

Les subsides

M. Skelly: Monsieur le Président, j'aimerais parler de la responsabilité du ministre dans le domaine des transports, car la motion dit que sa politique a suscité l'inquiétude, la chaos et la confusion. Je vais décrire brièvement une situation que le ministre connaît très bien et que, à mon avis, on est à même de constater dans d'autres régions du Canada. Il s'agit de la localité de Bella Bella qui fait continuellement face à des coûts très élevés, aux livraisons tardives du courrier et à des problèmes de développement économique. Il semble que d'autres ministères fédéraux dépensent des sommes d'argent énormes pour administrer la bande, compléter les revenus et assurer le développement économique de cette localité, mais le ministère des Transports n'a pas fait les investissements nécessaires pour que l'apport des autres ministères soit rentable. En d'autres termes, il compromet non seulement l'existence des habitants, mais aussi les fonds que le contribuable y a investis.

Le ministre sait très bien que Bella Bella a besoin d'un terminus de transbordeurs à manutention horizontale ainsi que de l'aide pour finir l'aéroport et prolonger la piste. Pourrait-il nous expliquer pourquoi son ministère n'est pas disposé à faire fructifier les investissements des autres ministères du gouvernement fédéral? Pourquoi le ministère des Transports n'est-il pas prêt à assumer une obligation constitutionnelle? Le gouvernement du Canada a une obligation constitutionnelle à l'égard des autochtones.

• (1510)

M. Pepin: Monsieur le Président, une chose est claire, la question n'a rien à voir avec la résolution et la motion ni avec ce que j'ai dit.

M. Skelly: Chaos.

M. Pepin: Oui, vous pouvez mettre la pagaille partout. Certes, je ne l'ai pas examiné tout dernièrement, et j'étais au courant du discours que mon collègue a fait il y a quelques jours, mais la réponse est qu'il y a deux endroits en liste pour l'aménagement d'un futur aéroport et personne n'a été capable de décider à quel endroit les travaux seront exécutés. Chose certaine, la distance entre les deux endroits ne justifie pas que des millions de dollars soient investis dans les deux localités. C'est peut-être par lâcheté que nous avons laissé le choix au gouvernement de la province, parce que les gouvernements provinciaux sont mieux au courant des besoins locaux. Il semblerait que le gouvernement de la province n'ait pas encore pris de décision. Mon collègue me donne un bon conseil et j'y réfléchis. Un jour ou l'autre il faudra que quelqu'un prenne la décision.

M. Evans: Monsieur le Président, j'aurai une brève question à poser au ministre. J'ai noté que mon collègue et ami de LaPrairie a souvent parlé de transports aériens par le passé surtout de la société de la Couronne, Air Canada. Le ministre a-t-il songé à la possibilité de déréglementer un peu l'industrie des transports aériens et de réduire la position monopoliste d'Air Canada?

M. Pepin: Monsieur le Président, j'ai exprimé mon opinion à ce sujet quand le comité des transports a tenu des audiences sur un document de travail que j'avais préparé et aussi après que le comité eut rédigé son excellent rapport. Je ne peux soutenir le comité en ce qui concerne le rôle donné aux transporteurs régionaux. On abordait la question d'une manière qui me

paraissait trop fluide, trop flexible. Je cherchais quelque chose de plus catégorique et je le leur ai très simplement.

Depuis lors, mon honorable collègue, lui qui s'intéresse vivement à tout ce qui touche l'aviation au Canada, a dû remarquer certains changements, notamment l'effort de collaboration au demeurant salubre entre les compagnies aériennes. Ainsi, à l'heure actuelle, Air Canada travaille à la restructuration de Québecair. Il a dû remarquer également une certaine intégration de services entre Eastern Provincial Airways et CP. Je le répète, je trouve que ce sont de bonnes initiatives. Les Canadiens ne cessent de se demander si notre pays ne compte pas trop de sociétés aériennes. Je serais porté à le croire, bien que je n'envisagerais sûrement pas d'appliquer au Canada la formule russe celle de l'Aeroflot. Je me réjouis chaque fois que je constate ces tentatives d'intégration.

M. Forrestall: Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les propos que le député d'Annapolis Valley-Hunts (M. Nowlan) a tenus ce matin, ainsi que la réponse qu'a donnée le ministre sur les questions de principe concernant les sociétés de la Couronne et leur nature. Le ministre a remarqué à juste titre que nous devons faire preuve de prudence dans le choix des moyens d'influencer ou de contrôler ces sociétés de la Couronne.

Le ministre ne convient-il pas que le gouvernement se doit d'intervenir et de réclamer des comptes lorsque deux ou trois précédents existent déjà ou que les conditions qui prévalent l'exigent? Par exemple, l'abus des pouvoirs que confère un poste clé dans une société d'État. Aussi, l'incapacité à première vue de respecter des directives simples, dans le cas de Canadair notamment. Le ministre ne convient-il pas que dans les domaines qui visiblement méritent l'intervention du ministre en matière d'imputabilité des sociétés d'État, le ministre devrait intervenir et le gouvernement devrait, en réalité, reconnaître que cette responsabilité lui incombe? Le ministre peut-il nous expliquer ce qu'il entend par contrôles? Il nous a dit que nous ne pouvons intervenir en tout. Pourrait-il nous expliquer rapidement comment nous pourrions déterminer quelles interventions sont justifiables, et quelles autres ne le sont pas?

M. Pepin: Monsieur le Président, je consentirais volontiers à ce que l'on accorde au député une ou deux minutes de plus pour qu'il expose plus clairement ce qu'il a en tête.

M. Forrestall: Monsieur le Président, je serai très bref. Les ennuis causés par l'investissement du Canadien National dans l'entreprise Cast Shipping ont beaucoup inquiété les autorités de la province où se trouve la principale collectivité maritime intéressée. Le Canadien National a agi avec la bénédiction du gouvernement, pour ainsi dire. Si le gouvernement a choisi de ne pas intervenir dans ce cas, puisque la Commission canadienne des transports n'avait élevé aucune objection, je suppose que c'est là une bonne raison de ne pas intervenir. Mais lorsqu'une société d'État envisage d'effectuer des dépenses colossales pour acquérir tous les avoirs, ou ce qu'il en reste, dans le cas de la Cast—en fait, le CN a dû amortir quelque 62 millions de dollars—le ministre ne croit-il pas que sur le plan de l'imputabilité, il y aurait lieu de soumettre à l'examen du comité permanent, ou pour le moins de la Chambre, les états de compte vérifiés de la société devant être acquise? Je fais ces propositions dans le but de savoir si ce ne serait là des moyens de contrôle tangibles et acceptables sur le plan de l'imputabilité.