

Les subsides

En outre, il est juste de dire qu'une assez bonne partie de la circulation aérienne est dirigée vers les États-Unis à cause de cette liberté de choix. Lorsque le ministre se rendra à Calgary et qu'il y sera reçu par les autorités responsables du transport dans cette ville, qui sont très efficaces, il constatera que beaucoup d'affaires sont transigées au sud de la frontière, ce qui n'est pas très bon pour nous. J'espère que le ministre va poursuivre rapidement les entretiens bilatéraux à ce sujet et faire en sorte que l'accès à l'Ouest soit accordé à ces sociétés aériennes parce que je crois que c'est là une question importante pour l'ouest du Canada. Il ne fait aucun doute que c'est là un élément essentiel pour l'ensemble de l'économie canadienne, plus précisément en ce qui a trait au tourisme.

M. Pepin: D'abord en ce qui concerne la voie maritime, je dois dire que lorsque j'ai étudié le projet qui avait été laissé sur mon bureau et qui prévoyait la création d'un comité de la voie maritime et peut-être d'un conseil consultatif qui pourrait mener à la création d'un conseil d'administration, l'idée m'a beaucoup plu. Malgré les difficultés qui vont surgir quand cela deviendra un conseil d'administration— parce qu'après tout certains de ses membres éventuels deviendront parties prenantes et seront intéressés à l'exploitation de la voie maritime— j'ai depuis lors fini par admettre, malgré mes hésitations, d'en passer par le conseil consultatif. Depuis lors, j'ai rencontré les porte-parole de l'industrie et j'ai constaté avec un certain regret que ce n'est peut-être pas ce qu'ils cherchent. Ce qu'ils veulent, c'est un contact direct, entre quatre-z-yeux, à se toucher, avec les autorités de la voie maritime afin d'arriver à tout savoir sur la planification, et cetera. Cela n'est pas tout à fait de la nature du conseil consultatif traditionnel. Donc j'hésite encore à ce sujet, mais je retourne la question.

En ce qui concerne les négociations internationales sur les transports aériens, le député en a souligné l'importance et, j'en suis tout à fait conscient. Importance pour le Canada, importance pour l'ouest du pays, importance pour notre transporteur national, importance pour un grand nombre de gens. Donc, je leur reconnais toute l'importance qu'elles méritent.

Franchement, je ne pense pas que dans l'ouest du Canada on soit si monté à ce sujet que mon honorable ami veut bien le dire. Telle n'est pas l'impression que j'ai recueillie. Mon impression, c'est que les gouvernements et les populations des trois provinces de l'Ouest étaient tout à fait disposés à admettre que les négociations seraient très difficiles et qu'il y avait toutes sortes de choses à mettre en balance, par exemple les intérêts des transporteurs régionaux, ceux des transporteurs nationaux, les concessions consenties dans le passé et les avantages à retirer à l'avenir.

Quand je suis allé dans les provinces de l'Ouest, j'ai eu l'impression que les gens étaient tout à fait disposés à admettre qu'il s'agit d'une question très complexe, qui demande beaucoup de travail et des négociations très serrées. De toute façon les négociations sont en cours. Celles avec le Royaume-Uni n'ont pas trop bien démarré, cela est admis, mais je pense que les difficultés ont été raccommoquées et qu'une rencontre de type normal aura lieu très bientôt si elle n'a pas déjà débuté, et les autres sont en attente.

Je me rends compte que mon prédécesseur est au courant de ces choses, mais je voudrais en même temps les consigner au compte rendu, afin de renseigner les autres députés.

● (1720)

Les discussions à cet égard comportent trois étapes. Tout d'abord, il y a les pourparlers entre les compagnies, entre les transporteurs; deuxièmement, les organismes de réglementation entrent en jeu; et enfin, les gouvernements interviennent. Les transporteurs internationaux font porter leurs discussions sur deux principales régions du Canada, soit l'ouest du Canada et la région de Toronto. L'accès à ces régions revêt pour eux un intérêt économique très considérable. Nous abordons la question avec une attitude très réaliste, très terre à terre—montrez-nous votre jeu et nous vous montrerons le nôtre. Ce sont des négociations. Les Canadiens ne devraient pas s'inquiéter outre mesure si ces négociations donnent lieu à quelques récriminations, car c'est normal.

M. McRae: Monsieur le président, je suis heureux de pouvoir intervenir brièvement dans ce débat. Je trouve intéressant de constater, à l'occasion de séances de ce genre où nous avons des ministres à notre disposition, que nous passons la première journée à critiquer le président du Conseil du Trésor au sujet des dépenses publiques, pour exposer le lendemain nos idées sur la façon dont nous pourrions dépenser encore davantage.

Des voix: Bravo!

M. McRae: Je dis cela pour défendre le président du Conseil du Trésor, bien que ses réparties nous prouvent qu'il n'en a vraiment pas besoin. Quoi qu'il en soit, je pense que ce débat est utile, et je vais moi aussi en profiter pour parler un peu de la façon dont nous pourrions faire très avantageusement des dépenses à Thunder Bay, au profit de tout le pays.

J'aimerais entretenir le ministre de toute la question du transport des céréales, en ce qui concerne plus particulièrement le port de Thunder Bay. Le *Toronto Star* publiait l'été dernier un long article suivi deux ou trois semaines plus tard par un éditorial dans le *Globe and Mail*. Les deux articles traitaient du transport des céréales et des difficultés que nous connaissons à cet égard dans le pays. C'étaient de longs articles, de longs éditoriaux et ainsi de suite. Ils parlaient du port du Churchill, de ceux de Prince-Rupert et de Vancouver, et des difficultés qui s'y posaient. Il est intéressant de noter que ni dans l'éditorial ni dans l'article il n'était question du port de Thunder Bay, alors que c'est par là que transite deux tiers de tout le grain acheminé dans notre pays. C'est tout à fait incroyable.

Cela s'explique en partie par le fait que c'est un port très efficace. Il n'y a pratiquement pas de conflits sociaux, pas de grèves, rien de ce genre, ainsi les choses vont leur train. Les gens finissent même par oublier qu'il existe; pour qu'un port attire l'attention, il faut qu'il y ait des perturbations ou autres ennuis. Si je dis tout cela, c'est pour appeler l'attention du ministre, parce qu'il est important de se rendre compte qu'environ deux tiers de tout le grain transporté dans notre pays passe par Thunder Bay. Thunder Bay est, selon les années, le deuxième ou le troisième port de marchandises en vrac de notre pays. C'est un centre extrêmement important, en particulier pour le transport du grain.