

ainsi que mon chef l'a signalé, la situation était sensiblement différente; PWA devait faire face à de graves problèmes financiers et Transair encore davantage. Le premier ministre Lougheed s'est d'autre part engagé à rendre PWA au secteur privé et dans une certaine mesure, c'est la même formule qu'adopte le ministre des Transports.

Dans le cas de Nordair, cependant, comme mon chef l'a déjà souligné, il y avait d'autres acheteurs du secteur privé. Je ne vois pas pourquoi, pour commencer, le gouvernement s'est cru obligé de susciter toute cette confusion et cette incertitude dans le secteur des Transports aériens en autorisant la vente à Air Canada. C'est la première fois, d'aussi loin que je me souviens, que je constate avoir été d'accord avec le député d'Oshawa-Whitby (M. Broadbent). C'était peut-être parce que Air Canada voulait montrer sa vigueur comme société de la Couronne séparée, indépendante du Canadien National. On ne peut certainement blâmer Air Canada d'avoir saisi l'occasion de faire un bon investissement tout en s'appropriant l'excellente exploitation de vols nolisés de Nordair ainsi que sa compétence de premier ordre dans le domaine du transport de marchandises dans le Nord.

Je sais bien, monsieur l'Orateur, que la tradition veut qu'un nouveau député fasse preuve de modération dans son premier discours et je ne voudrais donc pas critiquer trop vivement le gouvernement dans un domaine que je sais extrêmement complexe. J'ai l'impression que le gouvernement dirige sa politique aérienne intérieure d'une aile et d'une prairie; il s'est donné des ailes, maintenant il ne reste plus qu'à prier.

L'annonce du ministre a soulevé bien d'autres questions qui me préoccupent vraiment comme nouveau député qui s'intéresse à l'orientation que prendra la politique aérienne nationale et régionale du Canada. Pendant que le gouvernement prend le temps de réorganiser sa politique, qu'arrivera-t-il aux vols de Nordair qui concurrencent directement ceux d'Air Canada? Quelles seront les répercussions réelles de cette prétendue concurrence? Dans le cas des vols qui relient directement Toronto ou Montréal à l'Ouest du Canada, n'y aura-t-il pas forcément moins de vols par jour et une perte d'efficacité des aéroports régionaux comme celui de Mount Hope?

Qu'arrivera-t-il aux pilotes du Nordair, qui voudraient que leur ordre d'ancienneté soit intégré à celui d'Air Canada? Comme les pilotes d'Air Canada volent davantage sur des parcours pour lesquels ils sont mieux rémunérés, est-ce que cela signifie que le gouvernement versera 15 p. 100 de plus aux pilotes de Nordair, comme l'a demandé l'Association canadienne de pilotes de lignes aériennes? Est-ce que cela ne finira pas par coûter plus cher aux contribuables canadiens?

Que signifie le bruit que fait courir le député de Peel-Dufferin-Simcoe (M. Milne) qui parle d'une quatrième piste et d'une troisième aérogare à l'aéroport international de Toronto, comme l'aurait recommandé le service de planification du ministère des Transports? Le ministre dit maintenant de ce rapport qu'il s'agit «simplement d'une autre étude interministérielle de faisabilité.» Cette expansion pourrait également avoir des répercussions sur le service de Nordair à Hamilton.

Si on n'agrandit pas Malton, comme la construction d'un nouvel aéroport à Pickering a été reportée indéfiniment, et que l'aéroport international de Toronto sera nettement surchargé par le transport de quelque 14 millions de passagers vers 1980, quelles conséquences pourrait avoir pour les transporteurs le

fait que les aéroports régionaux seraient davantage utilisés? Car vu que l'aéroport de Hamilton—même avec une expansion qui coûterait 100 millions—est susceptible de pouvoir recevoir des avions géants, des milliers de gens de ma circonscription et moi-même voulons en être informés.

● (1652)

Vous pouvez donc constater, monsieur l'Orateur, que le gouvernement doit mettre au point une politique des transports qui soit logique. A mon avis, il devrait laisser les transporteurs régionaux jouer leur rôle tout en se conformant aux directives gouvernementales, mais sans appartenir au gouvernement et sans être assujettis à son contrôle. Le gouvernement doit en outre décider dans quelle mesure il permettra à CP Air et à Air Canada de se concurrencer mutuellement dans le domaine des vols transcontinentaux.

A en juger par les mesures et la politique d'action à la petite semaine du gouvernement, j'ai bien peur que les planificateurs du transport aérien du ministère des Transports perdront définitivement la confiance des usagers si des directives très strictes ne sont pas mises en vigueur bientôt.

L'acquisition de la compagnie Nordair—que ce soit par une société aérienne géante appartenant à la Couronne ou par le gouvernement fédéral lui-même—est une des principales raisons pour lesquelles j'ai décidé de faire de la politique. J'en suis venu à me préoccuper de plus en plus de l'ingérence du gouvernement dans la vie des Canadiens. Je ne crois pas que le gouvernement devrait tout accaparer pour le simple principe de la chose. Je pense que rien n'est aussi efficace que la libre concurrence. C'est la concurrence qui a permis au Canada d'atteindre le niveau de vie le plus élevé au monde après celui des États-Unis. Si le Canada est redescendu au septième rang à ce chapitre, c'est à cause de l'affaiblissement de la concurrence et de l'intervention du gouvernement dans le marché. Monsieur l'Orateur, l'acquisition de Nordair empêchera la concurrence et je crois qu'il est temps que le gouvernement du Canada cesse de s'immiscer dans les affaires du secteur privé et dans la vie des Canadiens et qu'il se retire des domaines où il n'a pas sa place.

Pour ce qui est des transporteurs aériens régionaux, dont nous discutons ici aujourd'hui, je tiens à donner encore une fois au ministre des Transports l'assurance que je suis très conscient de la nature très complexe de la politique aérienne intérieure du Canada. Je sais que l'intégration des liaisons prend du temps—sur les plans national, régional et local—toujours compte tenu du fait que ceux qui paient la note, qu'ils le fassent en tant qu'usagers ou en tant que contribuables, sont les consommateurs canadiens.

J'aimerais en outre donner avis, au nom des habitants de la région de Hamilton-Wentworth, qu'ils veulent des réponses du gouvernement actuel, et que je presserai le ministre des Transports de les leur donner à la Chambre et au comité.

En terminant, monsieur l'Orateur, permettez-moi de rendre hommage à mes nouveaux et distingués collègues sortis vainqueurs des élections partielles du 16 octobre. Plusieurs de ces nouveaux députés se sont lancés dans leur carrière parlementaire dans la tension et l'émoi que j'ai connus moi-même cet après-midi. Bonne chance, messieurs. Et maintenant, monsieur l'Orateur, à l'œuvre, car nous avons beaucoup à faire pour le Canada.

Des voix: Bravo!