

*Transport aérien*

des droits d'atterrissage et le reste. Et pourtant, monsieur le Président, c'est le gouvernement qui, au cours des derniers mois, a augmenté de façon marquée ces frais.

**M. St. Germain:** Nous avons dû les augmenter à cause de tout l'argent que vous avez gaspillé au Manitoba.

**M. Axworthy:** Je dirai simplement, monsieur le Président, que si une région mérite de recevoir beaucoup d'argent, c'est bien le Manitoba. Si les députés veulent amorcer un débat là-dessus, je dirai tout simplement que le gouvernement est malheureusement en train de siphonner tout l'argent qui devait servir à créer des emplois au Manitoba, mais c'est là le problème des députés d'en face.

Cette motion comporte une erreur fondamentale. Le député réclame des subventions directes. Je lui ferai remarquer que le ministère des Transports a vu son budget réduit de 800 millions de dollars d'ici à 1990.

**M. Forrestall:** D'où tenez-vous cela ?

**M. Axworthy:** Des documents budgétaires. Cent cinquante millions de dollars, par année, plus quelques contraintes. Je conseille au député de bien surveiller ces subventions au transport des marchandises dans les provinces de l'Atlantique parce qu'elles figurent aussi sur la liste des mesures que doit examiner le vice-premier ministre (M. Nielsen). Le député ferait mieux de lire ces documents, car il risque d'avoir des problèmes dans sa région, à l'instar de beaucoup d'autres députés, si le vice-premier ministre fourre son nez là-dedans.

Le fait est, monsieur le Président, que le budget du ministère des Transports a été sensiblement réduit. Le gouvernement a haussé les tarifs aériens et voici qu'un ministériel réclame des subventions directes. Je dirai aux conservateurs qu'ils ne sont pas conséquents, qu'il y a là une contradiction. Je recommanderais aussi fortement au député de faire plus que présenter son point de vue au comité et de profiter de son influence au caucus pour essayer de convaincre le ministre des Finances (M. Wilson), le vice-premier ministre, qui est chargé de la brigade des compressions et réductions, et le ministre des Transports (M. Mazankowski). Ces ministres ont été et sont encore responsables des coupes sombres dans les services du ministère des Transports. Ils freinent en même temps les efforts de déréglementation qui auraient assuré davantage de compétitivité.

Je voudrais faire une autre observation, monsieur le Président, au sujet d'un point que le comité devrait examiner attentivement, à mon avis, lorsqu'il sera saisi de la question. Dans quelle mesure pouvons-nous autoriser une plus grande compétitivité dans les services de transport-voyageurs du Nord ? Quand les audiences ont eu lieu le printemps dernier, à l'époque où nous élaborions notre nouvelle politique de transport aérien, de nombreux citoyens du Nord craignaient qu'une ligne aérienne les desservant—je ne dirai pas dont ils jouissent—disparaîtrait si la concurrence était accrue. Toutefois, j'ai été étonné en lisant la transcription des audiences de la CCT—parce que nous l'avions chargé de faire une étude plus approfondie—de constater combien de fois on a signalé devant la commission qu'on avait effectivement besoin d'une concurrence accrue, car de nombreux transporteurs aériens dans cette province profitaient du monopole dont ils jouissaient pour hausser les prix et donner un service exécrable. Je voudrais donc demander pourquoi, dans son avis de motion sur le transport septentrional et plus particulièrement sur les services

aériens, le député n'a pas insisté davantage sur le rôle de la concurrence dans cette région ?

● (1750)

A mon avis, un des points principaux sur lequel le comité devrait se pencher est celui de savoir comment la CCT peut réduire sensiblement son contrôle de réglementation sur les services de transport aérien dans le Nord sans se soustraire à sa responsabilité qui est de protéger les régions où ce service est essentiel. Je crois qu'il serait préférable de se demander si le transport aérien est le seul moyen de transport pour une collectivité. Il serait préférable d'appliquer ce critère pour savoir si la concurrence joue ou non dans telle région au lieu d'utiliser la ligne de démarcation géographique sur laquelle est fondée la politique de la ligne aérienne. Comme je l'ai dit à un député, je témoignerais volontiers devant le comité au sujet de l'affectation et de la répartition des ressources.

Le gouvernement actuel doit maintenant tenir compte des faits. Un de ses députés lui réclame maintenant quelque chose qu'il a éliminé il y a environ neuf mois. Je félicite le député de son courage, de sa sagesse et de son jugement. Il recommande ce qu'un gouvernement libéral avait déjà proposé, mais il est regrettable que nous ayons déjà perdu tellement de temps. Quand le comité aura la chance d'étudier ce mandat plus attentivement, j'espère qu'il voudra l'élargir, car la motion passe sous silence de nombreuses questions sur la façon de parvenir à mettre au point un service aérien plus efficace dans le Nord.

**M. J. M. Forrestall (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le Président, j'aurais trois ou quatre observations à faire. Je voudrais d'abord m'associer à l'ancien ministre des Transports pour féliciter le député de Nunatsiak (M. Suluk) qui a présenté cette résolution. Je reconnais qu'à titre de ministre des Transports, le député de Winnipeg-Fort Garry (M. Axworthy) avait fait quelques efforts à ce sujet. S'il est vrai qu'à l'époque les députés de l'opposition avaient admis que le ministre était dans la bonne voie, on déplorait que son initiative soit trop timide. Le député sait peut-être qu'une motion est inscrite au *Feuilleton* dont l'objet est de renvoyer le rapport de la Commission des transports sur le transport dans le Nord, surtout dans les régions éloignées, au comité permanent des transports qui sera habilité à entendre des témoins, à se déplacer, l'objectif étant qu'il ait accompli son mandat à l'automne si possible ?

Nous avons écouté les points de vue et les observations du député de Nunatsiak. Le ministre et d'autres responsables ont été saisis de ses démarches. Le ministre des Transports (M. Mazankowski) voudrait signaler qu'il partage les préoccupations non seulement du député qui représente l'ensemble de l'est de l'Arctique, mais aussi celles de l'ancien ministre. Je me réjouis donc de ces constatations et je voudrais m'associer aux deux intervenants pour dire que cette question est passablement urgente.

J'aurais souhaité que les audiences de la Commission des transports soient plus poussées. Compte tenu du nombre de témoins et de mémoires, on aurait pu croire qu'il y aurait eu environ 150 recommandations alors qu'il n'y en a que trois ou quatre. Cependant, ces recommandations visent à résoudre l'essentiel des difficultés auxquelles font face ceux pour qui l'avion n'est pas un luxe mais une nécessité absolue. Les distances, les époques, l'accessibilité des services de soins, les