

*Transport aérien*

affaires dans le Nord, les régions éloignées et les petites localités d'acquérir des appareils nouveaux. Il ne fallait pas un programme nouveau puisqu'il en existait déjà un que nous avons présenté en avril de l'an dernier avec une affectation de crédits de 10 millions de dollars. Il ne s'agissait pas de nouveaux crédits budgétaires. J'avais en fait réaffecté des fonds qui étaient déjà prévus dans le budget du ministère des Transports. Nous avons mis ces fonds de côté. Nous avons entrepris d'examiner la situation dans des régions comme le nord du Manitoba, les provinces de l'Atlantique, et les régions septentrionales du Canada. Nous travaillons de concert avec les localités visées et les transporteurs les desservant, car nous avons compris que l'une des principales difficultés à la mise en œuvre d'un nouvel instrument de déréglementation—je me plaisais à l'époque à parler d'un environnement aérien plus libéralisé au Canada—découlait de la piètre qualité du matériel utilisé, ce qui est toujours le cas aujourd'hui, dans les régions septentrionales du Canada. J'ai découvert dans mes déplacements que l'on faisait voler encore beaucoup de DC-3 vieux d'une quarantaine d'années, ce qui ne permet pas d'offrir aux voyageurs du Nord un service convenable, suffisant et je dirai même, sûr.

• (1740)

Nous avons donc mis en œuvre ce programme de capitaux de risque. Mais dans son exposé financier de novembre, le gouvernement l'a supprimé.

**M. Forrestall:** Il était insuffisant.

**M. Axworthy:** C'était un programme fort efficace, car les localités et les transporteurs aériens avaient commencé à discuter de la meilleure utilisation qu'ils pourraient en faire. Je sais que les ministériels sont portés à juger comme foncièrement mauvaises toutes les initiatives que nous avons prises, et je leur signale simplement que nous avons pris certaines initiatives valables et que l'actuel gouvernement en a pris de mauvaises lorsqu'il est arrivé au pouvoir. Il a voulu recommencer à neuf et voici que maintenant il faut représenter le programme par le biais de cette résolution.

Je n'ai pas d'inconvénient à ce qu'on le représente, mais les députés d'en face devraient reconnaître que c'est leur gouvernement qui a supprimé la mesure que l'on propose dans cette résolution. Il est très important de se rappeler ces événements, bien que nous n'ayons pas acquis la remarquable facilité avec laquelle on semble réécrire l'histoire dans cette enceinte. On laisse entendre dans la résolution que tout a commencé le 4 septembre dernier. Mais je puis vous assurer, monsieur le Président, que, en matière de déréglementation du transport aérien, tout avait commencé plusieurs mois auparavant. Je voudrais dire aux députés que je souhaiterais simplement que le gouvernement soit tout autant intéressé à poursuivre cette politique. En fait, je trouve tout à fait ironique—et il y a bien des choses que je trouve ironique dans le cas de ce gouvernement—qu'il nous abreuve de belles paroles sur la nécessité pour le gouvernement de laisser les coudées franches à l'entreprise privée et de se débarrasser de toute la réglementation gouvernementale, alors qu'en fait, il retarde la déréglementation que nous avons entreprise. Les mesures que nous avons présentées le printemps dernier ont été, en fait, mises de côté.

Je tiens à dire, monsieur le Président, que si nous avions le pouvoir de le faire, j'aurais été très heureux de proposer d'autres amendements à cette motion. Ainsi, le comité des

transports devrait examiner à fond le rôle et les obligations d'Air Canada en vertu de la nouvelle politique aérienne nationale. Malheureusement, le premier ministre (M. Mulroney), dans l'un de ses exposés de principes improvisés, a déclaré que le gouvernement ne pouvait se pencher sur les affaires de la société Air Canada. Il était très clair lorsque nous avons présenté la nouvelle politique nationale aérienne qu'il était impossible de bien déréglementer ce secteur, alors qu'une société de la Couronne détient 65 p. 100 du marché. Pourtant, le gouvernement a, en fait, éliminé la possibilité de déterminer comment faire face à une déréglementation plus étendue. Les choses n'avanceront pas beaucoup tant qu'il n'aura pas décidé ce qu'il entend faire de la société Air Canada. Le premier ministre, comme à son habitude, a, de nouveau, anticipé cette possibilité.

Il aurait été préférable, monsieur le Président, que le député donne un mandat encore plus étendu au comité des transports afin qu'il puisse examiner comment nous pouvons poursuivre et entamer la seconde phase de notre nouvelle politique aérienne nationale qui a été présentée au printemps dernier. Il y a un certain nombre de choses qui peuvent être faites. J'ai parlé d'Air Canada par exemple. Il faut apporter des modifications importantes à la Loi nationale sur les transports, afin de répondre aux besoins de la population, là encore en s'assurant que les lignes aériennes desservent bien ces régions et on doit également se pencher sur l'aspect relations de travail du problème, car nous ne pourrions avoir une politique aérienne plus efficace tant que nous n'aurons pas pris les mesures voulues.

Je crois, pour ma part, que la participation des employés devrait être sensiblement accrue dans des sociétés comme Air Canada. Lorsque nous avons vendu Nordair l'année dernière, nous avons accordé aux employés une participation de 10 p. 100, ce qui a fortement modifié les relations de travail au sein de la société. Je crois donc, monsieur le Président, que le député a saisi la Chambre d'une question très importante, mais qu'il n'est pas allé assez loin.

Permettez-moi de vous parler d'une autre chose que je regrette profondément. Le député a parlé des répercussions des prix et des coûts élevés des voyages par avion dans le Nord. Je tiens à dire que le problème est plus grave dans le Nord, mais qu'il se pose également pour les voyageurs dans le Sud. Le transport aérien est peut-être le secteur de notre économie qui dépend le plus des prix. Les tarifs et le nombre de voyageurs sont pratiquement inversement proportionnels. Pourtant, depuis qu'il est au pouvoir, le gouvernement conservateur a accru de façon marquée le prix des voyages en avion. Il a augmenté les droits aux aéroports, la taxe sur les carburants et les droits d'atterrissage et, la semaine dernière, il est allé jusqu'à présenter une motion qui tendait à annuler ma décision de ne pas imposer de frais pour les chariots que les gens utilisent pour transporter leurs bagages dans les aéroports. Les conservateurs doivent être les gens les plus mesquins du monde. Cependant, je sais pourquoi le gouvernement a agi ainsi. Il s'est laissé convaincre par le ministère qui croit qu'on doit tout faire payer. Cependant, il y a toutes sortes de voyageurs qui viennent au Canada. Ils arrivent ici avec leurs shillings ou leurs pfennigs et lorsqu'ils essaient d'obtenir un chariot à bagages à l'aéroport, ils n'ont pas les 50c. voulus. Cependant, le gouvernement, tout à fait insensible, a décidé de rétablir ce droit.

Le député devrait reconnaître, selon moi, que c'est exactement ce qu'il demande dans sa motion. Il réclame des subventions pour compenser l'augmentation du coût du carburant,