

Le ministre a déjà respecté le résultat d'un vote une fois. C'est ce que j'appelle du transfert de responsabilité ou de la manipulation. Ce vote visait à déterminer si le colza devait relever de la Commission canadienne du blé. Le ministre chargé de la Commission du blé a été très habile. Il a envoyé un bulletin de vote à tous les producteurs. Au lieu du oui ou non habituel, il y avait oui, non ou sans opinion. Pour s'assurer que les producteurs de colza ne votent pas pour que le colza relève de la Commission canadienne du blé, le ministre a compté tous les «sans opinion» comme des «non». Quand les résultats ont été compilés, le ministre a pu se dégager de ses responsabilités. Les producteurs ont voté, a-t-il dit. Est-ce qu'on appelle l'exercice responsable de la responsabilité ministérielle? Je ne le crois pas.

Pour ce qui est du service-voyageurs des chemins de fer, surtout le service transcontinental, le ministre a fait une annonce de politique qui revenait à dire que nous n'aurons qu'un train transcontinental pour voyageurs. Pour se dégager, le ministre a demandé au comité des chemins de fer de la Commission canadienne des transports de tenir des audiences partout au Canada au sujet de services de trains transcontinentaux pour voyageurs. Toutefois, on avait bien pris soin de dire dans le mandat qu'il devait étudier les diverses solutions pour remplacer le train transcontinental pour voyageurs.

Le ministre essaie habilement de transférer la responsabilité de sa politique à la Commission canadienne des transports. Et il s'y est pris de façon que la Commission puisse faire rapport sur diverses questions concernant un seul service transcontinental de trains de passagers au lieu de deux. Cela fonctionne très bien. Cela sert très bien les fins du ministre. Il a réussi à se débarrasser de sa responsabilité politique et ministérielle sur le comité des chemins de fer de la Commission canadienne des transports.

● (2110)

Ce qu'il y a d'admirable, c'est qu'il n'a pas usé de ces procédés uniquement avec la CCT. C'est le gars qui a beaucoup parlé d'abandon d'embranchements et qui, une fois les pressions politiques trop fortes, a institué une commission présidée par le juge Hall. C'est le gars qui a lancé tout le débat sur la révision du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Cela n'a pas été le fait d'un autre parti politique ni d'un organisme agricole quelconque. C'est alors qu'il a créé la commission Snavelly. Il se débarrassait là encore des pressions et de sa responsabilité, et tandis que ces organismes tiennent des audiences et effectuent leur travail, le ministre continue à prendre des décisions qui entrent clairement dans le cadre de ces diverses enquêtes. Ce qu'il y a d'admirable dans tout cela pour le ministre des Transports, c'est qu'il peut en prendre le mérite quand tout va bien et rejeter le blâme sur ces autres commissions et organismes divers quand tout va mal.

C'est une autre raison pour laquelle j'appuie la motion. Je ne pense pas que ce soit faire preuve d'un bon sens de la responsabilité ministérielle. Lorsqu'on a pris une décision d'ordre politique et une décision de principe, on s'y tient, et on veille à la faire appliquer. Il ne faut pas s'éparpiller dans une dizaine de directions à la fois ni d'imputer la responsabilité à d'autres corps publics ou aux fonctionnaires.

La même chose s'est produite ces derniers jours dans le cadre du conflit opposant le gouvernement aux contrôleurs du trafic aérien. La Chambre devrait se rappeler certains épisodes de cette histoire. Ce n'est pas le gouvernement canadien, ni le ministre des Transports ni son prédécesseur

ni le ministre qui a précédé, celui-ci qui a dit qu'il faudrait implanter le bilinguisme chez les contrôleurs du trafic aérien. Ce sont ceux-ci qui sont responsables, car ce sont eux qui ont pris l'initiative en 1974, parce que les divers ministres des Transports successifs n'ont pas réussi à mettre au point des règles convenables régissant le contrôle du trafic aérien, en ce qui concerne notamment les petits avions qui empruntent les petits aéroports.

En 1962, le ministère a ordonné aux contrôleurs de la circulation aérienne d'employer le français seulement dans les cas d'urgence et de traduire immédiatement vers l'anglais.

En 1971, une étude sur les transports a indiqué que l'emploi de l'anglais dans le contrôle de la circulation aérienne ne posait aucun problème majeur même si certains pilotes privés demandaient qu'on leur accorde plus d'aide en français. C'est pourquoi le français a été employé officiellement dans le contrôle de la circulation aérienne sans autorisation. En d'autres mots, même les contrôleurs de la circulation aérienne donnaient des renseignements en français lorsque quelqu'un en avait besoin.

Même si les pilotes de lignes aériennes et les contrôleurs ont demandé à maintes reprises au ministère d'établir des règlements et de mettre de l'ordre dans cette affaire, rien n'a été fait. Enfin, en 1974, les contrôleurs de la circulation aérienne ont proposé qu'on autorise l'emploi limité des deux langues dans le contrôle de la circulation aérienne pour les vols à vue, c'est-à-dire pour les avions volant à basse altitude, aux aéroports du Québec peu fréquentés où les avions à réaction ne partageaient pas les pistes avec de petits avions.

Je ne veux pas entendre le ministre les Transports ou tout autre membre du gouvernement se vanter d'avoir introduit le bilinguisme dans cinq aéroports. Ce sont les contrôleurs de la circulation aérienne eux-mêmes qui ont fait le premier pas, et c'est tout à leur honneur. Ce sont les contrôleurs de la circulation aérienne qui ont commencé à utiliser le français officiellement. Tout cela figure dans le propre rapport du ministère si les députés veulent se donner la peine de vérifier. En juin 1974, on a commencé à utiliser les deux langues pour les vols à vue. L'usage des deux langues a alors été autorisé par le ministère à la suite de l'exemple donné par les contrôleurs de la circulation aérienne dans les aéroports de Québec, de Saint-Jean, de Baie Comeau, de Sept-Îles et de Saint-Honoré.

En mars 1975, un groupe d'étude du ministère des Transports baptisé le projet Bilcom, présentait 23 recommandations relatives à l'usage des langues dans les aéroports. Ce rapport a été présenté à la Chambre le 22 mai l'année dernière. La conclusion de ce rapport adopté à la majorité des voix sauf une était qu'il n'y avait pas de demande pour un service bilingue plus étendu. Il recommandait que le contrôle de la circulation aérienne pour le vol aux instruments continue à se faire uniquement en anglais et la même chose pour les vols à vue au-dessus de 9,500 pieds et que les vols à vue bilingues soient limités aux cinq aéroports du Québec.

Des employés de l'aviation à Québec ont soumis les conclusions du rapport au commissaire aux langues officielles. Dans une lettre adressée au ministère des Transports, M. Spicer recommandait que le ministre continue à consulter toutes les parties intéressées en cherchant d'abord à garantir la sécurité des voyageurs et des équipages d'avion.