

Certaines personnes ont manifesté la crainte sincère que les services aux régions ne soient plus à la hauteur ou que les vols nolisés soient réduits. Cette crainte est légitime; cela ne fait aucun doute. Mais je tiens à dire qu'elles font erreur en s'en prenant à ce règlement en particulier parce que ce dernier stipule clairement que la société Nordair ne peut devenir une filiale d'Air Canada et qu'on s'attend à ce qu'elle continue à exercer le mandat qu'elle a toujours exercé.

En conclusion, si les arguments qu'on fait valoir les porte-parole de l'opposition sont mauvais, ceux du gouvernement sont pires et je suis fier, au nom du NPD d'appuyer la recommandation d'un organisme de réglementation mis sur pied par le gouvernement du Canada.

[Français]

**M. Eudore Allard (Rimouski):** Monsieur le président, j'ai pris connaissance de la motion de l'honorable chef de l'opposition officielle (M. Clark), et je crois qu'elle vient à point. Même si je n'accepte pas complètement la teneur de la motion, je crois qu'elle nous permet d'attirer l'attention du peuple canadien sur le manque de leadership dans la politique relative aux transports au pays.

Monsieur le président, je voudrais tout d'abord me reporter au mois de juin 1975, alors que l'ancien ministre des Transports et ancien député de Langelier, aujourd'hui sénateur, dévoilait les principes qui guideraient la politique gouvernementale des transports. Il y avait à ce moment-là trois idées de force qui se dégagent de sa déclaration, soit l'accessibilité, la rentabilité et la prédominance active du gouvernement dans l'aménagement d'un réseau de transport au pays. Monsieur le président, je citerai l'un des principes de base que l'on retrouvait dans cette déclaration du ministre:

Le réseau des transports canadiens doit être accessible, équitable et efficace, plutôt qu'économique, efficace et adéquat.

Cela signifiait tout simplement que le gouvernement ne se fiait plus aux mécanismes de la concurrence pour assurer un service à l'ensemble de la population. Il entendait faire des transports un outil politique national plutôt qu'un appui passif à l'entreprise privée.

Au cours des trois années qui ont suivi cette déclaration d'intentions, comme d'habitude peu de choses se sont réalisées à l'exception de la mise sur pied de VIA Rail. J'ai toujours appuyé le projet de VIA Rail, parce que la duplication et à plusieurs endroits la multiplicité des services ferroviaires de voyageurs contribuaient à la détérioration des services et à la désaffectation des trains. Le gouvernement était en voie, par son système de transport par train, d'entraîner pour les trains de voyageurs ce qui est arrivé à notre marine marchande. Monsieur le président, en ce qui concerne la marine marchande, j'aurai sûrement l'occasion de revenir sur ce sujet au cours des prochaines semaines. Aujourd'hui je me bornerai au cas qui est cité dans la motion.

On n'est pas sans savoir, monsieur le président, qu'étant donné les grandes distances qui séparent nos régions les unes des autres, le transport aérien est vital pour le pays. J'ai eu l'occasion de revenir à la charge à plusieurs reprises l'an dernier pour réclamer des améliorations du service aérien tout à fait inadéquat surtout dans la région de la basse Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine. En effet, les aéroports à Gaspé et

### *Transports aériens*

aux Îles-de-la-Madeleine ne possèdent pas encore les installations nécessaires pour permettre l'atterrissage aux instruments. Pour revenir au cas précis de la compagnie Nordair dont fait mention la motion aujourd'hui, cette dernière dessert en grande partie le Nord-Ouest du Québec et est également engagée dans les vols nolisés. C'est une compagnie viable, bien sûr. Mais ce que je reproche ici au gouvernement c'est d'avoir tout simplement damer le pion au Québec qui est la province la plus touchée par cette acquisition. En effet, la société Québecair a joué un rôle important dans l'amélioration du transport régional au Québec en acquérant plusieurs petites compagnies régionales qui ne pouvaient donner qu'un service incomplet pour ne pas dire médiocre.

Il est donc devenu nécessaire, comme cela a été mentionné par l'ancien ministre des Transports en 1975, qu'il y ait une intégration des services aériens régionaux pour que ce service soit accessible à tous les centres d'une région. Le dossier de la compagnie Nordair est en suspens depuis quelques années. La compagnie Québecair a déjà fait une offre pour l'acquisition de celle-ci. Malheureusement, elle n'avait pas d'appui financier suffisant; le prix des actions, selon la compagnie Québecair, dépassait leur valeur réelle. Les intentions de la société Air Canada ont sûrement contribué à surenchérir et à renchérir les actions de la Nordair et étant donné que la société Air Canada avait l'appui du gouvernement fédéral, celle-ci a pu acquérir la Nordair.

Aujourd'hui, nous apprenons que la société Air Canada remettra ses actions au gouvernement canadien et que celui-ci a l'intention de réintégrer la société Nordair au secteur privé plus tard. Mais, monsieur le président, l'inconséquence de ce gouvernement me désarme! Pourquoi tout ce marchandage, tout ce tripotage, tout ce va-et-vient d'actions pour revenir où nous en étions? La question qui se pose est la suivante: Dans quelles mains se retrouvera la société Nordair? J'aimerais bien savoir pourquoi il n'y a pas eu de collaboration entre le gouvernement fédéral et le Québec qui a entre les mains un important dossier sur la Nordair. Il y avait eu des contacts entre les dirigeants de la Nordair et les autorités gouvernementales du Québec. Celles-ci n'étaient cependant pas prêtes à assumer le contrôle de la Nordair. Quant à l'entreprise privée, Québecair notamment, elle est allée en appel de la décision de la Commission canadienne des transports.

Si le gouvernement fédéral tient tellement à ce que la Nordair reste aux mains de l'entreprise privée, pourquoi s'est-il permis de contribuer à éliminer la Québecair du dossier? Il est important que le transport régional au Canada soit intégré sur une base provinciale ou interprovinciale. Les Maritimes bénéficient des services d'Eastern Provincial Airlines, l'Ouest de la Pacific Western Airlines dans laquelle le gouvernement de l'Alberta a des intérêts. Si cette intégration est rendue nécessaire par la demande accrue et les exigences de l'efficacité, le gouvernement fédéral doit aider à cette réorganisation et non pas à la désorganisation. Si l'on décide de laisser le transport régional à l'entreprise privée, qu'on n'aille pas permettre à Air Canada de s'installer où elle n'a pas raison de le faire. La vocation d'Air Canada est sur tout une de transport transcontinental et international.