

Beaucoup de gens se plaignent des vols d'Air Canada à l'intérieur du pays, notamment du fait que la traversée de l'Atlantique coûte souvent moins cher qu'un vol sur une même distance effectué au pays. Nous avons examiné la chose en comité avec les représentants d'Air Canada, mais d'après moi, on ne nous a jamais expliqué de façon plausible pourquoi il en coûte plus cher aux Canadiens pour survoler leur pays que pour survoler l'océan.

Selon M. Yves Pratte, président du Conseil d'administration et directeur général, le problème vient surtout de ce que la direction d'Air Canada ne sait pas quel rôle la société doit jouer au titre des services. M. Pratte a témoigné le printemps dernier devant le comité des transports. On lui a alors demandé de définir le rôle d'Air Canada par rapport au service à assurer au public. Je vous cite ses paroles:

Le problème fondamental c'est que le gouvernement doit définir le rôle et la fonction d'Air Canada. Une fois cette définition donnée, je suis convaincu que nous pourrions nous acquitter de notre tâche. Mais ce n'est pas à nous de décider du rôle que nous devons jouer. Nous pouvons bien faire des suggestions, mais le rôle d'Air Canada doit être défini par le gouvernement, dans le cadre de sa politique d'ensemble.

À la suite de la déclaration de M. Pratte, le ministre a été interrogé à la Chambre à ce sujet. Comme en fait foi le *Star* de Toronto en date du 28 juin 1971, il aurait déclaré:

Nous aimerions accorder à Air Canada un mandat bien défini, mais il est difficile d'être précis. J'étudie la question depuis deux ans.

Si ce n'est pas là reconnaître l'absence de politique générale du gouvernement, je voudrais obtenir d'autres explications du ministre à ce sujet plus tard.

Quelle est la politique du gouvernement, s'il en est? D'après M. Dan Burtnick, conseiller juridique de l'Ontario, le gouvernement fédéral ne semble pas en avoir. Lors d'une séance du comité permanent des transports et des communications tenue le 29 mai, M. Burtnick a déclaré:

Le gouvernement de l'Ontario croit que le réseau de transport-voyageurs en Ontario et au Canada ne peut pas être exploité selon les besoins. Nous estimons que les besoins futurs en matière de transport-voyageurs nécessitent une politique coordonnée en vue de fournir ces services. Nous croyons que tant que ces besoins minimaux n'auront pas été établis, il est illogique d'accepter des demandes d'interruption de services. Nous croyons en outre qu'une enquête de ce genre doit être liée à une étude coordonnée de l'interdépendance des divers autres moyens de transport-voyageurs.

Je le répète, il incombe au gouvernement fédéral d'adopter en matière de transport la politique coordonnée dont parle M. Burtnick. Malheureusement, aucune politique précise et valable ne semble s'appliquer séparément ou en commun à Air Canada ou aux autres modes de transport. Maintes fois nous avons demandé au gouvernement, tant à la Chambre qu'ailleurs, de définir avec précision sa politique en ce qui a trait au transport aérien régional. Que je sache, cette déclaration se fait toujours attendre. Dans certaines régions du Canada, notamment celle de l'Atlantique et quelques régions de l'Ouest, Air Canada détient ni plus ni moins qu'un monopole des services. Les transporteurs régionaux sont prêts à compléter ces services; cependant, la politique—ou l'absence de politique—du gouvernement leur interdit de fournir ces services connexes.

• (1510)

C'est comme si les seules autorités habilitées à décider de la qualité et de la quantité des transports au Canada étaient les compagnies intéressées d'une part, et les gouvernements provinciaux et municipaux d'autre part. Les

[M. Thomas (Moncton).]

pouvoirs sont disséminés et les services de transport, qu'ils appartiennent à l'ensemble des Canadiens, comme c'est le cas pour Air Canada et les Chemins de fer nationaux, ou qu'ils appartiennent à des entreprises privées comme c'est le cas pour le Canadien Pacifique et les diverses compagnies de camionnage, semblent rivaliser pour voir qui fera les plus gros bénéfices au détriment du contribuable canadien. Il s'ensuit une augmentation des taux de transport par camion et par bateau, et des tarifs voyageurs et marchandises—encore une fois au détriment du contribuable.

Je ne refuse pas aux sociétés ferroviaires et aux compagnies de transport le droit de hausser leurs taux pour faire face aux dépenses accrues découlant de nouvelles conventions collectives et de l'augmentation des frais. Toutefois, je prétends qu'il incombe au gouvernement d'élaborer une politique qui permettra aux chemins de fer d'acquitter ces frais accrus, de soutenir la concurrence et de fournir au besoin les services publics essentiels subventionnés par la trésorerie, comme l'a promis M. Pickersgill et conformément au préambule de la loi nationale sur les transports.

Le gouvernement peut éprouver de la difficulté à saisir ce principe, car sa politique en matière de transports semble être en grande partie axée sur la rentabilité. Par exemple, lorsqu'une demande est présentée, aux termes de la loi, en vue d'interrompre un service-voyageurs, la fréquence et l'horaire des trains durant une journée ne font l'objet d'aucune vérification de la part de la Commission canadienne des transports à moins qu'elle ne décide de prendre l'initiative et qu'elle n'ordonne de maintenir une certaine fréquence. En outre, comme je l'ai souligné à plusieurs reprises, il est presque impossible d'obtenir une subvention à l'égard d'un service précis sans demander l'autorisation d'abandonner complètement ce service. Encore une fois, on insiste sur la rentabilité telle que déterminée par les états de profits et pertes préparés par le service de comptabilité de prix de revient des chemins de fer—et l'exactitude de ces états a été maintes fois mise en doute—plutôt que sur les conséquences sociales et les difficultés découlant de l'abandon d'un service-voyageurs. Bref, non seulement le gouvernement fédéral n'a-t-il pas réussi à élaborer une politique de transport un tant soit peu logique, mais il a même compromis gravement ce qui lui tient lieu de politique.

Les problèmes de transport deviennent si critiques que s'ils ne sont pas résolus bientôt, et ce en vue des besoins futurs, ils pourront devenir non seulement difficiles mais impossibles à résoudre. Les statistiques sur la pollution et sur la croissance urbaine le démontrent. Dans les grandes villes du Canada, l'automobile est responsable d'environ 60 p. 100 de la pollution de l'air. Le député de Vegreville (M. Mazankowski) n'aime pas entendre cette déclaration, mais, malheureusement, elle est vraie. Il y avait en 1970 plus de 100 millions de voitures et camions en Amérique du Nord. Vers 1980, ce nombre atteindra 180 millions, ce qui n'est guère consolant pour le député de Vegreville. Durant les heures de pointe, le long des artères principales du Toronto métropolitain, la concentration en oxyde de carbone varie de 25 à 50 parties par million et atteint parfois 150 parties par million. Une étude faite récemment à l'Université de Stanford a démontré que la résistance des volontaires qui avaient accepté de faire un travail normal s'était trouvée de beaucoup réduite après qu'ils eurent aspiré des concentrés d'oxyde de carbone de 50 parties par million pendant 79 minutes seulement.