

Les subsides

Pour ce qui est de la tarification, l'ancien ministre des Transports nous dit que la tarification ne baissera peut-être pas si nous avons une libéralisation de nos transporteurs aériens.

Je pense qu'il est important de souligner, monsieur le Président, tel que l'a souligné l'ancien ministre des Transports, qu'il existe au Canada des frais fixes, des frais de pétrole, des frais d'atterrissage, des frais d'usage d'aéroport, des taxes d'aéroport. Il est certain que ces frais-là sont des frais que toutes les compagnies ont. Alors il faut regarder ailleurs, monsieur le Président.

Si ces frais fixes ne varient pas, si on veut avoir des tarifs réduits, il va falloir regarder ailleurs. Or, une compagnie aérienne qui gagne de l'argent a des frais salariaux et des frais de gestion, avant de faire des profits, qui devraient représenter environ 30 p. 100 des dépenses. Si on prend, par exemple, aux États-Unis, la People's Express, cette compagnie a des dépenses de salaires et de bénéfices marginaux qui totalisent 20 p. 100; et malheureusement, Air Canada a des salaires et des bénéfices marginaux qui totalisent 38 p. 100.

Il faudra, monsieur le Président, à l'avenir, si on veut des tarifs réduits, une coopération, une cogestion entre les divers groupes, «management» et syndicats, afin d'établir une forme d'équité dans les salaires payés par ces gens-là. Monsieur le Président, prenons un exemple aux États-Unis. Avant la déréglementation ou avant une ouverture réelle au marché, chez les consommateurs, on trouvait par exemple qu'une secrétaire qui travaillait pour une compagnie aérienne gagnait 40 p. 100 de plus qu'une secrétaire comparable dans un autre milieu; qu'un programmeur gagnait 35 p. 100 de plus qu'un programmeur dans un autre milieu, et ainsi de suite. Il est évident que si on paye des salaires qui sont énormément plus élevés que les salaires des forces du marché normal, ces coûts-là doivent être passés aux usagers.

Monsieur le Président, qui sont les usagers? C'est vous et c'est moi, ce sont les gens qui ont besoin de voyager, ou qui voyagent une fois par année pour aller en vacances. Le contexte actuel étant ce qu'il est, c'est-à-dire avec des routes protégées dans lesquelles on ne permet pas de concurrence, où est l'intérêt pour les compagnies de s'assurer que leurs coûts soient réduits, si elles peuvent passer ensuite ces mêmes coûts aux usagers? Et c'est cela que je veux, monsieur le Président. Je veux que les compagnies entrent en concurrence les unes avec les autres, pour que l'utilisateur bénéficie de la bonne gestion de ces compagnies-là. Parce qu'il existe un autre problème très sérieux au Canada, c'est que de plus en plus le consommateur canadien se soucie du prix du billet d'avion. Premier exemple: Air Canada voit souvent ses avions voler à vide. Qu'est-ce que l'on fait? On fait une vente de billets à rabais et on remplit ses avions parce que l'on réalise que les tarifs moins élevés, et un avion rempli, c'est plus rentable que les tarifs élevés et les avions vides. Deuxième constatation, monsieur le Président, et le député d'Assiniboia (M. Gustafson) le sait fort bien, comme le député de Longueuil (M. Olivier) ou moi-même, c'est que de plus en plus, le Canadien préfère aller à un aéroport frontalier aux États-Unis, pour voyager ensuite à New York, Las Vegas ou à Los Angeles, et ce parce que ça coûte sensiblement moins cher. Ce sont des évidences mêmes, monsieur le Président. Ce sont ces évidences-là qui nous forcent, nous Canadiens, à réviser notre politique aérienne domestique.

• (1450)

Tantôt, l'ancien ministre des Transports parlait de la compagnie Wardair dont le député de Brampton-Georgetown (M. McDermid) est aussi un partisan. Moi aussi je suis un partisan de la Compagnie Wardair, parce que justement la compagnie Wardair est gérée par un entrepreneur dont tous les Canadiens devraient être fiers. Qu'est-ce qui se passe dans cette compagnie-là, monsieur le Président, et l'ancien ministre le sait, et je le félicite pour les actions qu'il a posées en 1979 et 1980, pour permettre à la Wardair d'exister; c'est en 1979 et en 1980 que l'ancien ministre a soulagé la réglementation sur les vols nolisés pour permettre à la Wardair de gagner davantage d'argent, et pour lui permettre de survivre? Pourquoi, monsieur le Président? Parce que la réglementation actuelle empêche la Wardair de gagner de l'argent par rapport à Air Canada, parce que la Wardair est en mesure d'exiger un seul prix pour ses billets d'avion, c'est-à-dire un prix de tarif nolisé, alors que pour la même route, Air Canada ou tout autre transporteur, eux, peuvent avoir deux tarifs, soit un tarif de passager régulier et un tarif de passager nolisé. Donc, il faut justement remettre un petit peu de bon sens dans tout cela et pour ce faire, il me semble que le point de départ est premièrement ce rapport-là, rapport unanime d'un comité qui s'est penché sérieusement sur un problème. C'est pourquoi je ne partage pas l'avis de l'ancien ministre des Transports; et c'est pour cela que l'on doit féliciter le ministre actuel des Transports (M. Axworthy), parce qu'il se penche présentement sur ce problème-là, sur notre rapport. Je pense qu'il n'incombait pas au ministre des Transports d'attendre que la Commission canadienne des transports ait terminé son étude pour enfin se pencher lui-même sur cette question. Je pense que le ministre avait un document sur lequel il pouvait travailler et il faut le féliciter. Je ne comprends pas l'ancien ministre des Transports de ne pas le faire. Je ne le comprends pas!

Mais enfin, monsieur le Président, il me semble tellement clair qu'on doive le féliciter. D'ailleurs, qu'est-ce qu'a dit l'ancien ministre des Transports? Il a dit que la déréglementation aérienne était inévitable; c'est vrai! C'est inévitable, monsieur le Président, parce que justement la situation est impossible. Alors, d'après moi, si nous arrivons à une libéralisation des tarifs aériens, nous allons nous assurer qu'il y ait plus de passagers, plus d'usagers. Les coûts vont être réduits et les tarifs devraient s'ensuivre, être réduits aussi.

Regardons maintenant, monsieur le Président, une autre dimension de nos transporteurs aériens, soit la dimension internationale. Les transporteurs internationaux au Canada sont régis par des traités bilatéraux: un, entre le Canada et les États-Unis; un, entre le Canada et Londres, le Canada et les Indes, le Canada et l'Allemagne. Ce que je reproche, monsieur le Président, c'est la lenteur des négociations. Il existe présentement des accords bilatéraux importants entre le Canada et les États-Unis qui pourraient, d'après moi, bénéficier énormément à l'utilisateur canadien. Et pour des raisons que je m'explique mal, il y a une certaine lenteur dans ces négociations; j'incite le ministre responsable à travailler pour en arriver à une solution le plus tôt possible.

Regardons maintenant un autre fait dans le domaine de notre politique des Transports, à savoir le dossier de VIA Rail. L'ancien ministre a souvent reproché à notre gouvernement