

Politiques des transports

Transair et un représentant de notre compagnie aérienne nationale sont entrés en pourparlers sur la possibilité que le transporteur aérien régional se lance dans une opération distincte mais à frais partagés dans le courant de l'automne de l'année prochaine.

La signature d'un bail de cinq ans ferait partie des clauses de l'accord.

Il ne manque pas de hangars à Winnipeg. Il existe un certain nombre de vieux hangars d'Air Canada qui peuvent recevoir les 727, DC-7 et DC-8. Il existe également un hangar qui peut recevoir les appareils à réaction pas plus gros que le 707. Nous n'avons certainement pas besoin de ce hangar, mais nous l'avons désormais sur les bras. Il nous reste à découvrir ce que le gouvernement a l'intention d'en faire car les contribuables vont devoir acquitter les frais d'entretien de ce hangar monstrueux qui deviendra certainement un éléphant blanc.

L'article continue ainsi:

Ne prévoyant pas l'utilisation à 100 p. 100 de cette installation, la société Air Canada estime qu'en louant l'espace de ce hangar, elle pourrait le rendre utile en attendant le jour où elle pourra l'intégrer dans son système actuel d'entretien de ses avions de ligne.

Le personnel du hangar d'entretien s'occupe de vider les cendriers et d'accomplir des menus travaux sur les appareils.

La société n'a aucun avion ayant sa base à Winnipeg et utilise les installations de la CAE quand il est nécessaire de mettre un avion à couvert.

Si la société peut utiliser les installations de la CAE, je me demande pourquoi nous avons besoin d'un hangar de 15 millions de dollars.

Il y a un autre aspect. La Transair négocie actuellement un projet de fusion avec la Pacific Western Airlines. Si la fusion a lieu, tous les travaux d'entretien seront effectués en Colombie-Britannique et en Alberta. Et alors ni Air Canada ni Transair n'auront à louer de l'espace dans ce hangar de 15 millions.

La semaine dernière encore, M. Claude Taylor, président d'Air Canada, était de passage à Winnipeg. Voici ce qu'il disait:

... Air Canada dispose maintenant d'un personnel d'entretien assez nombreux à Winnipeg pour utiliser immédiatement la moitié du hangar de 80,000 pieds carrés que l'on est à construire sur les terrains de l'aéroport.

Le président d'Air Canada a dit que sa société n'a conclu aucun accord avec la société Transair au sujet de l'utilisation du hangar d'entretien qui a coûté 12 millions et que l'achat par la PWA pourrait modifier l'orientation des entretiens qui ont eu lieu.

A l'heure actuelle, on fait des pieds et des mains pour trouver un moyen d'utiliser ce hangar monstrueux. J'espère que le ministre des Transports (M. Lang) participera au débat plus tard. Étant donné le malaise actuel et l'incertitude qui règnent au Québec, le gouvernement fédéral et Air Canada devraient songer sérieusement à redéménager une partie des services de révision et d'entretien à Winnipeg pour trouver ainsi une utilité à cette monstrueuse bâtisse. Nous devons trouver un moyen de l'utiliser. Étant donné la taille du bâtiment, on pourrait effectuer à Winnipeg les travaux de révision des 747 et des L1011.

Je voudrais éclaircir un autre point. Lorsque j'avais la parole hier soir, lors de l'étude du bill C-7, le ministre d'État chargé du multiculturalisme (M. Guay) a lancé une remarque. Il a invoqué le Règlement, mais, naturellement, le Règlement n'était pas en cause du tout: d'ailleurs, jamais ses protestations n'intéressent le Règlement. Il a dit et je cite:

Je tiens à consigner au procès-verbal que je suis tout à fait satisfait de la construction du hangar de la base d'Air Canada à Winnipeg. La population de Winnipeg y tenait également.

La population de Winnipeg ne voulait rien de tel. On ne m'a jamais présenté de requêtes à ce sujet pas plus qu'on en a présenté à d'autres.

[M. McKenzie.]

Le ministre a poursuivi en ces termes:

Je m'étonne d'entendre le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie) parler d'éléphant blanc à ce propos.

Ce sera un éléphant blanc si on ne trouve pas le moyen de l'utiliser à des fins utiles.

C'est lui qui a insisté pour l'avoir...

Je n'ai jamais insisté pour avoir un hangar de 15 millions de dollars, j'ignore où il va chercher de telles idées. Il ajoute: «C'est lui qui a insisté pour l'avoir, et maintenant il parle contre.» Eh bien pas du tout! Comme d'habitude, il brouille tout. Au cours des campagnes de 1972 et 1974, lorsque nous avons demandé qu'on ramène à Winnipeg une partie de la division révision et entretien, nous n'avons certainement pas demandé la construction d'un hangar de 15 millions. Il y en a déjà suffisamment à Winnipeg.

● (2100)

Reprenons d'un peu plus loin cette affaire du déménagement à Dorval des travaux de révision. Le dernier déplacement a eu lieu en 1969, et à l'époque l'ex-ministre de la Défense nationale, le député de Winnipeg-Sud (M. Richardson), affirmait: «C'est une des plus mauvaises décisions jamais prises au Canada». Rien n'était plus vrai. Ce geste sera sûrement le plus coûteux jamais décidé par une compagnie aérienne, et il s'est révélé désastreux à plus d'un titre pour l'exploitation de la compagnie.

Air Canada, autrefois Lignes aériennes Trans-Canada, a été créée en 1937 par le gouvernement fédéral de l'époque. Winnipeg avait été choisi comme centre de révision par un groupe impartial de spécialistes américains de l'aviation, qui ont tenu compte de tous les facteurs en jeu: avantages du climat sec, ciel dégagé pour le vol, prix des terrains, coûts de construction et la fiscalité. On peut supposer que ces spécialistes n'avaient pas de parti pris et qu'ils cherchaient à implanter l'entretien au point le plus avantageux du Canada, et c'est ce qu'ils ont fait.

Avant que la base ne soit située à Montréal, plusieurs études ont été effectuées. On s'est notamment adressé à une firme bien connue, celle de Wallace Clark, dans le but évident d'obtenir une recommandation en faveur de Montréal, et je m'explique. La suite de l'histoire prouve bien le coup monté et le mépris le plus absolu pour la vérité. En refusant de publier le rapport des consultants, Air Canada a fait voir jusqu'où on peut aller pour aboutir à ses fins. Car finalement il a bien fallu qu'arrivent au jour les données du rapport Wallace Clark, prouvant que Winnipeg était l'endroit où l'entretien pouvait s'effectuer au minimum de frais. Cependant, Wallace Clark avait éliminé Winnipeg parce qu'on lui avait dit que le DC-8 ne s'y poserait pas. Or c'était faux. Il s'y est posé des milliers de fois, et voilà des années que cela dure. Le DC-8 fait escale à Winnipeg et il faut bien qu'il continue de le faire.

J'espère que le ministre nous donnera des explications sur l'utilisation qu'on va faire de son hangar de 15 millions de dollars. D'après les déclarations du président d'Air Canada et d'autres personnes, il est difficile de savoir exactement ce qu'on en fera. Le ministre nous le dira peut-être ce soir. Le ministre prend maintenant des décisions pour Air Canada, construit des hangars pour cette société et en acquitte les frais en puisant dans le trésor public. Il est donc étroitement mêlé aux affaires d'Air Canada, à l'instar du premier ministre et j'espère qu'il nous précisera la situation ce soir.