

CN et Air Canada

M. l'Orateur adjoint: Je vois deux députés qui veulent invoquer le Règlement, le député d'Assiniboia et le secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

M. Knight: Monsieur l'Orateur, je crois que nous n'avions pas d'autre motion à étudier pendant l'heure réservée aux initiatives parlementaires. Alors, étant donné l'importance de la motion que nous venons d'adopter, et compte tenu du temps très printanier qu'il a fait aujourd'hui, je pense que nous pourrions convenir de lever la séance maintenant.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur l'Orateur, étant donné le volume considérable de travail que nous avons réalisé cet après-midi, je suis d'accord avec le député.

M. Reynolds: Monsieur l'Orateur, en un jour comme aujourd'hui, alors que nous venons d'adopter une motion comme celle-ci concernant la ville de Delta, que nous appelons la capitale du soleil, et étant donné que c'est le jour le plus ensoleillé qu'il y ait eu à Ottawa depuis que je m'y trouve, je pense que nous devrions lever la séance.

M. Knight: Monsieur l'Orateur, puis-je déclarer qu'il est 6 heures?

M. l'Orateur adjoint: Apparemment, tout le monde semble d'accord pour dire qu'il est 6 heures. Comme il est 6 heures, ou à peu près, je quitte le fauteuil jusqu'à 8 heures.

(La séance est suspendue à 5 h. 16).

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET AIR CANADA

PRESTATION DE FONDS POUR CERTAINES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET LA GARANTIE DE VALEURS ET DE DÉBENTURES

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Turner (Ottawa-Carleton): Que le bill C-164, tendant à autoriser la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1^{er} janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

M. Don Mazankowski (Vegreville): Avant l'heure des initiatives parlementaires, monsieur l'Orateur, j'ai parlé brièvement d'Air Canada et de sa politique de centralisation, surtout en ce qui concerne l'entretien et la réparation des avions. Il me semble qu'un certain nombre de questions se posent à la suite de cette politique, surtout avec l'avènement des gros avions à réaction, le L-1011 et le 747. Je pense que ces avions se trouvent dans la région de Vancouver et que ce serait une très bonne chose de faire une partie de l'entretien et des réparations sur place.

L'autre question porte sur ce qu'il arrivera aux installations de Dorval lorsque l'aéroport de Sainte-Scholastique sera ouvert. Le passage d'un aéroport à l'autre posera certaines difficultés quant aux travaux d'entretien et leur coût. En gros on ne peut que se demander si la centralisation est plus rentable pour Air Canada, si l'entretien des appareils est meilleur et si cette politique est compatible avec la politique actuelle du gouvernement fédéral; celui-ci a en effet annoncé qu'il essaierait de décentraliser les activités dans de nombreux secteurs.

Je manquerais à mon devoir en ne signalant pas quelque chose dans le rapport annuel d'Air Canada qui m'inquiète assez. Le coût énorme des «ventes et promotion» est-il justifié? On a dépensé un montant de l'ordre de 76,5 millions de dollars pour les «ventes et promotion», pour transporter 7,4 millions de voyageurs. Cela revient à \$10 par billet de voyageur. On pourrait aussi demander si Air Canada utilise ces fonds pour placer des annonces d'un quart de page dans le *Globe and Mail* pour encourager les voyages par avion vers Hawaï via Los Angeles en empruntant le réseau Pan Am. On se demande aussi si les frais d'administration de 23,8 millions de dollars, qui reviennent à \$3 par billet de voyageur, sont justifiés. Nous doutons qu'il y ait pu y avoir de diminution des frais d'administration, tout particulièrement lorsque nous constatons que le conseil d'administration d'Air Canada comprend 19 ou 20 vice-présidents.

Un autre point d'interrogation se rapporte à l'inopportunité de l'achat de Wardair par Air Canada. On a invoqué, pour justifier cet achat le rôle important qu'a pris cette compagnie dans le domaine des vols nolisés. Or, monsieur l'Orateur, Air Canada assure 34 p. 100 des transports nolisés au Canada, tandis que Wardair en assure environ 27 p. 100 et le Canadien Pacifique environ 10 p. 100. En somme, Air Canada transporte plus de voyageurs au cours d'un week-end d'été que Wardair au cours d'une année. Et pourtant, lorsqu'on a présenté l'affaire au comité des transports, on a soutenu qu'Air Canada avait besoin d'un personnel compétent en matière de transport d'un grand nombre de voyageurs.

Cet argument ne me semble pas valable et je me demande quelles sont les véritables raisons de l'achat par Air Canada d'un tiers des actions de Wardair. Serait-ce simplement parce que la Banque de développement industriel a investi de gros capitaux dans la société Wardair et que cette avance se trouvait compromise dans une certaine mesure? Ce sont des questions auxquelles on doit répondre, monsieur l'Orateur, car l'argument présenté par Air Canada, à savoir que la compagnie avait besoin d'acquérir la compétence de Wardair en matière de transport de nombreux voyageurs ne tient pas debout, à mon avis. Dans l'ensemble, ce monopole entraînera-t-il une baisse des tarifs aériens pour les voyageurs, un accroissement de compétence et de protection pour Air Canada, tout en privant, en réalité, les voyageurs de la faculté de choisir?

Je parlerai maintenant du service aérien dans l'ouest du Canada, notamment dans les villes d'Edmonton et de Calgary. Je note avec intérêt les projets d'Air Canada en vue d'étendre son service aérien régional dans le Nord de l'Ontario et je n'y trouve rien à redire, car je me rends compte qu'il importe d'avoir un service aérien suffisant dans toutes les régions du Canada. Ces projets me semblent plutôt incompatibles avec sa politique, car depuis des années Air Canada tente de s'écarter de l'exploitation régionale. Elle a renoncé au parcours entre Calgary et Edmonton, ce qui a créé une lacune comblée avec succès par Pacific Western Airlines.