

intérêts de la population canadienne. A mon avis, la réorganisation à laquelle songe peut-être le ministre devra maintenir la rivalité actuelle dans les services aériens offerts à la population de Windsor et des voyageurs dans l'ensemble du corridor. Je surveillerai de près l'évolution de cette affaire, et je m'opposerai à toute mesure qui entraînerait une diminution du service dans la région que j'ai mentionnée. Cela dit, je félicite tout de même le gouvernement pour la décision qu'il a prise hier, étant donné qu'elle empêchera la société Air Canada d'avoir la main haute sur la société Nordair.

Lors des audiences de la Commission canadienne des transports, le président d'Air Canada a dit qu'il serait possible d'assurer l'autonomie de Nordair vis-à-vis d'Air Canada, même si celle-ci rachetait ses actions. Par contre, il ressortait également de son témoignage que l'autonomie totale serait pratiquement impossible à réaliser. Il a dit en effet qu'Air Canada nommerait les membres du conseil d'administration de la société Nordair et lui donnerait des directives. Une fois la décision de la Commission canadienne des transports prise, la société Air Canada s'est arrangée avec ses pilotes pour qu'on dresse une liste d'ancienneté commune pour les deux compagnies après la prise en charge, contrairement à ce que le député de Hamilton-Wentworth a laissé entendre. Je pense que cette déclaration m'a rendu encore plus sceptique, et je ne suis pas le seul à avoir réagi de la sorte, quant à la possibilité de garantir l'autonomie absolue de la société Nordair après sa prise en charge par Air Canada, surtout sur les routes où les deux compagnies entrent en concurrence directe comme celles qui sont situées entre Windsor et Montréal. Plus que jamais, le gouvernement doit veiller tant au niveau national que régional, à ce que les usagers des services intérieurs et extérieurs puissent bénéficier des bienfaits de la concurrence.

Il serait avantageux, à mon avis, d'en arriver à cette situation en réglementant moins l'industrie et en permettant une compétition accrue, entre Air Canada et le Canadien Pacifique par exemple, et aussi entre les autres transporteurs, dans la mesure où ces modifications auraient pour résultat d'offrir aux Canadiens une gamme plus étendue de vols réguliers et de tarifs aériens équivalents à ceux qu'ils devraient verser pour parcourir la même distance aux États-Unis et outre-mer.

Nous devons prendre des mesures pour qu'il n'y ait plus de cas où il semble en coûter moins aux Canadiens pour voyager par vols réguliers à l'extérieur du Canada, parfois à bord de transporteurs canadiens, qu'il ne leur en coûte pour voyager à l'intérieur du Canada à moins d'avoir fait des réservations et d'avoir payé le prix du voyage des semaines à l'avance pour des vols nolisés spéciaux, en supposant que des places soient libres à bord de ces vols, ce qui n'est pas toujours le cas. Cependant, les règlements ne devraient jamais permettre que certaines collectivités ne soient plus desservies par des vols réguliers parce qu'elles sont trop petites ou trop éloignées des zones peuplées du Canada et que ces vols sont moins rentables pour les sociétés aériennes que ceux des autres parcours. On doit en arriver dans notre politique aérienne à un équilibre entre les mesures visant à maximiser le taux de rentabilité des sociétés aériennes et le besoin légitime de services aériens partout au pays.

Les règlements ne doivent pas uniquement permettre d'ajouter des services réguliers concurrentiels dans certaines régions et d'en retirer dans d'autres. Notre politique, une fois appli-

Transports aériens

quée, doit viser l'équilibre indispensable entre la concurrence et le service. Je félicite le gouvernement de s'être fixé l'objectif, qu'il a annoncé aujourd'hui, d'empêcher Air Canada de prendre en charge Nordair, mais j'estime néanmoins, monsieur l'Orateur, qu'il faudrait améliorer la façon dont sont interjetés au cabinet les appels des décisions de la Commission canadienne des transports et d'autres tribunaux de réglementation. La nature et le fonctionnement du processus sont actuellement assez ambigus. Le cabinet devrait donc établir certaines règles fondamentales, qu'il s'estimera tenu de respecter, afin de rendre ce processus plus ouvert et de garantir que les parties visées par ces appels aient bel et bien voix au chapitre.

Sauf erreur, dans une décision maintenant en appel, la Cour fédérale s'est dite d'avis que cela est nécessaire parce que l'examen, par le cabinet, d'un appel contre une décision de la Commission canadienne des transports, est de caractère essentiellement politique. A mon sens, il nous faudrait absolument des lignes directrices pour assurer que seront convenablement entendus tant les appels au cabinet que toute autre forme de décision gouvernementale.

Que je sache, l'opposition ne s'est jamais élevée ces derniers mois contre la prise en charge de la Pacific Western Airlines par le gouvernement de l'Alberta. J'espère qu'on ne considère pas qu'il y a là deux poids deux mesures. Le chef de l'opposition (M. Clark) a prétendu aujourd'hui que si lui-même et son parti ont accepté la prise en charge de la Pacific Western Airlines, c'est que le gouvernement de l'Alberta entend s'en défaire plus tard. Mais, à ma connaissance, le gouvernement de l'Alberta n'a mentionné à cet égard aucune date, pas même une date qui pourrait constituer un objectif, comme l'a fait le ministre des Transports et ministre de la Justice (M. Lang) dans son communiqué d'hier au sujet de Nordair. Le chef de l'opposition n'en a fourni aucune lui non plus aujourd'hui. Plutôt que de se défaire de la Pacific Western Airlines, le gouvernement conservateur de l'Alberta empiète de plus en plus sur le secteur privé. Il n'y a pas très longtemps, alors que le gouvernement de l'Alberta était déjà propriétaire de la Pacific Western Airlines, celle-ci s'est portée acquéreur de Transair. Je ne veux pas dire que, dans les circonstances, cela n'aurait pas dû se faire, mais il n'en demeure pas moins qu'il s'agit là d'une autre forme d'accroissement de la main-mise du gouvernement sur ce secteur.

M. Hnatyshyn: Il n'y a pas de compagnie aérienne en Saskatchewan.

M. Gray: Je crois que les Canadiens auraient raison de s'inquiéter en voyant l'opposition officielle ne dire mot au moment où un gouvernement provincial conservateur se lance dans les transports aériens et s'opposer, d'autre part, à des décisions prises par le gouvernement fédéral, lorsqu'il s'agit d'initiatives prises à l'échelle nationale et dans l'intérêt de tous les Canadiens. Après tout, l'histoire et l'avenir du Canada reposent en grande partie sur le développement de ses moyens de transport.

C'est une des raisons, une importante raison, pour laquelle les différentes régions du Canada se sont regroupées pour former un pays en 1867 et par la suite. L'existence de réseaux de transport à l'échelle nationale est essentielle à l'unification des différentes parties de notre pays. La technologie canadienne dans le domaine des transports constitue l'un des secteurs clé de notre stratégie industrielle visant à rendre notre