

Les subsides

lignes aériennes au Canada en reprenant intégralement le modèle américain. Pour lui, c'est un nouveau phénomène. Toutefois, en adoptant cette attitude, il a suscité des attentes auxquelles il ne peut répondre. Par exemple, le 2 mars dernier, le ministre déclarait que les Canadiens épargneraient 300 millions de dollars par an sur les frais de voyage en avion grâce à la déréglementation. Quand on lui a demandé au comité de fournir des preuves à l'appui de ce chiffre, le ministre a été incapable de le faire. Il a dit qu'il s'agissait simplement d'un chiffre estimatif. Il a ensuite eu recours à trois méthodes distinctes. Il a demandé à la CCT d'examiner la question, il a constitué un groupe de travail composé de bureaucrates et de représentants de l'industrie et il a formé ensuite son propre petit groupe au sein de son cabinet. C'est lui qui prendra la décision. Pourquoi le ministre agit-il ainsi? Est-ce à cause de sa mentalité politique ou de sa mauvaise Loi. Il prendra la décision dans son propre cabinet et le reste n'est que de la frime.

Le *Financial Post* donne vraiment un juste aperçu de la situation dans un éditorial du 10 mars 1984 qui se lit comme suit:

Suivi par une armée d'avocats très chers, engagés pour représenter les transporteurs aériens, les ministères et d'autres groupes de pression, le comité des transports aériens effectuée dans le pays une tournée d'un mois, afin de connaître l'opinion des gens au sujet de la déréglementation partielle des tarifs aériens au Canada. Par ailleurs, le ministre fédéral des Transports, M. Lloyd Axworthy, fait travailler certains bureaucrates comme des forcenés, afin de préparer une nouvelle politique de transport aérien intérieur qu'il soumettra au cabinet dans un mois.

La longueur d'avance prise par M. Axworthy rend le travail du comité itinérant tout à fait futile. Quels résultats peut-on espérer obtenir en demandant à deux groupes d'étudier la même question en même temps? Par exemple, à quoi peut-il bien servir que le comité des transports aériens permette aux lignes aériennes de laisser flotter leurs tarifs, entre un prix plafond et un prix plancher sur certains parcours, comme les lignes aériennes l'ont proposé le mois dernier lors des premières audiences à Ottawa, si seulement une ou deux d'entre elles peuvent desservir chaque parcours.

On ajoute:

Il est temps de procéder à la déréglementation dans le domaine du transport aérien au Canada. Cependant, la course folle entreprise maintenant semble découler des avantages politiques à retirer d'une baisse des tarifs aériens à la veille d'élections plutôt que d'un désir de procéder rationnellement à la mise au point d'une politique qui puisse s'appliquer à long terme.

C'est précisément ce qui se passe. Cela ne fait aucun doute, selon moi. Mon parti recourrait que la déréglementation était inévitable; il n'y a donc plus lieu d'en discuter. Il s'agit simplement de savoir à quel degré et à quel rythme nous allons déréglementer?

Je rappelle au ministre qu'il a le devoir et l'obligation d'énoncer cette politique. Il ne peut laisser cette tâche à la Commission canadienne des transports. C'est à lui qu'il incombe d'établir la politique au Canada et de s'assurer que les règlements que l'on va conserver, sont justes et équitables et administrés comme tels. A l'instar de mon parti, je ne crois pas un instant que l'on puisse tout simplement importer le régime de déréglementation appliqué aux États-Unis. Nous pouvons, certes, en tirer les leçons voulues, mais nous devons quand même mettre en œuvre une politique répondant à nos propres besoins. Nous devons tenir compte des différences qui existent entre nos deux pays sur le plan de la structure, du climat et de l'économie. Je suis heureux de voir mon vis-à-vis brandir la brochure intitulée «Politique de transport aérien intérieur». C'est là la preuve de l'excellent travail effectué par le comité parlementaire.

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: Je tiens à dire en passant que ce document sera sans aucun doute un excellent point de départ pour la mise en œuvre d'un programme de déréglementation planifié, méthodique et sérieux.

Des voix: Bravo!

M. Mazankowski: Nous devons reconnaître qu'il faudra procéder de façon méthodique et sérieuse.

Je vois que mon temps de parole tire à sa fin, monsieur le Président. J'ai fait porter ce matin au ministre une lettre dans laquelle je signalais un certain nombre de questions que je considère de la plus haute importance. A ce propos, j'exhorte le ministre à ne pas adopter une solution politique simpliste, mais à procéder d'une façon planifiée et ordonnée et en ne tenant pas simplement compte des avantages politiques à en retirer. Recourir à des expédients ce serait à mon avis ne pas reconnaître la nécessité d'un système plus efficace et moins réglementé.

Il ne fait pas de doute que la question est très complexe. Il ne faudra certes pas se contenter simplement de déréglementer l'entrée et la sortie des transporteurs ou les contrôles sur les tarifs. Le problème se résume en réalité à une question de coûts. Le problème en l'occurrence, se résume à ceci: les tarifs élevés ne sont en réalité qu'un symptôme indésirable, mais le mal réside dans les coûts d'exploitation élevés des compagnies aériennes. Le problème tient en somme aux droits imposés par nos aéroports, notamment les taxes, les frais des usagers, les droits d'atterrissage, et à la structure même de l'industrie canadienne qui provient d'un environnement rigoureusement réglementé.

Je me permets de rappeler au ministre que depuis 25 ans, nous avons vu évoluer un environnement qui est devenu, sous les gouvernements libéraux successifs, rigoureusement contrôlé et réglementé. Ce ne serait pas rendre service au Canada que le ministre désireux de s'arroger un rôle glorieux se mette à tout démanteler sans examiner auparavant le problème pour y proposer une solution bien réfléchie et réalisable. Je termine dans une minute. J'exhorte le ministre . . .

Le président suppléant (M. Herbert): A l'ordre. Je regrette d'avoir à dire au député que son temps de parole est déjà écoulé. Nous passons maintenant à une période de dix minutes réservée aux questions et aux observations. Le député aura l'occasion d'intervenir de nouveau. La parole est au député d'Assiniboia (M. Gustafson).

M. Gustafson: Monsieur le Président, j'ai une question pour le député de Végréville (M. Mazankowski). Il s'agit en réalité d'une question que je pose au nom des producteurs et des agriculteurs qui font face à un tarif-marchandises accru. Il semble maintenant y avoir des signes bien nets que les investissements destinés à l'amélioration des voies ferrées se font considérablement attendre. Or, cette amélioration s'impose. Il est extrêmement important que les producteurs fassent parvenir leurs céréales sur les marchés internationaux; comme dans bien des cas, leur exploitation est éloignée de 1,500 milles des ports de mer, le député trouve-t-il que les mesures prises par le gouvernement tenaient équitablement compte de la position des producteurs quant au tarif-marchandises et aux événements?