

**M. Whelan:** Sauf erreur, une réunion à laquelle participent les fonctionnaires a lieu actuellement à Regina. La question est à l'étude. Je ne peux dire au député quels en seront les résultats, mais si on recommande catégoriquement un changement, nous tenterons d'accéder à toute requête raisonnable.

**M. Althouse:** Madame le Président, c'est la deuxième fois que les programmes de lutte contre la sécheresse se heurtent à des problèmes administratifs dans l'Ouest. Un comité était censé régler les problèmes cette fois-ci. Le ministre et ses collègues qui s'intéressent au programme de lutte contre la sécheresse rétabliront-ils le programme une fois que le programme actuel sera terminé, afin que nous soyons prêts à faire face à la prochaine sécheresse? La chute de neige n'a pas été élevée là-bas et il y a un grave risque de sécheresse l'an prochain.

**M. Whelan:** Madame le Président, le député sait que le gouvernement, à sa grande surprise et à la grande surprise de bien d'autres a décidé de consacrer une somme d'environ 67 millions de dollars à ce programme en vue d'aider les agriculteurs victimes de la sécheresse. Il s'agit d'un nouveau programme et d'une nouvelle expérience pour tous ceux qui sont chargés de l'appliquer. Nous nous rendons compte qu'il serait préférable d'établir une structure permanente afin d'être en mesure d'agir en cas de sécheresse grave. Le député dit vrai. Nous avons reçu des rapports sur l'humidité dans les Prairies. Dans certaines régions, le niveau est suffisant, mais dans certaines autres, il est fort médiocre.

\* \* \*

### LE TRANSPORT AÉRIEN

#### LE PROJET DE SERVICE AÉRIEN ENTRE OTTAWA ET NEW YORK

**L'hon. Walter Baker (Nepean-Carleton):** Madame le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports. Elle a trait à la liaison aérienne directe prévue entre la capitale nationale et la ville de New York. Ma première question a trait à l'échéancier de ce projet. Selon certains rapports, il s'écoulera peut-être un an et demi avant que toutes les dispositions puissent être prises, tant sur le plan local qu'international, en vue de l'établissement de ce service. Le ministre pourrait-il nous en dire plus long à ce sujet et, si possible, serait-il disposé à user de ses bons offices, à Ottawa du moins, sinon aux États-Unis, pour hâter la décision finale dans cette affaire?

● (1450)

**L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports):** Madame le Président, ce projet suscite un vif intérêt dans les milieux gouvernementaux, diplomatiques et d'affaires. Comme mon collègue le sait, il y a deux façons de procéder. L'un consiste à modifier l'accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis sur le transport aérien, en vertu duquel Eastern Airlines détient présentement un permis. L'autre solution serait que les organismes canadien et américain de réglementation se mettent d'accord sur le choix d'un des candidats. C'est à propos de la seconde méthode qu'on a dit qu'il faudrait attendre entre un an et un an et demi avant que tout soit réglé.

### Questions orales

Je m'efforce de traiter ce dossier de façon aussi sage que possible. J'étudie les deux options. Je m'intéresse tout autant sinon plus que le député à cette affaire. J'ai tout d'abord adopté l'attitude bilatérale afin de savoir si Eastern Airlines voulait continuer à fournir ses services. Deuxièmement, si Eastern ne le veut pas, comme cela semble être le cas, je voudrais savoir quelle autre société américaine serait prête à le faire et dans quelles conditions. De cette façon, on parviendrait à s'entendre avec les États-Unis.

**M. Baker (Nepean-Carleton):** Madame le Président, le ministre sait que deux compagnies aériennes s'intéressent à l'affaire. J'espère que le ministre tiendra compte de ce fait au cours de ses pourparlers et qu'il fera tout son possible pour accélérer les entretiens. Toutefois, il convient de se poser une question. Air Canada est déjà intervenu ou a l'intention d'intervenir pour sauvegarder un droit et non pas seulement offrir un service, comme ce serait le cas pour les deux autres transporteurs aériens.

Le ministre pourrait-il s'informer auprès de la société Air Canada pour savoir si elle a signifié à la commission qu'elle retirait sa demande et, dans le cas contraire, prier la société Air Canada de ne pas intervenir dans la démarche déjà assez pénible que le ministre a décrite pour la rendre encore plus pénible. Le ministre pourrait-il en prendre l'engagement devant la Chambre?

**M. Pepin:** Je vais réfléchir à ce qu'a dit le député, madame le Président, mais j'aimerais bien que, pour sa part, il se rende compte que je dois manœuvrer dans le cadre de l'accord qui existe actuellement entre le Canada et les États-Unis. Même si je suis de tout cœur avec le transporteur canadien, je dois tenir compte de cette réalité. Je dois tenir compte également de la préférence que les voyageurs d'Ottawa semblent accorder à certains types d'aéronefs.

A propos de la société Air Canada, je dois dire que je n'ai pas examiné à fond les détails de ce qui a été dit concernant la demande des sociétés aériennes Air Atonabee et First Air, mais j'entends le faire et communiquer mes conclusions au député aussitôt que possible.

\* \* \*

### LES CHEMINS DE FER

#### LES RESPONSABILITÉS DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

**L'hon. Don Mazankowski (Végréville):** Madame le Président, je voudrais adresser au ministre des Transports une question qui m'inspire le rapport Grange. La commission d'enquête a jugé bon de consacrer une partie du rapport à l'incurie de la CCT en divers domaines relatifs à la sécurité, comme l'a mentionné mon collègue, et a rappelé en particulier l'enquête effectuée entre 1971 et 1973 sur la sécurité en général qui avait recommandé fortement d'installer des roulements à rouleaux et des détecteurs de boîtes chaudes et de régler la vitesse. Le commissaire a fait remarquer que la CCT n'avait pris absolument aucune mesure sur aucun de ces points. De telles mesures n'entraîneraient pas de dépenses et n'auraient aucune incidence sur le programme d'austérité.