

Nous ferions bien, je pense, d'examiner attentivement la méthode appliquée au Royaume-Uni. A Londres, le budget est présenté en mars et fait l'objet d'un débat de six jours. En même temps, les mesures législatives qui en découlent sont déposées et, après le débat de six jours, les Communes se prononcent sur l'acceptabilité du budget. Les mesures qui en découlent, elles, doivent être adoptées dans les trois ou quatre mois qui suivent. J'estime que le gouvernement devrait présenter les mesures budgétaires, toutes mauvaises qu'elles soient, beaucoup plus tôt. Rien ne peut justifier qu'on impose aux Canadiens ce que le gouvernement leur a imposé jusqu'ici à cause de ses retards.

Je voudrais aborder certains éléments particuliers du bill C-139 qui sont vraiment inacceptables dans les circonstances actuelles. Ainsi, le gouvernement a décidé de restreindre les prêts que les entreprises consentent à leurs employés pour l'achat d'une maison. D'une part, le gouvernement est fier d'inscrire des droits de mobilité dans la Charte des droits et libertés et, de l'autre, il prouve combien il comprend mal notre pays en présentant des mesures fiscales qui découragent les entreprises de muter leurs employés dans les différentes régions du Canada.

SANCTION ROYALE

[Français]

Le gentilhomme huissier de la verge noire apporte le message suivant:

Madame le Président, c'est le désir de l'honorable suppléant de Son Excellence le Gouverneur général que cette honorable Chambre se rende immédiatement auprès de lui dans la Chambre de l'honorable Sénat.

En conséquence, le Président et les membres des Communes se rendent dans la salle du Sénat.

Et de retour:

Mme le Président: A l'ordre! J'ai l'honneur d'informer la Chambre que, lorsque la Chambre s'est rendue auprès du suppléant de Son Excellence le Gouverneur général dans la salle du Sénat, Son Honneur a bien voulu donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

Bill C-98, Loi modifiant la Loi sur les normes des produits agricoles du Canada.—Chapitre n° 133.

Bill C-620, Loi visant à changer le nom de la circonscription électorale de Missisquoi.—Chapitre n° 134.

Bill C-647, Loi visant à changer le nom de la circonscription électorale de Saint-Michel.—Chapitre n° 135.

Bill C-133, Loi n° 2 modifiant la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires.—Chapitre n° 136.

L'ajournement

● (1800)

MOTION D'AJOURNEMENT

[Français]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 45 du Règlement.

LE TRANSPORT AÉRIEN—LE PRÉSUMÉ REFUS À LA WARDAIR DE FAIRE CONCURRENCE AUX SOCIÉTÉS AIR CANADA ET CP AIR

M. Pierre Deniger (La Prairie): Monsieur le Président, dans un article paru le 11 janvier un journaliste du journal *The Citizen* d'Ottawa écrivait que le gouvernement avait l'intention d'empêcher la société Wardair de concurrencer les sociétés Air Canada et CP Air pour certains vols réguliers. J'ai alors demandé au ministre des Transports (M. Pepin) de commenter la nouvelle afin de savoir si une décision avait été prise, et dans l'affirmative de quelle façon elle serait à l'avantage de l'usager canadien et de la société Wardair. La réponse du ministre a été plutôt décevante, d'autant plus que j'avais eu la courtoisie de lui donner avis de ma question. En effet, le ministre a simplement répondu qu'il avait bel et bien rencontré le président de la société Wardair, et que les détails concernant l'avenir de cette société seraient divulgués dans les plus brefs délais. Le ministre, dans sa courte réponse, n'a pas fait allusion à la coupure de l'article du journal *The Citizen*, et j'en déduis qu'il y a encore espoir. Voilà pourquoi je désire ce soir encore une fois apporter mon appui à la société Wardair et soulever de nouveau la nécessité de la déréglementation.

La politique aérienne canadienne actuelle est un échec. Elle sert quelques transporteurs nationaux, à peine quelques transporteurs régionaux et cela au détriment des consommateurs canadiens et des entreprises canadiennes ou encore des entrepreneurs canadiens intéressés dans le domaine de l'aviation. Prenons le cas de la Wardair. Présentement ses principaux concurrents, les sociétés Air Canada et CP Air, ont un accès complet au marché des vols nolisés de la Wardair, alors que cette dernière n'a pas accès aux marchés des sociétés Air Canada et de CP Air, ce qui fausse évidemment complètement les règles du jeu. La conséquence est évidente, elle saute aux yeux. La société Wardair ne peut concurrencer, tout comme la Quebecair ne pouvait concurrencer la société Air Canada pour le riche marché de la Floride. D'ailleurs le Canada est le seul pays au monde, je crois, qui fait encore une distinction entre vols nolisés et vols réguliers. C'est la raison pour laquelle la Transair a fait faillite et que la Wardair et la Quebecair sont en sérieuses difficultés financières. Aux États-Unis, comme on le sait, monsieur le Président, il y a longtemps qu'on a abandonné cette distinction. Alors dans le cas de la Wardair, il n'y a que deux solutions. D'abord, lui permettre d'être un transporteur régulier sur certaines routes ou empêcher certains transporteurs ou leurs filiales d'offrir des places nolisées en plus de leurs sièges réguliers. La deuxième solution, selon moi, limite la concurrence et est donc inacceptable. La première solution est la seule réponse véritable au non-sens actuel qu'est notre politique aérienne.