

### *Transports aériens*

Air Canada s'est vu retirer graduellement les privilèges, la position particulière qui lui étaient accordée dans le cadre de la politique initiale qui a présidé à sa naissance. C'est le gouvernement actuel qui a retiré à Air Canada le monopole dont elle disposait pour le transport du courrier. C'est nous qui avons aboli le régime particulier dont jouissait Air Canada devant la Commission canadienne des transports, et qui, par la loi votée l'an dernier, avons mis la compagnie nationale sur le même pied que les autres compagnies au regard de la plupart des réglementations. Je dirai même que c'est notre gouvernement qui a compris l'intérêt qu'il y avait à accorder graduellement plus de liberté et de marge de concurrence au C.P. Ainsi, il lui a donné l'an dernier la possibilité de prendre une part plus grande du marché en expansion. Depuis des années, nous envisageons des modalités nouvelles et le réaménagement des restrictions, sinon leur disparition complète.

Je dirai au député qu'il se trompe s'il estime que la liberté absolue de concurrence est possible dans les transports aériens, s'il pense qu'il y aurait un intérêt quelconque à tout permettre. Il ne tient pas compte de la nature des problèmes que pose dans les transports à horaire fixe le maintien d'une desserte efficiente et sûre aux tarifs le moins élevés possible. Il ne se rend pas compte du danger de tout laisser faire. Il regarde ce qui se fait aux États-Unis et dit que c'est possible là-bas. Le gouvernement Carter regarde de plus en plus de notre côté. Je conseille au député d'attendre et de voir ce qui va se produire.

D'une part nous sommes touchés par ces conditions et dans certains cas nous devons modifier nos propres politiques en fonction des politiques adoptées aux États-Unis, étant donné la nature continentale de certains de ces marchés. Mais nous nous préoccupons également car nous voulons maintenir la qualité de service, son efficacité et sa sécurité au Canada et nous ne pouvons prétendre qu'une concurrence aveugle soit possible.

Le chef de l'opposition nous demande d'orienter ainsi notre politique aérienne. En ce qui concerne le transport routier, il est plus facile de le faire, étant donné que le volume de trafic est beaucoup plus grand. L'administration Carter s'oriente également dans cette voie. Mais chez nous c'est une question qui relève de la juridiction des provinces. Trouvons-nous des gouvernements conservateurs avec lesquels il aimerait s'allier, décider de ne plus rien réglementer? Ce n'est pas le cas en Ontario. Cela n'existe pas excepté dans une seule région où ce système existait avant l'avènement d'un gouvernement conservateur, en Alberta.

Dans le cas de la politique aérienne, il faut combiner la concurrence et un degré relativement important de coopération. Le député a parlé des déclarations de M. Pickersgill qui remontent à 1966. Dans son exposé où il définissait le rôle et la place fondamentales des lignes aériennes régionales, M. Pickersgill déclarait qu'on ne pouvait s'attendre qu'il y ait concurrence entre les transporteurs régionaux et les grands transporteurs car les compagnies régionales auraient beaucoup de mal à tenir en face de la concurrence directe des plus grosses compagnies.

Ce qu'il faut faire et c'est ce que nous avons cherché jusqu'ici, c'est d'avoir une certaine assurance de coopération et une forme limitée de concurrence là où il est possible que les deux types de transporteurs assurent le service sur les mêmes lignes. Et même ainsi, nous devons nous souvenir de la mise en

garde de M. Pickersgill qui soulignait que la Commission canadienne des transports devait veiller à ce que la concurrence entre les compagnies régionales et les grosses compagnies reste juste et raisonnable, lorsqu'elles desservent les mêmes lignes, étant donné la différence de ces deux types de transporteurs.

Nous avons donc peu à peu enlevé divers avantages à Air Canada, ôté certaines restrictions à CP Air et élargi le champ d'action des transporteurs régionaux. Nous sommes intervenus directement l'année dernière pour qu'Air Canada et Eastern Provincial Airways s'entendent sur la possibilité d'échanger certaines routes, comme le voulait la politique adoptée en 1966. C'était pour le bien des deux compagnies.

Désormais, Air Canada réalise des bénéfices. Tout le monde devrait s'en féliciter. Tant qu'Air Canada entre en concurrence avec des compagnies privées, il importe qu'on lui demande de réaliser autant de bénéfices que l'on exigerait dans le secteur privé et ce, pour produire des liquidités mobiles et faire rapporter les investissements, ce qui lui permettrait d'acheter du matériel neuf et d'assurer la poursuite des opérations.

J'engage le chef de l'opposition à contenir certains de ses collègues lorsqu'ils demanderont à un moment donné que nous nous opposions à la hausse des tarifs qu'Air Canada veut mettre en vigueur. Pour montrer qu'il n'y a pas lieu d'augmenter les tarifs, ils citeront les chiffres des profits réalisés. Je lui demande de ne plus soutenir les demandes de ses collègues dans ce sens et ce, tant que la compagnie ne réalisera pas des profits comparables à ceux du secteur privé, à défaut de quoi, elle ne pourra pas attirer les investisseurs pour acheter du matériel et prendre de l'ampleur. S'il ne le fait pas, nous risquons de nous trouver dans une situation très délicate.

La levée des restrictions imposées au Canadien Pacifique en ce qui concerne le transport interprovincial n'a suscité chez moi qu'une seule préoccupation: veiller à ce que la concurrence ne nous force pas à accroître le nombre de nos avions dans l'unique but de résister à la concurrence sans nous soucier de l'impact d'une telle mesure sur le public voyageur.

Nous ne tenons pas à ce que des avions vides sillonnent le ciel d'un bout à l'autre du pays. Il est inévitable que cela se ferait aux dépens ou aux frais des Canadiens, soit par le biais d'une augmentation des tarifs, soit par le versement direct aux sociétés aériennes de sommes tirées du trésor public. Notre politique consiste donc à faire face progressivement à la concurrence en usant de techniques qui nous éviteraient d'accroître en vain le nombre de nos avions aux dépens des usagers.

J'ai toujours souhaité que les sociétés aériennes, qu'elles soient régionales ou nationales, offrent des services proportionnels à leur capacité de manière à ce que leurs profits soient suffisants et qu'elles n'aient pas besoin d'une aide de l'extérieur pour continuer de servir les Canadiens.

Du côté des principales compagnies aériennes, nous assisterons à un abandon total des restrictions qui réglementent encore la concurrence entre elles, mais on leur imposera de nouvelles restrictions pour veiller à ce que la concurrence ne se fasse pas aux dépens des usagers, c'est-à-dire à ce que les coûts et les tarifs n'augmentent pas; ce sera probablement la Commission canadienne des transports qui sera chargée d'assurer la surveillance.