

domaines, mais c'est sans doute très démoralisant pour les employés d'Air Canada de se voir ainsi supplanter. Nombre des employés actuels d'Air Canada ont beaucoup d'avenir et son très doués. S'ils estiment que le gouvernement va adopter des politiques qui les empêcheront de parvenir au sommet, ils pourraient bien quitter la Société. J'espère que le gouvernement examinera cet aspect de la situation.

Ce qui importe le plus, c'est que le gouvernement prenne une décision. Cet état de choses dure depuis des mois, et les rumeurs qui circulent n'ont rien amélioré. Les Canadiens ont le droit de savoir qui dirigera Air Canada. Si le gouvernement opte pour un régime de coprésidence, pour ainsi dire, nous devrions savoir où on cessera de se renvoyer la balle. Je présume qu'il y aura deux présidents d'Air Canada, l'un «parachuté» de l'extérieur outre le vice-président administratif. Qui prendra les décisions finales? Le partage des pouvoirs dans ce domaine devra être nettement précisé au moment des nominations.

Le ou les nouveaux dirigeants d'Air Canada devront prendre de nombreuses décisions. Il faudra bien inculquer cette nécessité aux personnes qui accepteront la responsabilité ultime. Par exemple, le nouveau président d'Air Canada devra trancher la question du transport aérien des marchandises et des aménagements. La plupart des autorités en matière de transport aérien reconnaissent que, d'ici dix ans, le volume du transport aérien des marchandises s'accroîtra de 600 p. 100. Il faudra élaborer très soigneusement les plans relatifs aux aéroports pour tenir compte de cette énorme augmentation du volume des marchandises sans parler de celle du nombre de voyageurs.

A cet égard, nous devons aussi envisager les marchandises expédiées en containers. C'est une question fort importante pour les compagnies de chemins de fer et de navigation. Elle est aussi importante en matière de transport aérien. L'utilisation de containers pour le transport aérien des marchandises a commencé il y a environ un an. Il s'est accru énormément au cours de l'année dernière et on estime que cet usage se répandra d'ici un ou deux ans. Cette augmentation va multiplier les problèmes que devra régler la Société, notamment en ce qui concerne le dédouanement des marchandises transportées par avion de l'étranger. Divers ministères, entre autres celui du Revenu national, devront être consultés par les fonctionnaires d'Air Canada afin d'accélérer le dédouanement des marchandises arrivant par avion.

Cela soulève d'autres difficultés, notamment l'emploi d'ordinateurs pour faciliter le transport aérien des marchandises, tant au pays qu'à l'étranger. Il faut aussi penser au genre de connaissances qui seront utilisés et traités par les ordinateurs. Toute cette affaire exige beaucoup de réflexion et de soin.

Il faut aussi penser au genre d'appareils qui seront employés. Il est arrivé qu'Air Canada commande des appareils qui, à leur livraison, étaient déjà démodés, notamment le Vanguard. C'est un bon appareil, mais il serait moins économique que certains autres. On m'a fait savoir qu'Air Canada aurait acheté d'autres avions à réaction au lieu du Vanguard s'ils avaient été disponibles. Je sais qu'Air Canada a déjà un droit d'option sur certains types d'appareils qu'on est en train de mettre au point. Il faudra prendre une décision à cet égard.

Nous devons aussi considérer les avions à réaction géants et leur aptitude à transporter des containers normalisés. Il y a quelque 200 containers d'enregistrés pour les avions. Il faudra peut-être les réduire à 17 environ en vertu des règlements internationaux du transport aérien. Nous devons nous arrêter sur ce point. Voilà le genre de problèmes que le nouveau chef d'Air Canada devra résoudre.

Il faut songer aux dimensions des pistes où pourront atterrir les avions à réaction géants et peut-être les nouveaux appareils à réaction supersoniques qui en sont encore au stade de l'essai. Comment de tels avions pourront atterrir dans des villes comme Montréal et Toronto où se trouvent des quartiers résidentiels à proximité du terminus aérien? Peut-être faudrait-il songer à aménager des aéroports près de l'océan pour ces nouveaux appareils à réaction et prévoir un service de petits avions afin d'assurer le transport des passagers des aéroports aux grandes villes. Voilà les problèmes qui se poseront au nouveau président d'Air Canada, et le plus vite il sera désigné, le mieux ce sera.

• (12.10 p.m.)

La question suivante concerne le service-voyageurs du National-Canadien. Tandis que le Pacifique-Canadien a tout fait pour se libérer du service-voyageurs, au détriment des Canadiens, le National-Canadien a adopté une tout autre attitude. Il a supprimé un certain nombre de trains de voyageurs, et j'en parlerai un peu plus loin. D'autre part, il a mis tout en œuvre, et c'est à son honneur, pour accélérer de toute façon le service-voyageurs dans les régions très peuplées. Je pourrais vous parler du nouveau Rapido, qui fait le trajet entre Toronto et Montréal, et de trains