

Cette déclaration très importante avait été faite à la 34^e réunion annuelle de l'Association canadienne du transport aérien. Voici ce qu'avait déclaré le président de cette association dans le 34^e rapport:

Il serait impardonnable que je ne signale pas la déception et la frustration que ressent notre industrie devant l'incohérence de la politique gouvernementale. Non seulement n'a-t-on pas donné suite aux principes antérieurement énoncés au sujet des transporteurs principaux et régionaux, mais on n'a élaboré aucune politique concernant d'autres secteurs de l'industrie. A peu près toutes les sociétés canadiennes de transport aérien sont grandement handicapées lorsqu'il s'agit pour elles d'arrêter des plans, d'acheter de nouveaux appareils et d'assurer le maintien de leur activité d'une façon rentable, par suite du retard à établir une politique efficace concernant le transport aérien.

On pourrait croire qu'il y a eu depuis beaucoup de progrès. Cependant, le ministre des Transports (M. Jamieson) semble grand parleur mais petit faiseur, car j'ai sous la main le 36^e rapport annuel de l'Association canadienne du transport aérien de l'année terminée le 30 septembre 1970 et voici ce que ce rapport dit à la page 5:

Il semble probable que la mesure qui s'impose en définitive, c'est une modification pertinente de la loi sur l'aéronautique. Dans une lettre adressée au ministre récemment, nous lui avons demandé de nous confirmer que la Commission canadienne des transports est chargée de l'application de la loi sur l'aéronautique et qu'elle prendra les mesures nécessaires à son application. Nous attendons la réponse du ministre.

Cette question est en souffrance depuis trois ans. L'année dernière, j'ai cité le rapport annuel de 1968 de l'Association du transport aérien. Je viens de citer celui de 1970. J'espère ne pas avoir à lire un extrait semblable du rapport de 1971. S'il faut modifier la loi sur l'aéronautique, j'espère que le ministre agira.

Chaque fois qu'un député pose une question au ministre des Transports, tout ce qu'il reçoit comme réponse est un flot de mots. C'est déplorable. Lorsqu'on consigne au compte rendu un texte qui démontre toute la méfiance de l'Association du transport aérien à l'égard du ministère des Transports, méfiance qui se manifeste depuis trois ans, et qu'aucune initiative n'est prise, on commence à s'inquiéter. On devrait dire au ministre des Transports: «Nous allons juger votre verbiage par vos actions», et s'il était à la Chambre, je le lui dirais volontiers.

J'ai encore une chose à dire. De façon générale, les états financiers et les rapports annuels d'Air Canada et du CN sont soumis à l'étude du comité permanent des transports. L'an dernier, il régnait une grande confusion dans le fonctionnement d'Air Canada et les emplois d'un certain nombre de personnes étaient menacés. Nous avons tenté, mais en vain, de faire comparaître des représentants d'Air Canada devant le comité des transports. Avant qu'on adopte promptement ce bill, le ministre nous promettra, j'espère, que des représentants seront invités à comparaître cette année devant le comité et que l'on accordera une priorité toute particulière à ce compte rendu, vu qu'il n'était pas disponible l'an dernier.

● (12.50 p.m.)

Air Canada est en difficulté et accuse un déficit en raison de la réduction du trafic-marchandises et du transport-voyageurs, à l'intérieur comme à l'extérieur du pays.

[M. Horner.]

Il semble aussi régner une certaine confusion quant aux directives établies pour l'achat de nouveaux appareils. Le Canada devrait donner l'exemple et déclarer que nous n'avons vraiment pas besoin d'avions supersoniques pour le transport des passagers. Je ne pense pas qu'on en ait besoin avant vingt ans. Les avions géants à réaction sont d'excellents appareils et nous les verrons encore longtemps sans doute au Canada avant de pouvoir les utiliser à plus de 60 p. 100 de leur capacité-voyageurs de long-courriers, dans les vols nationaux et internationaux.

Ce sont là certains des problèmes qui nous confrontent. Croyons-nous que les jets supersoniques feront plus de tort dans le domaine de la pollution qu'ils ne se révéleront utiles? Et il y a la question épineuse des frais qu'ils ajouteront à l'aménagement d'installations aux aérogares, etc. Le seul fait de déplacer avec un tracteur un 747 à l'aéroport pour le mettre en position de chargement coûte \$150,000. Il ne s'agit que de tirer l'avion et il en faut plusieurs à chaque aéroport, et un doit être disponible à chaque endroit où un 747 doit atterrir. On peut s'imaginer à quel point les frais augmentent lorsqu'on passe du DC-8 allongé ou du Lockheed 710 au 747. Alors qu'arrivera-t-il avec le jet supersonique? Comme les aéroports seront nécessairement très éloignés des centres habités, les voyageurs auront une plus grande distance à parcourir pour se rendre à l'aérogare. Selon le président de la Commission canadienne des transports, ce n'est pas le transport aérien des voyageurs qui pose un problème, mais leurs déplacements sur terre pour entrer et sortir des aéroports, cause des pires embouteillages lorsqu'il s'agit de transport d'une ville à l'autre.

Une autre question qui me tracasse depuis quelque temps, monsieur l'Orateur, c'est la recommandation du comité des transports sur les pensions du Canadien Pacifique. Nous avons présenté un rapport unanime qui apportait au régime de retraite du Canadien Pacifique certains changements avantageux pour un grand nombre de personnes déjà à leur retraite et d'autres qui le seront bientôt. Plus de 32,000 Canadiens bénéficient aujourd'hui de pensions du CN, sous une forme ou une autre. Le coût de la vie a énormément augmenté depuis cinq ou six ans, mais il n'y a pas eu de hausse correspondante des pensions du CN. Le comité est tombé d'accord sur la nécessité d'une augmentation dans le cas des personnes qui reçoivent l'ancienne pension mensuelle de \$25. Ces personnes sont très peu nombreuses et elles ont extrêmement besoin d'une augmentation. Toutefois, monsieur l'Orateur, le ministre de nous a pas dit un mot de l'étude du comité. Le gouvernement va-t-il agir ou recommander au CN de le faire? Le CN nous demande ici de l'aider à financer la construction de lignes secondaires et ainsi de suite, mais il n'est nullement question du régime de pension du CN, si minutieusement étudié par le comité.

Voilà quelques-unes des questions que je me pose depuis des mois au sujet de notre ministère des Transports. Il est regrettable qu'il n'y ait qu'un ministre pour assister au débat. Le ministre des Transports est absent, de même que son secrétaire parlementaire.

Des voix: C'est une honte.