

Transports aériens—Politique

sous l'influence de facteurs qui échappent tant au contrôle du gouvernement canadien que des transporteurs.

En annonçant aujourd'hui des ajustements à notre politique en matière de transports aériens internationaux, nous tentons de créer des conditions qui permettront aux deux lignes aériennes de planifier leurs opérations à long terme. Elles permettront aussi au gouvernement d'entreprendre une négociation méthodique de nouveaux accords bilatéraux ou de négocier certains accords déjà existants.

Un des aspects importants de la nouvelle politique sur les transports aériens est la reconnaissance du fait qu'un nombre toujours croissant de villes canadiennes doivent être considérées comme des aéroports d'entrée au Canada. L'énoncé de principes indique de façon plus détaillée comment cette politique, qui se fonde essentiellement sur les changements progressifs survenus au niveau des besoins des voyageurs et des mouvements du fret, sera appliquée.

Même si le marché international du transport aérien subissait de nouvelles pressions, comme la croissance rapide des vols nolisés, je crois que la politique énoncée aujourd'hui crée les conditions qui permettront aux deux lignes aériennes de développer leurs services internationaux sur une base solide et profitable. Même si Air Canada conserve son rôle prééminent tant au niveau du transport intérieur qui est très important qu'à celui du transport international, rien ne s'oppose à ce que la seconde grande compagnie, qui est une entreprise privée, connaisse une grande expansion. En principe, aucune des routes exploitées par l'une ou l'autre des deux compagnies ne doit leur être enlevée, car il est possible qu'elles connaissent toutes deux un développement rationnel.

• (1110)

Un autre des principes fondamentaux de cette politique est le désir exprimé par le gouvernement de voir les deux compagnies aériennes coopérer le plus possible pour assurer que des accords séparés qui favorisent les lignes aériennes étrangères ne nuisent pas aux intérêts du Canada. Il faut établir des lignes de conduite et je demande à la Commission canadienne des transports d'étudier le niveau de coopération et de me présenter régulièrement des rapports. Si on ne respectait pas ses lignes de conduite, le gouvernement n'hésiterait pas à prendre les mesures nécessaires pour corriger cette situation et même enlever, si nécessaire, des droits accordés en vertu de la politique actuelle.

[Français]

La communication que je présente ici est la première d'un groupe de trois qui compléteront l'examen d'ensemble de notre politique en matière de transport aérien. Si nous pouvons en arriver à un nouvel accord avec les États-Unis, les Canadiens pourront bénéficier d'un bien meilleur service en direction de ce pays.

En dernier lieu, j'ai l'intention d'annoncer dans un avenir prochain une nouvelle politique sur les transporteurs locaux, dont l'importance et le champ d'exploitation augmentent rapidement. En rapport avec cette dernière, j'annoncerai une nouvelle politique sur les transports aériens relative au Yukon et aux Territoires du Nord-Ouest; elle est élaborée conjointement par le ministère et la Commission canadienne des transports, avec l'avis des gouvernements des deux territoires et des autres organismes s'intéressant au Nord canadien. Nous avons discuté avec les provinces, lors de conférences régionales, de la façon dont leurs points de vue seraient le mieux respectés.

Monsieur l'Orateur, on comprendra sans doute que, tout en s'appuyant sur des lignes de conduite claires et prati-

[M. Marchand (Langelier).]

ques, la politique des transports aériens internationaux doit aussi tenir compte de la politique continentale et de la politique intérieure, y compris les services nationaux et régionaux.

On comprendra aussi qu'il est plus urgent que jamais de mettre ces mesures en application, et je compte bien que les ministères et les organismes du gouvernement remplissent avec un zèle accru leur rôle de réglementation et d'administration de la politique du gouvernement. Nous prendrons aussi des mesures visant à améliorer l'organisation du gouvernement en ce qui a trait à la politique sur le transport aérien et aux négociations bilatérales.

La pénurie de carburant peut sûrement nuire considérablement à la mise en application de notre nouvelle politique en matière de transports aériens internationaux, et nous avons entrepris à cet effet des discussions avec d'autres pays en vue de trouver des solutions à ce problème.

[Traduction]

M. Don Mazankowski (Vegreville): En premier lieu, monsieur l'Orateur, je tiens à remercier le ministre d'avoir fait parvenir à notre parti le texte de la déclaration qu'il vient de faire à notre parti. J'y applaudis, car elle représente une première démarche pour combler une lacune dans le domaine important de la politique relative au transport aérien, lacune qui a nui non seulement à l'industrie du transport aérien, mais aussi à l'ensemble de notre économie.

Depuis un an, l'attente d'une décision gouvernementale sur la question des droits d'atterrissage à Milan causait des ennuis sérieux aux compagnies canadiennes de transport aérien. Un marché soutenu se trouvait à leur portée, mais l'inaction du gouvernement les empêchait d'en profiter.

Je suppose que les transporteurs aériens régionaux ne seront pas enchantés de l'annonce du ministre en ce qui les touche, puisqu'elle ne représente rien de mieux que le maintien du statu quo. Je m'attendais à quelques éclaircissements sur le rôle qu'ils pourraient jouer relativement au projet d'accord canado-américain sur les routes aériennes. Il convient de signaler que, même si on accorde aux transporteurs américains des concessions leur permettant de desservir des endroits situés au Canada, en contrepartie, les transporteurs canadiens régionaux n'ont pas obtenu l'autorisation de desservir des parcours aussi rentables. Il faut aussi tenir compte de la demande accrue de services améliorés dans les régions des Prairies et de l'Atlantique. Nous devrions sans doute examiner attentivement les services de correspondance entre les diverses régions et les services que les transporteurs régionaux peuvent assurer.

Pour ce qui est de la déclaration du ministre au sujet de la politique aérienne transcontinentale, bien qu'en somme cette politique soit maintenue, le ministre a signalé qu'on passera en revue le lieu de départ et d'arrivée de tous les vols de CP Air à Vancouver et à Montréal. J'espère que le ministre reviendra sur cette décision et élargira cet examen de façon à inclure une analyse et une étude générales de la formule 75/25 p. 100 utilisée dans la répartition des routes intérieures au Canada. En l'occurrence, 75 p. 100 des routes intérieures sont attribuées à Air Canada et 25 p. 100 à CP Air.

Il convient de signaler que l'expansion de l'industrie aérienne transcontinentale est subordonnée à l'essor d'Air Canada de même qu'à la fréquence et à la qualité du service. Le ministre a affirmé dans sa déclaration que les lignes aériennes privées sont en mesure de se développer, mais il se contredit effectivement en limitant l'expansion