espérer qu'à l'avenir, nous pourrions compter sur la collaboration du gouvernement, car la croissance future des transports aériens dépendra de sa politique. Je compte bien que le ministre nous fournira sous peu des précisions sur la politique en trois parties qu'il vient d'annoncer.

M. Les Benjamin (Regina-Lake Centre): Monsieur l'Orateur, je désire moi aussi remercier le ministre d'avoir si aimablement transmis aux membres de notre parti un exemplaire de sa déclaration plus d'une heure avant le début de la séance; malheureusement, je crains fort que ce soit tout ce dont je puisse le remercier.

Il y a deux ou trois ans, j'ai offert au ministre de parier avec lui au sujet des endroits où aboutiraient certaines de ces routes, et je comprends maintenant pourquoi il a toujours refusé.

Le Nouveau parti démocratique estime toujours qu'en raison de la géographie du Canada, du peu de densité de sa population et du fait indéniable que les transports sont un service essentiellement du domaine public, cette industrie devrait relever du secteur public et lui appartenir. A notre avis, le réseau du Canadien Pacifique est un intrus en ce domaine, mais c'est un problème qui ne pourra se régler que plus tard, lorsqu'un gouvernement NPD aura pris le pouvoir.

Des voix: Oh, oh!

M. Benjamin: Monsieur l'Orateur, puisque j'entends des bruits provenant de ma droite, et d'autres du député de Vegreville (M. Mazankowski) en hommage aux lignes aériennes privées, je lui demande, ainsi qu'au ministre, quelle place occupaient l'entreprise privée ainsi que le Canadien Pacifique, dans les années 1930, alors que la population canadienne a monté, par son propre service aérien, le réseau aérien du pays. Dès qu'Air Canada fut devenue une organisation viable et rentable, l'entreprise privée a demandé une part du gâteau. Depuis ce temps, les transporteurs privés, en particulier le CP, ont reçu des lignes lucratives établies par Air Canada ainsi que de nouvelles routes qui revenaient à Air Canada. A mon avis, l'exposé du ministre repose en grande partie sur le principe selon lequel on confie à Air Canada les lignes déficitaires et celles qui rapportent un faible profit tandis que CP Air ou tout autre transporteur régional hérite des lignes assurées de réussite.