

Les subsides

● (1240)

M. Mazankowski: Monsieur le Président, c'est là une excellente question. Je constate qu'elle a fait s'esclaffer le ministre des Transports et l'a fait fuir de la Chambre. En agissant ainsi, il manifeste tout le cas qu'il fait des agriculteurs de l'Ouest et tout le souci qu'il se fait à leur sujet.

En fait, au cours du débat, le gouvernement a dit aux agriculteurs qu'ils recevraient davantage s'ils payaient davantage. Nous constatons maintenant une baisse considérable de 25 p. 100 dans les projets d'investissements ferroviaires. Si c'est équitable, il devrait être également équitable de réduire d'autant la hausse des tarifs que doivent payer les agriculteurs. A mon avis, ce serait là une réaction très claire et très précise.

Les agriculteurs de l'Ouest du Canada n'établissent pas les prix mais les subissent. Chaque fois que leur prix de revient monte à la suite d'une hausse du prix de l'essence, du carburant diesel, des engrais, des produits chimiques ou du tarif-marchandises ils ont plus de mal à soutenir la concurrence sur les marchés internationaux. Une hausse du tarif-marchandises va les rendre encore plus incapables de faire face à la concurrence sur les marchés internationaux tout en réalisant un bénéfice raisonnable.

En fait, la hausse du tarif-marchandises va rendre les agriculteurs de l'Ouest beaucoup moins concurrentiels. Cette hausse survient alors que d'autres importants pays exportateurs augmentent leur aide à leurs agriculteurs, tandis que le Canada réduit l'aide qu'il donnait aux siens.

M. Nowlan: Monsieur le Président, j'aimerais poser à mon collègue une question au sujet de la déréglementation. Il avait commencé à en parler, mais il n'a pu poursuivre, faute de temps. Bien que le principe de la déréglementation existe et suscite beaucoup d'intérêt, le député de Végréville (M. Mazankowski) a parlé vers la fin de son exposé de prix de revient. A cet égard, les droits sur l'essence, les frais de débarquement et les salaires, le barème devrait être réévalué et peut-être réduit. Si nous pouvions en arriver à une déréglementation ordonnée, compte tenu de ce qu'il sait des études qui ont été effectuées et de l'expérience américaine, le député pourrait-il nous dire quelle répercussion cette déréglementation pourrait avoir sur les emplois dans l'aéronautique? Le nombre des emplois diminuerait-il également?

M. Mazankowski: Monsieur le Président, ce n'est pas une question, mais toute une série de questions qu'a posées le député. Il faut bien faire valoir au départ que nous avons un système de transport extravagant et compliqué qui coûte très cher au public en général et aux clients en particulier. D'après nos calculs, il coûte quelque 450 millions de dollars directement et indirectement, par exemple en taxes sur le carburant, sur l'utilisation des installations et sur les billets pour ne parler que de celles-là. Ce ne sont pas les splendeurs dont parle le ministre qui manquent, comme le projet avorté de Pickering et ce gouffre sans fond qui nous coûte 50 millions de dollars par année qu'est l'aéroport de Mirabel. Ce sont les voyageurs qui en font les frais. Les droits d'atterrissage, les taxes et les frais de transport sont beaucoup plus élevés au Canada qu'aux États-Unis. Quand le ministre parle de déréglementer les services aériens, nous le supplions de ne pas laisser les transporteurs aériens se débrouiller dans ce gâchis innommable. Qu'il fasse d'abord le ménage. Qu'il réduise les frais d'exploitation, la

paperasserie et qu'il reprenne les choses en main dans sa boutique. Certes, prendre une décision dans ce domaine est un véritable cauchemar bureaucratique et administratif. Ce sont là tous de graves problèmes qu'il faut régler.

L'autre question qu'il conviendrait d'examiner, c'est le rôle que la société Air Canada est appelée à jouer dans cette affaire. Ce rôle permet de voir ce qui distingue nettement la structure au Canada de celle aux États-Unis. La société détient 60 p. 100 du marché. Elle appartient en outre à la Couronne. Le ministre a donc une tâche double. D'une part, il est le fidéicommissaire des actionnaires d'Air Canada, et à ce titre il doit veiller à leurs intérêts; mais d'autre part, il lui faut également veiller aux intérêts du public voyageur. Comment peut-il concilier ces deux responsabilités? Ce sont là des questions complexes.

Enfin, il y a aussi la question des tarifs aériens moins élevés aux États-Unis, que le ministre ne cesse de citer en exemple, alors qu'au fond seuls les nouveaux arrivants sur le marché du transport aérien, dont l'effectif est de moitié inférieur en nombre à celui des transports reconnus, peuvent se permettre d'offrir des prix réduits puisqu'ils ont acheté du matériel usagé à moitié prix en période de récession, outre qu'ils utilisent deux fois moins d'appareils que leurs concurrents. Leurs coûts à l'unité sont donc bien moins élevés. En faisant allusion à la société People's Express et aux autres nouveaux arrivants sur le marché du transport aérien, le ministre devrait éviter de laisser croire aux voyageurs canadiens qu'il leur sera possible de profiter des mêmes avantages que leurs voisins du Sud. Ces derniers sont beaucoup plus nombreux d'une part, et on leur offre d'autre part un système de «nœuds aériens» fort efficaces. Nous ne saurions ici offrir un service de même envergure.

M. McDermid: Monsieur le Président, j'ai des observations à faire et une question à poser. L'aéroport de Mirabel nous coûte près de 50 millions de dollars par an. La semaine dernière, on y a vu sans doute la plus grande foule rassemblée depuis que les libéraux y ont organisé un cocktail à l'occasion de l'inauguration de cette monstruosité; cette foule était venue voir à son atterrissage un artiste rock dénommé Boy George. Le ministre pourrait peut-être...

Le président suppléant (M. Herbert): A l'ordre, s'il vous plaît. Lors de la période de questions et de réponses que prévoit le Règlement, les députés doivent traiter du discours qui vient d'être prononcé. Je ne vois pas en quoi les observations du député se rapportent au discours de son collègue. Le député devrait s'en tenir, que ce soit par ses questions ou dans ses observations, au discours de son collègue de Végréville (M. Mazankowski).

M. McDermid: J'étais en train de parler de l'aéroport de Mirabel auquel le député a fait allusion dans son discours. Mes observations portaient là-dessus et ma question y aura trait elle aussi, si l'on veut bien me laisser exposer ma pensée. Le ministre pourrait, par exemple, organiser de temps à autre un concert rock dans cet aéroport, ce qui avec le temps le rendrait rentable.

Le ministre a soutenu que la déréglementation permettrait d'éponger le déficit de Mirabel, mais il a négligé de nous expliquer comment. J'ai du mal à croire que la déréglementation puisse donner pareil résultat, car pas un seul transporteur ne veut atterrir dans cet aéroport. Le député pourrait-il nous donner quelques précisions à ce sujet?