

La concurrence s'est intensifiée lorsque les règlements relatifs aux vols nolisés se sont relâchés. On a déjà demandé à la Commission canadienne des transports s'il ne conviendrait pas d'aller plus loin encore dans ce sens. Je le répète, je ne pense pas qu'il soit possible d'abandonner complètement toute réglementation en matière de vols nolisés. En effet, seules les routes rentables seraient desservies tandis que d'autres régions, qui doivent également être desservies, seraient négligées.

Les transporteurs ont dit beaucoup de bien de moi et des changements que nous avons apportés aux règlements relatifs aux vols nolisés. Il convient toutefois de noter que les routes que les compagnies de vols nolisés ont proposé à la Commission canadienne des transports de desservir il y a un an, sont les plus faciles, c'est-à-dire des routes comme Vancouver-Montréal et Vancouver-Toronto. Ces compagnies n'ont pas manifesté beaucoup d'intérêt pour des routes comme Grande Prairie-Saskatoon ni pour aucune autre ligne de ce genre. Il faut conserver les liaisons régulières, il faut protéger suffisamment les transporteurs principaux, les transporteurs régionaux et les transporteurs de troisième zone pour que le pays soit bien desservi.

● (1602)

En ce qui concerne l'extension des lignes de CP et la possibilité de les relier à Halifax, je pense avoir entendu le chef de l'opposition déclarer tout net qu'il ferait le nécessaire à cette fin. Plus prudemment, nous avons dit que nous lèverions un obstacle qui se présente sur cette voie, mais que nous n'interviendrions pas dans l'exercice d'une attribution à mon sens très importante de la Commission canadienne des transports, celle consistant à dire ce qui est conforme à l'intérêt public. Devant la Commission canadienne des transports les autres transporteurs peuvent se faire entendre et ils peuvent exposer les conséquences qu'entraînerait pour eux la concurrence d'un troisième transporteur. La Commission trancherait dans le sens de l'intérêt public. Cela permettrait à tout le monde de connaître les analyses et les arguments invoqués de part et d'autre et nous saurions que la décision est la bonne.

En 1966, M. Pickersgill et ses successeurs ont pu envisager un pays desservi par cinq transporteurs régionaux. Avec le «boom» des transports aériens il a paru à un certain moment que cela pourrait constituer une politique saine et solide. Mais depuis plusieurs années nous voyons que des difficultés et des défis de taille se posent aux transporteurs régionaux. L'existence à cinq, le désir d'assurer très souvent les liaisons par «jet» sur les parcours qui conviennent à leur exploitation—ce dont le chef de l'opposition a parlé comme d'une nouveauté alors qu'il s'agit toujours de la même analyse standard des liaisons qui fait partie de la politique depuis des années—tout cela fait qu'il est difficile pour les transporteurs régionaux d'assurer avec des tarifs raisonnables le rendement nécessaire de leurs capitaux, de se restructurer et d'acquérir de nouveau matériel au besoin.

Il y a deux ans les mêmes difficultés se sont posées à Transair. Nous savons également que la Pacific Western Air

### *Transports aériens*

Lines, après de longs entretiens avec moi, s'est portée acquéreur du capital de Transair, dans le but d'assurer de façon plus efficace la desserte régionale de l'Ouest du Canada.

Certains se sont étonnés à cette époque que nous ne nous opposions pas à cette initiative, alors que dans le même temps je présentais à la Chambre un bill modifiant la loi sur l'aéronautique de façon à nous permettre d'empêcher les gouvernements provinciaux d'acquérir des compagnies et des liaisons aériennes. Nous ne nous sommes pas opposés parce que la structure de la nouvelle société aérienne et l'entreprise mixte nous ont paru favorables à l'amélioration du service. Aussi, nous avons laissé faire car le premier ministre et le vice-premier ministre de l'Alberta m'ont indiqué, au cours d'entretiens que j'ai eus avec eux, qu'ils ne visaient pas à contrôler indéfiniment cette industrie mais qu'il envisageait plutôt de se défaire progressivement d'une bonne partie, sinon de la majorité, des actions qu'ils avaient dans cette entreprise. Transair était donc aux prises avec des difficultés.

D'autres transporteurs régionaux avaient également des difficultés à réaliser assez de bénéfices pour investir davantage. Il y a deux ans, les actionnaires majoritaires de Nordair ont commencé à chercher des acquéreurs. A ce moment-là, il n'était pas facile de trouver quelqu'un qui offrirait un prix raisonnable même en tenant compte de la valeur de l'équipement que possédait la compagnie aérienne. C'est à cette époque-là, alors qu'il m'incombait partiellement de décider si la compagnie continuerait à exister, que j'ai en fait encouragé Air Canada à s'intéresser à ces actions en vue de les acquérir pour assurer l'avenir de Nordair.

Cette acquisition a été confirmée hier de même que la décision prise par le cabinet jeudi dernier. D'autre part, le gouvernement s'est demandé si le public ne craint pas que l'acquisition de Nordair par Air Canada ne supprime toute concurrence dans certaines régions où elle existait auparavant, et que l'émergence d'une seule grande société ne comporterait pas certains inconvénients, par exemple, à l'occasion de différends de travail et de grèves. Voilà pourquoi nous avons précisé hier que Nordair serait exploitée séparément comme l'a recommandé la Commission canadienne des transports.

Cependant, nous ne resterons pas propriétaires de cette compagnie aérienne pendant longtemps. Étant donné que toute restructuration des sociétés aériennes dans l'Est du Canada soulève de nombreuses questions de politique administrative, il nous a paru nécessaire de nous porter acquéreurs nous-mêmes de l'entreprise. Dès qu'il fut question de vendre ces actions, j'ai commencé à élaborer des moyens de fusionner les compagnies aériennes en question afin d'arriver à grouper les actions sous forme de fusion ou d'entreprise commune—et selon les résultats d'analyses, ces entreprises seraient ainsi plus rentables que si on les exploitait séparément. Mais je n'y suis pas parvenu et je ne pouvais savoir si on réussirait aisément à le faire en renonçant à l'acquisition et en remettant le rachat des parts en question.