

*Les subsides*

Il est évident, monsieur le Président, que je ne peux pas être d'accord sur le libellé de la motion du député de Végréville, et ce parce qu'elle condamne le gouvernement de prendre des initiatives que le ministre qualifie de populaires. Il me semble que nous accuser, nous, de faire de l'électoratisme, c'est tout à fait faux. Il me semble qu'il n'y a rien de plus évident que si une politique quelconque est bonne, cette politique-là, évidemment, sera politiquement acceptable. Mon intérêt au sujet des transports remonte à plusieurs années; et mon ancien patron, l'ancien ministre des Transports, M. Otto Lang, me rappelait toujours, et c'était pourtant un député de l'Ouest, qu'il fallait d'abord s'assurer que ce qu'on fait soit bien; et si ce que l'on fait est bien, cela devient évidemment politiquement bien. Le député de Végréville, l'ancien ministre des Transports durant neuf mois, semble prétendre qu'on ne devrait rien faire, nous ici, au cas où cela serait politiquement bon, au cas où cela serait acceptable à la population canadienne. Il est évident, monsieur le Président, que, par exemple, au sujet des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, les réformes qui s'ensuivent, les emplois qui sont créés, la richesse et l'abondance que ça va apporter aux fermiers, aux ouvriers de l'Ouest, aux ports de la Côte-Ouest, tout cela va enrichir non seulement tous ces gens-là, mais aussi tout le pays. Évidemment, j'entends le député de la circonscription d'Ontario (M. Fennell), située en plein cœur de l'Ontario, parler comme un expert de la politique du Nid-de-Corbeau. Vraiment! Ce député-là que je vois trop souvent d'ailleurs au Comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques et qui se dit expert dans certains domaines n'est sûrement pas un expert là-dedans. D'ailleurs, on peut mettre en doute son expertise en quoi que ce soit, mais là-dessus, on y reviendra.

Mais ce qui est évident, monsieur le Président, et malgré ses interruptions et, en fait, je ne suis pas surpris des interruptions de mon collègue parce qu'il semble suivre l'exemple du manque de civilité de son chef qui a boudé la Chambre des communes durant quelques mois et qui se ressuscite tout d'un coup avec des insultes et une conduite qui, selon moi, est indigne d'un homme politique . . . Mais laissons faire cette absence de civilité du chef de l'Opposition officielle et parlons surtout et avant tout de politique aérienne domestique. Le Comité permanent des transports s'est penché durant près de quatre mois sur la politique aérienne domestique et tel que le mentionnait le chef, l'ancien ministre des Transports, ce Comité a produit un rapport dont tous les membres sont très fiers. Et ce que je veux souligner d'abord au sujet de ce rapport, c'est qu'il a été préparé en un temps relativement rapide. Monsieur le Président, le député de Annapolis Valley-Hants (M. Nowlan) qui était, à ce moment-là, le porte-parole du Parti progressiste conservateur dans ce Comité a démontré une coopération tout à fait remarquable, car ayant eu notre ordre de renvoi le 15 décembre 1981, nous avons commencé les audiences au mois de janvier, nous les avons conclues au mois de février et nous émettions notre rapport en mars 1982, à savoir trois mois après avoir reçu notre ordre de renvoi et nous étions prêts, nous, les membres du Comité, à présenter un rapport.

● (1440)

Voyez-vous, monsieur le Président, ce rapport est l'œuvre et le fruit d'un travail concerté de parlementaire qui se sont dit que la situation au pays n'était pas bonne. Alors, quelle était la situation de notre politique aérienne domestique au moment où

nous avons tenu ces audiences, et encore aujourd'hui qu'elle est-elle? Que l'on me permette de brosser un tableau sommaire, monsieur le Président. Nous avons dans l'Ouest une compagnie qui s'appelle la Pacific Western Airlines Limited qui, pour des raisons que je n'appuie pas, mais des raisons quand même importantes, est devenue la propriété de la province de l'Alberta. Il y avait une compagnie, qui s'appelait la Transair, qui a fait faillite et dont les actifs furent achetés par la Pacific Western. Il y a la Nordair, une compagnie qui ne savait vraiment plus où elle allait, qui a été vendue à la Société Air Canada. On avait la Québécoir, une compagnie qui connaissait des ennuis financiers importants et qui a dû être en réalité achetée par la province de Québec. Enfin, nous avons la EPA qui, elle-même, admet qu'elle a des difficultés. Elle a dû déménager de Gander pour venir s'établir à Halifax et, encore une fois, ça crie très fort . . . La situation est assez précaire.

La politique aérienne domestique, lorsque nous l'avons étudiée, nous démontrait que dans un état qui désire réglementer beaucoup les transporteurs aériens domestiques, c'est un échec. Le journal La Presse mentionnait dans son éditorial du 20 février 1984 que la situation actuelle était un «capharnaüm» auquel il fallait trouver une solution. Or la solution est claire: ce n'est pas le statu quo, parce que le statu quo est un échec. La politique est un échec présentement. Pourquoi est-elle un échec? Parce que les avions ont changé de génération. On n'a plus d'avions à moteur, ce sont des «jets»; on n'a plus d'avions à hélices, on a maintenant des avions à réaction qui peuvent voler à d'énormes distances et qui peuvent transporter beaucoup plus de passagers. Alors, restreindre une compagnie aérienne domestique à l'intérieur d'une seule province, c'est vouer cette compagnie-là à un échec certain.

Si on prend pour acquis que le statu quo n'est plus acceptable, il n'y a que deux solutions: la première, c'est que l'État, par le biais d'Air Canada, les achète tous; qu'il n'y ait qu'une seule compagnie aérienne et qu'elle soit propriétaire de toutes les compagnies. Cette solution, je la rejette avec toute l'ardeur qu'il m'est possible d'avoir. Mais la deuxième cependant, et c'est la bonne selon moi, est celle qu'on retrouve dans ce rapport, monsieur le Président, et c'est celle pour laquelle, jusqu'à présent, nous n'avons pas obtenu de réponse des fonctionnaires de Transports Canada, à savoir agrandir le rayon d'action des compagnies aériennes domestiques pour qu'elles puissent enfin avoir des routes comparables avec l'équipement qu'elles possèdent. C'est permettre enfin à des transporteurs canadiens, à des hommes d'affaires canadiens qui sont prêts à investir leur propre argent, de voler sur des routes qu'ils choisissent; c'est permettre aussi aux consommateurs, aux usagers mêmes de ces avions-là de choisir l'avion, l'heure, la fréquence et la compagnie qui va répondre le mieux à leurs aspirations, le mieux au prix qu'ils veulent payer, le mieux, en fait, à l'horaire, à tout ce qu'ils veulent avoir. Il n'incombe pas, selon moi, monsieur le Président, à des fonctionnaires, à la Commission canadienne des transports, de déterminer quand, qui et comment les usagers voleront. L'usager lui-même peut faire ce choix-là et ce sont les forces du marché qui devraient déterminer les compagnies qui existent, le genre d'avions qu'ils vont utiliser ainsi que leur fréquence et non pas des fonctionnaires de la Commission canadienne des transports, monsieur le Président.