

*L'ajournement*

Je me demande si le ministre réalise le tort considérable que le *statu quo* cause à certains transporteurs et aux consommateurs canadiens.

Selon moi, monsieur le Président, il est important de le signaler, l'industrie canadienne de l'aviation n'a plus besoin de béquilles. Il faut réduire la réglementation fédérale afin de permettre à toute nouvelle société aérienne de pénétrer le marché qu'elle désire, et à une compagnie établie de choisir son sort sans aucune contrainte fédérale, quant au type d'appareil utilisé ou quant au marché à servir. Il faut permettre une forte concurrence au niveau des prix et n'imposer aucune restriction sur la qualité des services. Une telle politique, monsieur le Président, permettrait à la Quebecair et à la Wardair de survivre si elles le méritent grâce à la qualité de leurs services et à une tarification avantageuse. Ce sont les usagers de ces compagnies qui décideront de leur avenir. À défaut de quoi, les règles du marché s'appliqueront et la concurrence aura raison de ces transporteurs; cela ne sera pas la décision de la réglementation, mais des usagers de ces compagnies, si ces compagnies-là prospèrent ou non.

Monsieur le Président, j'espère que ces remarques ne tomberont pas dans les oreilles d'un sourd, car il faudrait les prendre en considération avant qu'une décision finale ne soit prise concernant l'avenir de la société Wardair.

● (1805)

[Traduction]

**M. Jesse P. Flis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le Président, je voudrais d'abord féliciter le député de La Prairie (M. Deniger) qui a su profiter de la période mise à la disposition des députés pour faire valoir certaines mesures qu'il préconise. Je voudrais aussi le féliciter d'avoir, en sa qualité de vice-président du comité permanent des transports, largement contribué à l'élaboration de notre politique aérienne intérieure. Félicitations à lui et à ses électeurs.

Comme le député le sait, Wardair a demandé au gouvernement de l'autoriser à devenir un transporteur national et international à horaire régulier. Il se rappelle sans doute que le ministre des Transports (M. Pepin) a dit à la Chambre le 19 janvier qu'il s'était entretenu avec le président de Wardair et qu'une réponse serait fournie au moment voulu. Puisque l'examen de la question se poursuit, je ne peux dire quelle sera la décision finale.

Certains prétendent que le fait de donner suite à la requête de Wardair serait avantageux puisque cela contribuerait à faire baisser les tarifs. D'autre part, le fait d'autoriser un nouvel exploitant dans un domaine où les prix, les services et la fréquence sont assez avantageux, pourrait inciter d'autres transporteurs à réduire leurs services dans les marchés restreints et à accroître leurs prix puisqu'ils devront se servir de plus petits appareils qui reviennent plus cher à utiliser.

Sans doute que Wardair traverse des temps difficiles. En dépit d'avis favorables provenant de différentes sources, la compagnie a augmenté sensiblement le nombre de ses gros

appareils, à des taux d'intérêt élevés, en prévision d'une croissance qui ne s'est pas concrétisée. Tous les transporteurs aériens ont constaté que la demande avait progressé beaucoup plus lentement qu'ils ne l'avaient prévu. Depuis un an, le trafic a beaucoup diminué sur certains parcours à horaire régulier. En conséquence, certains transporteurs ont soit mis de côté, soit vendu, soit loué quelques-uns de leurs gros porteurs. Ils ont réduit leurs vols, leur personnel et ont tenté de stimuler la demande en offrant des tarifs avantageux. En dépit de ces efforts, monsieur le Président, la plupart des transporteurs canadiens ont subi des pertes l'an dernier totalisant de 85 à 100 millions de dollars.

● (1810)

Bref, il n'est pas certain qu'il serait dans l'intérêt du public d'autoriser Wardair à s'implanter sur des marchés intérieurs et internationaux déjà bien desservis et pour lesquels ses gros appareils sont tout indiqués. La question fait l'objet d'une étude attentive. Dès que le ministre aura pris sa décision il en fera part au député de Laprairie ou je m'en chargerai moi-même.

LES PÉNITENCIERS—A) L'ANNULATION DES COURS UNIVERSITAIRES—B) ON DEMANDE DE RETARDER LA DÉCISION—C) L'EXEMPTION DES FRAIS DE SCOLARITÉ POUR LES DÉTENUÉS

**M. Svend J. Robinson (Burnaby):** Monsieur le Président, mon intervention fait suite à une question que j'ai posée au solliciteur général (M. Kaplan) le 24 janvier. Je me suis élevé ce jour-là contre sa décision de mettre un terme à tous les cours de niveau postsecondaire offerts dans les pénitenciers fédéraux. Le ministre m'a fait savoir que sa décision était sans appel et qu'il ne comptait pas revenir sur les avantages considérables que représente le programme de formation.

Depuis que le ministre a annoncé qu'il ne renouvellerait pas les contrats des enseignants donnant les cours universitaires dans les prisons, quantité de voix se sont élevées contre cette décision. Je tiens à faire remarquer que les critiques sont loin d'émaner uniquement des milieux pénitentiaires ou de gens hostiles aux libéraux. La preuve en est que le chef du parti libéral de Colombie-Britannique, Shirley McLaughlin, a adressé un télégramme au solliciteur général dans lequel elle l'invite à revenir sur sa décision de mettre fin aux cours universitaires donnés dans les pénitenciers fédéraux.

Les cours en question sont offerts dans un certain nombre de prisons par quatre universités. Le programme de loin le plus efficace et le plus populaire et qui touche le plus grand nombre de prisonniers est celui qu'offre l'Université de Victoria. Cent cinquante prisonniers et une partie du personnel d'encadrement suivent les cours qu'elle offre dans quatre prisons: Matsqui, Kent, William Head et Mountain.

L'université du Manitoba offre également des cours à l'établissement pénitentiaire de Stony Mountain, l'Université Queen's à Collins Bay et l'Université Laval à la prison de Laval. Ces cours vont être supprimés cette année à moins que l'on n'arrive à persuader le ministre de revenir sur sa décision d'ici là.