

Air Canada

Il n'est que raisonnable que, si une ligne aérienne offre un voyage organisé par exemple, elle s'occupe de trouver des hôtels pour les passagers des transports aériens. De même, il est important que Air Canada puisse transporter par camion le fret aérien dont elle s'occupe. Il est extrêmement important que Air Canada soit intégrée de façon à pouvoir s'occuper d'hôtellerie et transporter son fret aérien par camion.

Ce qui m'irrite, c'est que des hôtels appartenant au peuple canadien soient cédés à la chaîne Hilton pour qu'elle en assure la gestion. Il me semble que cela ne correspond pas aux meilleurs intérêts des Canadiens et en particulier des voyageurs. Par exemple, l'hôtel Vancouver se trouve en grève à l'heure actuelle. Il est administré par la chaîne Hilton en vertu d'un contrat du CN. Il n'y avait jamais eu de grève en 26 ans chez les travailleurs de l'hôtel Vancouver, mais depuis que sa gestion a été cédée à la chaîne Hilton, comme par hasard survient la première grève. C'est l'une des choses qui nous préoccupent lorsque des hôtels sont cédés à des entreprises étrangères aux fins d'administration.

Je parviens toujours à formuler des accusations à partir des arguments de mes collègues à ma droite. Ces derniers s'opposent aux interventions du gouvernement dans le milieu des affaires, dans le soi-disant secteur privé. Cependant, lorsque ce même secteur privé connaît des difficultés et qu'il a besoin de prix de soutien pour ses produits, ceux-ci s'étant effondrés sur le marché à cause du jeu de la libre concurrence, il n'hésite pas à demander alors des subventions et des aides du gouvernement.

Ainsi que mes collègues à ma droite le savent fort bien, une des choses qui nous manquent dans ce pays, c'est un marché libre. Nous avons un marché qui est dirigé. Que cela plaise ou non à mes collègues, ce sont les géants de chaque secteur qui établissent la norme. Ce qui me frappe c'est le fait que le système de la libre entreprise n'est pas en faveur de la concurrence; il vise à contrôler le marché afin de pouvoir profiter de tous ses effets d'entraînement sur le plan économique.

On nous a invités à étudier de l'histoire ancienne. Nous savons fort bien que les contribuables de notre pays ont construit le CP en accordant à la société des millions d'acres de terre. Aujourd'hui, lorsque les contribuables de différentes villes de notre pays, plus particulièrement ceux de la ville de Sudbury où le CP est situé dans le centre-ville, désirent récupérer des terrains du CP, ce dernier leur déclare qu'ils devront payer pour le faire. Comme je l'ai déjà dit, à l'origine, la terre a été donnée au CP qui, en retour, était tenu de fournir un service. Nous avons maintenant un parfait exemple de ce qui se produit lorsque différents modes de transport administrés par le CP et le CN se font concurrence pour attirer le public qui voyage en train.

La concurrence n'est pas la solution aux difficultés du transport ferroviaire. Nous n'avons pas le nombre de voyageurs suffisants pour que ces deux géants soient rentables. Nous savons qu'ils parcourent de longues distances et que leurs frais d'entretien sont très élevés, mais il est illogique de s'attendre à ce que les deux sociétés réalisent des profits quand leurs parcours sont à peu près parallèles. Il n'est donc que normal que le gouvernement se préoccupe avant tout, en matière de transports, de fournir des services.

Quand la Commission canadienne des transports a fait l'étude du parcours est-ouest de Montréal à Ottawa, Sudbury,

[M. Rodriguez.]

Thunder Bay jusqu'à Winnipeg, deux sociétés aériennes, la Nordair et Air Canada ont présenté des demandes pour obtenir ce parcours. La Nordair a exercé beaucoup de pressions sur la Chambre par l'entremise des députés du nord de l'Ontario.

M. Peters: Règlement.

M. Rodriguez: Ils ont tenu de grands cocktails parties, des vin et fromage. Ils ont festoyé . . .

M. Peters: Règlement.

M. Rodriguez: Le député de Timiskaming (M. Peters) peut invoquer le Règlement tant qu'il voudra, mais il était là et il en faisait partie. Il est allé à l'hôtel Carleton Towers où les députés festoyaient.

Une voix: Y êtes-vous allé aussi?

M. Rodriguez: Non, je n'y étais pas. Je refuse que l'on essaie ainsi de m'influencer.

M. Baker (Grenville-Carleton): Et la Fédération des enseignants? Allez-vous à leurs réunions?

M. Rodriguez: Non. Je n'y vais pas. Je vais à leurs cocktails parties, mais ils ne cherchent pas à obtenir un permis. Les députés répandent des calomnies. Il se trouve que je suis membre de la Fédération des enseignants de l'Ontario et comme tel je suis plus ou moins membre honoraire aux réunions de la fédération.

M. Peters: Vous êtes l'un des nababs de la Fédération.

M. Rodriguez: La société Nordair a fait une grande fête pour les députés de l'Ontario et je suis heureux de dire que mon collègue du Timiskaming y a assisté. Le lendemain, ce fut le moment de la propagande. Ils réclamaient des lettres d'appui à la Nordair qui avait demandé à la CCT d'exploiter le trajet Montréal-Sudbury-Winnipeg. J'ai accordé mon appui à Air Canada.

● (1540)

M. Peters: Dites-nous ce qui est arrivé après qu'ils l'eurent obtenu.

M. Rodriguez: Oui, Air Canada l'a obtenu, et elle l'exploite . . .

M. Peters: Elle l'a obtenu, mais elle ne l'exploite pas.

M. Rodriguez: Je ne dirais pas cela.

M. Peters: Soyez franc.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Règlement!

M. Rodriguez: J'emprunte Air Canada pour venir à Ottawa de Sudbury et je descends à 3 h 45. Je quitte Sudbury à 2 h 50. C'est une route fort rentable et très achalandée. J'ai favorisé Air Canada parce qu'elle doit souvent exploiter des itinéraires non rentables. C'est pourquoi Air Canada a le droit de desservir aussi des itinéraires rentables.

Le gouvernement doit accepter ce concept de transport. Ce n'est pas une question de rentabilité. C'est une question de service public qu'il s'agisse des transports aériens, ferroviaires ou routiers. En Ontario, la Grey Coach relie Sudbury à Toronto. Elle est la propriété du peuple ontarien, par l'intermédiaire de la CCT. M. Eddie Goodman, le valet de M. Davis, a fait appel auprès de la Commission des transports de l'Ontario et, chose étonnante, a fait triompher la Greyhound qui est une société privée américaine. Par conséquent, la Grey Coach