

Comme nous respectons l'aptitude d'Air Canada à faire face à la concurrence, le gouvernement progressiste conservateur se propose après les prochaines élections d'étendre et de diversifier les services aériens accessibles aux Canadiens.

[Français]

Cela est quelque chose de vraiment essentiel et important pour tout le pays. Les Québécois, toutefois, ont raison de se plaindre de la qualité des services aériens. Au Lac Saint-Jean, par exemple, le service aérien n'a pas été maintenu de façon constante, et les horaires ne sont plus commodes depuis que la société Air Canada a annulé son service régulier, il y a maintenant deux ans. Trois-Rivières n'est desservie par aucune société aérienne, bien que les demandes soient suffisantes. Si nous avions une politique nationale bien planifiée sur le transport aérien, ces centres entre autres pourraient être servis par des transporteurs de niveau 3 ou par des transporteurs régionaux déjà établis. Cependant, on ne peut pas planifier de services pour Bagotville ou Trois-Rivières en faisant abstraction du reste. Il faut les planifier en tenant compte des réseaux de transports nationaux.

● (1532)

[Traduction]

Hier soir, dans un grand geste de générosité, le ministre a dit qu'il ne voyait pas d'objection à laisser la Commission canadienne des transports étudier la prolongation éventuelle des routes aériennes du Canadien Pacifique à l'est de Montréal. Cela semble très étrange de la part d'un ministre qui, depuis au moins deux ans, refuse d'accéder à la même demande présentée par CP Air, un ministre qui refuse toujours de s'acquitter de ses responsabilités—car ce sont les siennes, et non celles de la Commission canadienne des transports—en réglementant la concurrence entre les compagnies aériennes du Canada. Il n'y a aucune réglementation à cet égard; les transports régionaux n'ont rien qui leur permette de planifier les services qu'ils assurent aux localités et à la population, en sachant à quoi s'en tenir.

La Chambre se rappellera peut-être qu'en octobre 1966, le ministre des Transports de l'époque, l'honorable J. W. Pickers-gill, décrivait le rôle que les compagnies aériennes régionales seraient autorisées à jouer au Canada. Elles assureraient un service régulier vers le nord et desserviraient les routes locales et régionales qui viendraient compléter les services des grandes lignes. Cette politique de 1966 prévoyait de confier, au besoin, aux compagnies régionales, les routes exploitées par les compagnies nationales.

Jusqu'ici, on n'a tenu aucun compte de cette politique. Les compagnies nationales se sont cantonnées dans le rôle de transporteurs régionaux. Air Canada a refusé d'abandonner ses routes dans le sud-ouest et le nord de l'Ontario au profit des transporteurs régionaux, comme le prévoyait la politique du gouvernement en 1966. Les transporteurs régionaux se sont vus dans l'obligation d'offrir des vols vers les États-Unis et des vols nolisés vers les climats plus cléments du sud des États-Unis et des Caraïbes. Ces deux services leur permettaient d'utiliser leurs avions en dehors des périodes de pointe.

Cependant, une partie de ce marché est tombée aux mains de la concurrence américaine à la suite des accords aériens

Transports aériens

bilatéraux entre le Canada et les États-Unis. Cet accord n'a profité qu'aux grosses compagnies canadiennes, aux transporteurs nationaux, tandis que les transporteurs régionaux se sont vus évincés d'un marché lucratif, sans aucune compensation.

[Français]

Je voudrais maintenant parler du fardeau qu'imposent un très grand nombre de règlements à l'industrie aérienne. Le gouvernement Carter a réalisé des progrès non négligeables en ce qui concerne l'abolition de règlements inutiles dans le domaine de l'industrie aérienne aux États-Unis. Cela a profité à toutes les parties en cause. Pour le premier semestre de cette année, le nombre de passagers empruntant les lignes américaines à augmenté de 16 p. 100, et les Américains qui n'avaient jamais pu se permettre de prendre l'avion peuvent maintenant avoir recours à ce mode de transport s'ils le désirent.

Contrairement à ce que prêche le gouvernement canadien, une plus grande concurrence a renforcé et non pas affaibli la situation économique des lignes aériennes aux États-Unis. Enfin, les profits atteindront des niveaux records cette année, en dépit d'une baisse du prix des billets, résultat d'une concurrence plus marquée.

Comparons, monsieur le président, cette politique qui aide l'industrie et les consommateurs à la vieille politique protectionniste révolue du gouvernement actuel. Ce gouvernement a étouffé la concurrence au niveau national, il a empêché les transporteurs régionaux de mettre leurs ressources en valeur tant à l'intérieur du pays que dans le domaine des vols nolisés.

En dépit de la promesse qu'il avait faite à la Chambre il y a cinq ans, le ministre des Transports n'a toujours pas énoncé une politique pour les transporteurs du niveau 3. Comme partout ailleurs, la politique du gouvernement fédéral est dépourvue d'imagination, d'orientation et ne tient pas compte des ressources du Canada.

[Traduction]

Nous avons l'intention de changer cela. Un gouvernement progressiste-conservateur ferait en sorte que la Commission canadienne des transports garantisse des services aériens sûrs et de tout repos pour tous les Canadiens; il ne permettra pas à la Commission d'étouffer la concurrence.

Au contraire, nous favoriserons la concurrence sur les grandes liaisons nationales en permettant à CP Air de desservir l'Est du Canada.

Nous augmenterons aussi sensiblement les parcours des transporteurs régionaux et de troisième palier. Il est normal que les transporteurs nationaux desservent les liaisons principales; mais il n'est pas normal qu'ils dominent les services régionaux et locaux. Nous sommes d'avis que les parcours régionaux de moins de 300 milles, que les parcours aller-retour d'au plus 500 milles, devraient être réservés aux transporteurs régionaux et de troisième palier.

Comme moyen d'intensifier la concurrence—afin que la clientèle canadienne ait le choix le plus grand et le plus économique en matière de transport aérien—nous atténuerons les restrictions invraisemblables que le gouvernement a imposées aux vols nolisés et autres entreprises du genre.