

# CHAMBRE DES COMMUNES

Le vendredi 23 novembre 1973

La séance est ouverte à 11 heures.

## AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

### LES AFFAIRES EXTÉRIEURES

DÉPÔT DE LA CORRESPONDANCE RELATIVE À  
L'ACCROISSEMENT DE L'EFFECTIF DU CONTINGENT  
CANADIEN AU SEIN DE LA FUNU

L'hon. James Richardson (ministre de la Défense nationale): Monsieur l'Orateur, je voudrais déposer le texte d'un échange de notes qui vient d'avoir lieu à New York entre le Secrétaire général des Nations Unies et l'ambassadeur du Canada auprès des Nations Unies, par lequel le gouvernement du Canada consent à augmenter son contingent au sein de la force d'urgence des Nations Unies.

\* \* \*

### LES TRANSPORTS AÉRIENS

EXPOSÉ DE LA NOUVELLE POLITIQUE RELATIVE AUX  
OPÉRATIONS INTERNATIONALES ET INTÉRIEURES

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je dépose aujourd'hui à la Chambre un exposé de politique et de principes ayant déjà reçu l'approbation du gouvernement et appelé à régir les opérations internationales des compagnies aériennes Air Canada et CP Air; cette politique apporte aussi des précisions sur d'autres questions concernant les transports aériens.

Tout d'abord, monsieur l'Orateur, je voudrais faire remarquer qu'en tant que pays, nous devons avoir notre juste part du marché international, tout en assurant au public canadien un service intérieur satisfaisant.

Je considère important que les membres du Parlement se souviennent, en étudiant cet énoncé de politique, des développements historiques de la politique canadienne des transports aériens. L'élaboration d'une telle politique, en effet, est fondée sur un processus continu par lequel le gouvernement doit établir des lignes de conduite tant au sujet des services intérieurs que des opérations internationales. Il y a un triple objectif à atteindre. Cette politique doit en premier lieu assurer un service aérien sûr, efficace et pratique en vue de répondre aux besoins des voyageurs canadiens; ensuite, elle doit contribuer à l'essor économique et social de notre pays et enfin, voir à ce que les divers services de transports aériens soient raisonnablement équilibrés afin de créer un climat qui favorise un développement continu, efficace et profitable de l'industrie des services aériens, sans pour autant imposer de charges trop lourdes à l'ensemble des contribuables.

[Français]

Avant les énoncés de politique de 1964, 1965, 1966 et 1967 sur les activités intérieures et internationales, notre politi-

que s'était surtout développée à partir des initiatives prises par Air Canada ainsi que des décisions d'ordre commercial des autres transporteurs, notamment CP Air.

En 1965, le ministre des Transports annonçait des lignes de conduite au sujet des services internationaux déterminant les aires géographiques allouées à Air Canada ainsi qu'à CP Air. La répartition ne tenait pas compte de toutes les parties du monde pouvant éventuellement être desservies. Il n'était pas possible non plus, à l'époque, de définir très nettement les espaces géographiques sans nuire aux réseaux de routes aériennes graduellement établis par ces deux compagnies.

On publiait ensuite, en 1966, un exposé politique visant à reconnaître un rôle particulier défini par genre d'intérêts à cinq transporteurs régionaux. Mon prédécesseur, l'honorable Jamieson, apportait encore des précisions à cette politique en 1969, laquelle demeure encore fondamentalement la même aujourd'hui. Ainsi a-t-on permis une croissance progressive de ces cinq transporteurs régionaux, tout en leur accordant une assez grande liberté d'action quant à leurs services internationaux de vols affrétés. Le gouvernement ne tient pas à laisser espérer aux transporteurs régionaux un genre de croissance qui les rende vraiment capables de faire concurrence aux deux grandes sociétés canadiennes. Une telle tangente ne ferait que perturber le genre bien viable de la croissance actuelle, et risquer de faire apparaître des types d'activités non souhaitables et fortement subventionnées. A cet effet, un certain nombre de routes ont été transférées des lignes aériennes principales aux transporteurs régionaux.

[Traduction]

En 1967, une politique portant sur les services transcontinentaux était élaborée à l'intention des compagnies nationales; on y réaffirmait la prérogative pour Air Canada et CP Air d'assurer des services transcontinentaux, mais en s'appuyant sur une formule qui accordait encore la prédominance à Air Canada. On assumait, en effet, que celle-ci devait jouer un rôle de première importance et répondre aux besoins du public canadien en étant susceptible d'être ainsi appelée, à l'occasion et à cause de l'intérêt public, à fournir des services non nécessairement justifiables du strict point de vue commercial.

En outre, le gouvernement s'attend 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. Il est essentiel que cette politique sur le transport transcontinental continue d'être appliquée, quoique j'ai demandé un rapport sur la possibilité d'assouplir certaines restrictions aux opérations de CP Air qui l'obligent à commencer ou à terminer tous ses vols à Montréal ou à Vancouver.

En ce qui concerne la rentabilité, les services long-courrier à l'intérieur du Canada et certains services internationaux se sont révélés être un apport financier très précieux pour les deux compagnies. L'importance des routes internationales pourrait changer considérablement sous l'influence des habitudes des voyageurs canadiens ou encore