

### *Transport aérien*

Un certain nombre d'entreprises privées, notamment des compagnies basées dans le Sud, proposent des stimulants analogues pour amener des employés dans le Nord et les y conserver. Toutefois, pour de nombreux habitants du Nord, ces avantages sont inexistantes. Ils doivent assumer le plein fardeau du coût de la vie dans le Nord sans profiter des indemnités spéciales dont bénéficient les fonctionnaires.

A la lumière de tous ces facteurs complexes mais liés les uns aux autres, je propose que le comité permanent des transports soit autorisé à étudier la vie dans le Nord et les coûts des transports aériens, afin de déterminer si des subventions fédérales au transport des voyageurs et des marchandises amélioreraient la situation actuelle et stimuleraient le développement du Nord. Je pense que ces subventions sont nécessaires si l'on doit permettre aux habitants du Nord de jouir d'un niveau de vie comparable à celui de leurs voisins du Sud. Elles réduiraient le coût de l'alimentation et des denrées et stimuleraient les voyages et le développement d'entreprises et d'autres débouchés économiques dans tout le Nord.

L'industrie aérienne profiterait de l'augmentation de sa clientèle et les services aériens s'amélioreraient certainement.

Le Canada du Sud profite actuellement de généreuses subventions fédérales destinées à améliorer les services de transport dans tout le Canada. Les subventions aériennes, bien qu'actuellement sous la surveillance étroite du gouvernement, semblent destinées à encourager le développement de services aériens dans les régions où les transporteurs sont réticents à mettre en place un service. De même, les subventions aux transporteurs de surface semblent viser à diminuer les frais de transport de manière à rendre les économies régionales concurrentielles pour l'exportation de leurs denrées agricoles et manufacturières. Les transports dans le Nord n'entrent dans aucun de ces deux critères, et les habitants du Nord, ainsi que le gouvernement des territoires du Nord-Ouest, estiment que les résidents du Nord devraient, compte tenu de leur situation particulière, bénéficier d'une attention particulière.

J'ai voulu souligner certains des effets positifs que pourraient avoir ces subventions qui sont nécessaires, voire essentielles à l'amélioration des conditions de vie dans le Nord. Tant qu'on n'aura pas lancé ces initiatives, je crains que bien des habitants du Nord dont les revenus sont limités continueront à ne pas pouvoir se payer les services aériens dont ils dépendent pourtant. Il faudrait également prendre diverses mesures en vue de réduire les frais d'exploitation des transporteurs aériens qui font affaire dans le Nord et les régions éloignées. Ce sont les consommateurs qui profiteraient des économies ainsi réalisées, puisque leurs déplacements coûteraient moins cher et qu'ils auraient de meilleurs services.

Certains habitants du Nord auront toujours besoin d'être subventionnés, sans doute, mais le montant des subventions pourrait être réduit à mesure que diminueraient les frais des transporteurs aériens.

La plupart des entreprises peuvent indiquer sans peine les frais supplémentaires que leur occasionnent les conditions septentrionales. En général, leurs tarifs en tiennent compte. Le carburant constitue le principal facteur. Ces dépenses comptent à elles seules pour 30 p. 100 des frais d'exploitation des services aériens dans le Nord, frais qui sont normalement répercutés sur les consommateurs.

Étant donné le peu de temps dont je dispose, je propose de renvoyer au comité permanent des transports mes recommandations, qui pourraient aussi éventuellement être déposées, afin qu'il les étudie en détail et décide s'il est possible, effectivement, de subventionner le coût du transport aérien dans le Nord. Ces subventions réduiraient à leur tour bon nombre des frais que les gouvernements doivent acquitter, notamment le gouvernement des territoires du Nord-Ouest, en regard des services qui proviennent du Sud.

**Des voix:** Bravo!

**L'hon. Lloyd Axworthy (Winnipeg-Fort Garry):** Monsieur le Président, je voudrais féliciter le député qui a présenté cette motion d'initiative parlementaire. Comme il s'agit de son premier discours à la Chambre, je voudrais lui présenter mes hommages, non seulement pour son intervention, mais aussi pour l'importance de la question qu'il a soulevée. Toutefois, je regrette qu'il ait dû le faire, étant donné que ses recommandations auraient pu être mises en œuvre dès septembre dernier. Mais le ministre des Transports (M. Mazankowski) s'y est opposé, réduisant tout le travail à néant. C'est dommage. Nous avons ainsi perdu une année complète pendant laquelle nous aurions pu nous attaquer aux graves problèmes du transport dans le Nord. Tout est à recommencer maintenant.

Je signale au député qu'il a recommandé certaines mesures qui vont tout à fait à l'encontre des initiatives annoncées dans le budget. Celles-ci, en réduisant de façon sensible les crédits du ministère des Transports, l'obligent à augmenter encore le tarif passager, les taxes sur le carburant et ainsi de suite, de sorte que les habitants du Nord, en particulier, devront payer plus cher.

Je voudrais rappeler brièvement l'historique de cette affaire. L'an dernier, nous avons présenté une nouvelle politique concernant le transport aérien au Canada, après avoir organisé des audiences complètes un peu partout dans le pays. Le principal objectif que nous visions dans cette politique était de favoriser une bien plus grande compétitivité dans le secteur du transport aérien. Dans l'annonce d'avril de l'an dernier, nous avions reconnu les besoins spéciaux du nord du Canada. A l'époque, la Commission canadienne des transports n'avait pas eu la possibilité d'examiner de près les besoins précis de cette région. Voilà pourquoi, quand j'ai présenté cette politique, nous avons prévu une ligne de démarcation provisoire séparant le pays en deux zones. Il y avait donc la zone sud où la nouvelle politique favorisant la compétitivité des transporteurs aériens était appliquée, et la zone nord pour laquelle nous comptions effectuer des études plus approfondies. En avril 1984, j'ai renvoyé la question au comité permanent des transports. Il y a près d'un an, ce comité avait reçu le même mandat. Mais quand le nouveau gouvernement a pris le pouvoir le 4 septembre dernier, il n'a pas maintenu le mandat en question. Malheureusement, ces questions importantes traînent depuis un an. On aurait pu faire œuvre plus utile en consacrant ce temps à étudier le problème des transports dans le Nord. Mais comme le gouvernement actuel ne veut rien avoir à faire avec les méchants libéraux, il s'est contenté de mettre ce dossier en sommeil. Il appartient maintenant au député de relancer la question. Je souscris à ses buts et à ses objectifs, mais malheureusement sa démarche est inutile, puisque le comité permanent avait déjà été saisi de la question.

En outre, il existait à l'époque un programme de capitaux de risque, destiné à permettre aux transporteurs aériens faisant