

tout gâcher. Selon le *Globe and Mail*, la CCT s'est efforcée de faire obstacle à l'expansion de l'entreprise régionale en choisissant CP Air plutôt qu'EPA. Si vous me le permettez, je lirai un passage de l'éditorial:

Dans ce cas-ci, la décision de la CCT dénote un manque total de compréhension et une attitude tout à fait nonchalante à l'égard des problèmes du Canada à une époque où il faudrait accorder une attention des plus suivies et des plus novatrices à ces problèmes. Comme EPA a fait appel de la décision au cabinet fédéral, nous avons bon espoir que le ministre des Transports, Jean-Luc Pepin, et ses collègues donneront suite à leur promesse renouvelée de réforme fédérale et annuleront la décision de la CCT. Dieu sait que la Commission le mérite bien.

Regardons en face la réalité brutale du gouvernement. Il faudra que le ministre des Transports fasse preuve de détermination et que le cabinet y mette du sien pour renverser la décision, mais je crois que le ministre relèvera le défi et appuiera l'entreprise régionale afin qu'EPA puisse continuer à croître et à contribuer à l'économie de la région atlantique du Canada. Dans cette affaire, je suis sûr que le ministre peut compter sur l'appui des députés des deux côtés de la Chambre.

Pourquoi faut-il renverser la décision? Parce qu'elle est manifestement mauvaise. Premièrement, elle se fonde sur une politique fantôme selon laquelle les transporteurs aériens régionaux ne peuvent aller au-delà de leurs régions adjacentes. Et pourtant, Nordair a un vol direct de Québec à Winnipeg. Deuxièmement, la CCT affecte trois transporteurs à la liaison Halifax-Montréal, qui est classée dix-septième au Canada, ce qui ne l'a pas empêché de déclarer qu'il ne serait pas économique d'affecter plus de deux transporteurs à la liaison Halifax-Toronto qui vient au dixième rang au Canada et où le trafic s'intensifie. Troisièmement, la CCT a dit qu'EPA pourrait multiplier le trafic régional; puis, elle lui a refusé l'autorisation de proposer des prix spéciaux pour en faire la promotion. Il ne devrait pas être difficile pour le ministre de réfuter ces motifs des conclusions de la CCT.

Puis, il y a l'opinion publique. Les premiers ministres des quatre provinces de l'Atlantique réclament instamment que la décision soit révoquée. Pratiquement tous les députés de la région de l'Atlantique, les députés des assemblées législatives provinciales et les membres des nombreux conseils municipaux appuient EPA. En fait, les seules voix discordantes sont celles de l'industrie du tourisme, qui favorise les voyages dans son propre intérêt, et de la Chambre de commerce de Halifax. J'ai du mal à croire que la Chambre de commerce de Halifax n'appuie pas une industrie régionale de cette envergure puisque EPA emploie 900 personnes dans la région de l'Atlantique et qu'elle dépense des millions en biens et services. J'ai demandé aux membres de la Chambre de commerce de répondre à un questionnaire afin de déterminer s'ils favoriseraient vraiment CP Air contre EPA.

L'exécutif de cet organisme s'est montré très offusqué de mon intervention. En fait, l'un des membres de l'exécutif m'a répondu que j'abusais des privilèges accordés aux députés. J'aimerais dire à ce monsieur que je fais ce que je crois être juste dans l'intérêt de tous mes administrés. Toutefois, la réponse que j'ai reçue des membres de la Chambre de commerce et d'autres de mes électeurs a été très positive: la plupart des gens de la région appuient la demande qu'a présentée l'EPA pour desservir le trajet Halifax-Toronto. Cela ne veut pas dire qu'ils ont quoi que ce soit à reprocher à CP Air. Ils reconnaissent l'apport de cette compagnie au transport aérien au Canada et voudraient qu'elle continue à desservir la région, mais pas au détriment d'une entreprise de Halifax.

L'ajournement

● (2215)

CP Air a déjà annoncé son intention de construire un aéroport de 50 millions de dollars à Toronto. C'est le genre de choses auxquelles nous nous opposons. Nous voulons que l'EPA soit une entreprise locale en pleine expansion et nous avons besoin à cette fin de l'aide de la Commission canadienne des transports. Nous espérons donc que le ministre infirmera la décision de la CCT et permettra à l'EPA de continuer à contribuer au développement économique du Canada.

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, le 6 juin dernier, le député de Halifax-Ouest (M. Crosby) a demandé au ministre des Transports (M. Pepin) si la décision de la Commission canadienne des transports concernant la ligne de Halifax-Toronto avait été remise en cause et, dans l'affirmative, devant quelle autorité.

Je voudrais confirmer que la Eastern Provincial Airways en a appelé de la décision de la CCT auprès du ministre des Transports, en vertu de l'article 25 de la loi nationale sur les transports. L'EPA a demandé au ministre d'annuler en partie la décision de façon à permettre à l'EPA d'assurer, au lieu de CP Air, la ligne Halifax-Toronto sans arrêt ou, encore, de modifier la décision de façon à permettre à l'EPA et à CP Air d'assurer à titre égal ce même service. J'ajoute que la société CP Air en a également appelé devant le ministre de la décision de la CCT, même si son appel ne porte pas sur la liaison Halifax-Toronto, mais plutôt sur l'autorisation donnée à cette société de desservir Halifax directement à partir d'autres centres prévus dans son permis national.

Le député de Halifax-Ouest a également demandé quand cet appel sera entendu et la décision rendue et quelles considérations allaient entrer en ligne de compte lors de la procédure d'appel. Les appels présentés au ministre des Transports sont régis par la loi nationale sur les transports. En vertu de l'article 64 de la loi, le gouverneur en conseil peut également modifier ou annuler les décisions de la CCT de son propre chef.

Cette question fort compliquée fait en ce moment l'objet d'un examen et une décision sera rendue sous peu.

L'INDUSTRIE—L'AIDE À L'INCO

M. Rod Murphy (Churchill): Monsieur l'Orateur, le 12 mai dernier, j'ai signalé à la Chambre la fermeture d'un certain nombre de mines et d'usines de minerai de fer au Canada, dont la mine Steep Rock à Atikokan, l'usine de la National Steel à Capreol et celle de l'Inco à Sudbury.

C'est la décision que l'Inco a prise de fermer son usine et le fait que la société avait 500,000 tonnes de minerai invendu qui m'ont poussé à parler de cette affaire. Quand j'ai posé ma question au ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Gray), je lui demandais en fait ce qu'il était prêt à faire, vu que 35 p. 100 du minerai de fer utilisé au Canada pour fabriquer de l'acier est importé. Le ministre a répondu qu'il examinerait la situation. J'ai ensuite demandé au ministre s'il était prêt à convoquer les dirigeants des différentes aciéries afin de voir ce qu'il serait possible de faire pour les encourager à se servir de minerai canadien. Le lendemain, on pouvait lire dans les journaux les titres suivants: «M. Gray étudiera l'utilisation du minerai américain», dans le *Journal d'Ottawa*, et «M. Gray enquêtera sur les aciéries qui se servent de minerai américain», dans le *Citizen*. Dans un autre journal on dit ceci: