

LES TRANSPORTS AÉRIENS—L'OPPORTUNITÉ DE LA
CRÉATION D'UN MINISTÈRE DES TRANSPORTS AÉRIENS—LES
INTENTIONS DU GOUVERNEMENT

M. Elmer M. MacKay (Central Nova): Madame l'Orateur, le ministre des Transports (M. Marchand) a déclaré le mois dernier que le gouvernement envisageait de créer un ministère des transports aériens dans le cadre de sa nouvelle politique des transports. Je tiens à rappeler ce soir qu'il y a plus de dix ans la commission Glassco avait déjà proposé cette idée, mais que le gouvernement de l'époque avait choisi une approche plus large, soit une politique coordonnée qui englobait tous les modes de transports liés à la croissance économique du Canada. Je soutiens qu'il est temps de réévaluer la situation, surtout en raison de la complexité grandissante de toute la question des transports et des services que doit fournir le ministère, tel qu'il existe actuellement.

Les fonctions du ministre des Transports se trouvent notamment définies par la loi nationale sur les transports, la loi sur les chemins de fer, la loi sur le pilotage, la loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada et la loi sur l'aéronautique. Elles comportent des responsabilités quant à certains aspects des transports ferroviaire, aérien et maritime, des transports dans le Nord et à l'égard de la Commission des transports du Canada. Les contrats de dragage, les aéroports, les tarifs-marchandises et d'autres questions inquiètent le ministre des Transports. Nul doute que cette forte accumulation de travaux contribue directement à l'état lamentable des affaires au sein du ministère. La création d'un ministère des transports aériens allègerait quelque peu le fardeau. Cela paraît très raisonnable étant donné que le ministère des Transports semble en plein essor et que le service des transports aériens prend une expansion rapide.

● (2210)

Des dépenses sans cesse croissantes attestent, entre autres, de l'importance du ministère. Son budget a augmenté d'environ 267 p. 100 au cours des cinq dernières années, passant de 354.2 millions de dollars en 1970-1971 à près d'un milliard en 1975-1976. Dans le cadre de ce programme, les dépenses du service des transport aériens se sont accrues à un rythme de 237 p. 100, soit de 198.7 millions à 471.3 millions. En outre, on s'attend que le service-voyageurs continue de prendre de l'ampleur à un rythme de 8 p. 100 par année jusqu'en 1978, tandis que les messageries aériennes enregistrent actuellement une hausse de près de 18 p. 100. Cette croissance continue du secteur des transports aériens constitue un argument solide en faveur d'un ministère de l'air distinct, d'autant plus que le principal argument invoqué contre sa création—la nécessité d'avoir une politique des transports coordonnée—n'a rien de concluant.

Une des choses qu'un ministre de l'air ou de l'aviation civile pourrait faire, par exemple, serait de réorganiser les affaires d'Air Canada. Il pourrait donner plus de souplesse à cette société de la Couronne, diriger les infusions de capitaux et ainsi de suite. En passant, madame l'Orateur, j'aimerais signaler que la relation entre les dettes et les avoirs dont sa direction se sert actuellement comme béquille financière n'est pas entièrement justifiée. Par contre, comme revers de la médaille, il y a les taux d'intérêt très intéressants qui ont aidé Air Canada dans le passé. J'aimerais signaler en outre, madame l'Orateur, qu'un ministère distinct permettrait de substituer une surveillance soutenue à une ingérence sporadique et strictement politique dans le domaine de l'aviation civile.

L'ajournement

Un nouveau ministère de l'air pourrait aussi coordonner les politiques en matière d'aviation civile. Le même ministre n'aurait pas à s'occuper de modes de transports qui se font concurrence; toutes les responsabilités en matière de politiques nationales de l'air seraient canalisées vers un seul ministère. Aussi, le ministre de l'aviation aurait le temps de surveiller l'activité, et de diriger les politiques dans ce secteur particulier des transports. Il ou elle pourrait examiner et évaluer en profondeur les politiques de transport aérien sur le plan régional—les rationaliser—réduire le monopole d'Air Canada dans certaines régions où des lignes aériennes plus modestes sauraient mieux servir, et encourager Air Canada à assurer de meilleurs services sur les lignes nationales et internationales à long parcours.

Un article récemment publié dans le *Citizen* d'Ottawa, plus précisément le 23 mai, faisait dire à un directeur de ligne aérienne:

Je me demande parfois où Air Canada finit et où le ministère des Transports commence.

Plus loin dans l'article, on cite un président de ligne régionale qui aurait dit:

Le gouvernement devrait soit laisser la compagnie aérienne voler de ses propres ailes, soit intervenir pour mettre un certain ordre.

A mon avis, l'idée de créer un ministère des transports aériens est excellente et j'exhorte le ministre à en tenir compte sérieusement. Ce ministère pourrait également examiner davantage les activités d'Air Canada à l'étranger qui influent sur notre structure commerciale et nos intérêts nationaux. Ainsi, Air Canada pâtit actuellement de la grève de ses employés à Paris qui s'est prolongée pendant plus d'un mois. Cette situation a eu de nombreuses conséquences et a entraîné une perte de revenus.

J'espère que le ministre va accepter mes observations parce que je les ai faites dans une optique ouverte. Je reconnais qu'il a à faire face à un gros problème, mais j'espère que lui et le gouvernement reconnaissent qu'il faudra résoudre le conflit un jour ou l'autre en recourant à des méthodes innovatrices, même si c'est à titre d'essai. Il y a sûrement des arguments qui s'opposent à la création d'un ministère distinct, mais j'espère que le gouvernement va explorer la question sous tous ses angles et essayer de faire quelque chose.

Si la création de poste du solliciteur général à partir des responsabilités du ministre de la Justice (M. Lang) se justifiait en 1965, la création d'un ministère des transports aériens, aux côtés du ministère des Transports, se justifie tout autant maintenant que se justifiait, il y a dix ans, la constitution, par exemple, d'un portefeuille distinct pour la Gendarmerie royale et les pénitenciers. Pour maintenir le nombre des postes au cabinet dans les limites du raisonnable, je suis d'avis que le gouvernement devrait songer à abolir la fonction de solliciteur général. Le ministère de la Justice devrait être chargé des responsabilités actuellement confiées au solliciteur général (M. Allmand) et l'on pourrait créer un nouveau ministère de l'aviation à titre expérimental.

M. Len Marchand (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement): Madame l'Orateur, je tiens à assurer l'honorable député que ses observations de ce soir seront soigneusement étudiées dans le même esprit que celui avec lequel il les a faites. Le député a acquis à la Chambre la réputation d'être travailleur, sérieux et bien informé dans maints domaines.

Comme le ministre des Transports (M. Marchand) l'a dit en d'autres occasions, il espère être en mesure, dans un