

*Transports—Loi*

**Le président suppléant (M. Paproski):** La période des questions et commentaires est maintenant terminée. Débat.

[Français]

**L'hon. Lloyd Axworthy (Winnipeg—Fort Garry):** Monsieur le Président, j'ai un intérêt spécial dans ce projet de loi parce que lorsque j'étais ministre des Transports j'ai commencé un mouvement, une initiative pour établir une nouvelle réglementation pour le système de transports au Canada. A cette époque, monsieur le Président, j'ai vu qu'il y avait un problème sérieux dans notre système de transports spécialement dans l'inflexibilité pour les décisions, de les cadrer, de réglementation. Il n'y a pas de concurrence qui pourrait aider les consommateurs et les producteurs. Je suis d'accord sur les remarques du député d'Athabasca (M. Shields) qui a dit que c'est le problème pour établir des prix fixes par les chemins de fer pour les petites entreprises de l'Ouest et des autres régions.

Mais en même temps, monsieur le Président, j'ai des réserves. Je crois qu'il est important d'approcher le changement dans le domaine des transports avec prudence. A cette époque, j'ai déferé nombre de questions à des comités de la Chambre des communes pour étudier ce problème. Par exemple, le problème de la sécurité, le problème des relations entre les travailleurs et les employeurs, le rôle très important des sociétés de la Couronne sous un régime de déréglementation.

Monsieur le Président, après les élections de 1984, le gouvernement conservateur a éliminé toutes ces questions qui avaient été déferées. Ainsi, les régions, les consommateurs et les producteurs n'ont pas eu l'occasion de les examiner et de faire valoir leurs points de vue sur ces changements très importants.

Aussi, monsieur le Président, le projet de loi est faible parce qu'il n'examine pas les préoccupations, les problèmes soulevés ainsi que les points de vue de tous les Canadiens.

[Traduction]

Il est indéniable que notre système de transport est essentiel à la santé et à la vitalité de la nation. Nous avons toujours su que compte tenu de notre géographie, nous ne pouvons nous permettre une mauvaise décision au sujet de notre système de transport sans compromettre sérieusement l'unité du pays, notre accès aux marchés mondiaux et l'émergence nécessaire d'un dynamisme dans notre système économique. Il est indiscutable que d'importants changements doivent être apportés de temps à autre. Cependant, les changements ne doivent pas être motivés par de quelconques impératifs idéologiques, mais par une évaluation claire et intelligente des solutions efficaces.

Comme le député de Vancouver—Kingsway (M. Waddell) le faisait remarquer, j'ai soulevé une très forte opposition de la part des fonctionnaires, de la CTC et des entreprises de transports elles-mêmes lorsque j'ai amorcé le mouvement en faveur d'une modification des règles régissant les sociétés aériennes. Ils disaient tous que ce n'était ni possible ni souhaitable. Ils formaient un petit club très heureux et bien douillet. Toutefois, les décisions prenaient trop de temps à venir. Aucune solution valable n'était apportée aux problèmes régionaux. Certes, le marché n'était pas assez dynamique pour que les prix s'adaptent au jeu de l'offre et de la demande.

Il est absolument exact qu'à cette époque notre système de transport aérien accusait un déclin marqué par rapport à celui de beaucoup d'autres pays. Les voyageurs se faisaient de moins

en moins nombreux parce que nous n'avions prévu aucun stimulant pour élargir la clientèle ayant les moyens de prendre l'avion. Le système s'adressait aux hommes d'affaires, aux députés et aux sénateurs qui n'ont pas à payer eux-mêmes leurs billets parce qu'ils bénéficient de comptes de frais. Pour le grand public, l'avion devenait une option moins attrayante. C'est alors que nous avons présenté une nouvelle politique de transport aérien qui, je le rappelle aux députés, est encore en vigueur aujourd'hui. Le nouveau gouvernement conservateur ne l'a pas modifiée. Nous sommes maintenant saisis d'un projet de loi mais aucun changement n'a été apporté pour éliminer les divisions régionales et pour permettre aux compagnies aériennes d'établir beaucoup plus librement leurs barèmes ou pour supprimer les conditions d'obtention des permis qui imposent des exigences rigoureuses à trop de transporteurs aériens.

Nous avons aussi entrepris des discussions avec les provinces pour modifier les dispositions qui régissent le camionnage. Tous les participants à une conférence fédérale-provinciale tenue en avril 1984 sont tombés d'accord sur la nécessité d'effectuer des changements dans ce domaine. Le projet de loi dont nous sommes saisis a une importante histoire à laquelle je suis associé. Je demande pourquoi cependant, on n'a pas tenu compte des progrès réalisés jusque-là. En fait, on a rejeté des conclusions sur lesquelles tous les partis politiques auraient dû être d'accord en général. On a préféré agir de façon sectaire. Le gouvernement ne voulait pas être associé aux initiatives de l'ancien gouvernement libéral, alors le ministre des Transports (M. Crosbie) a décidé de tout reprendre du début. Ce faisant, on a cependant commis des erreurs fondamentales qui ne sont toujours pas corrigées. Elles ne sont pas corrigées dans ce projet de loi ou dans les politiques et les programmes du gouvernement et c'est pourquoi le public s'inquiète tant.

Le Nouveau parti démocratique demande pourquoi le parti libéral, qui préconisait la libéralisation des transports en 1984, critique ce projet de loi. Il le critique parce que ce projet de loi ne reflète pas les initiatives que nous avons prises, les objectifs que nous nous sommes fixés et les inquiétudes que nous avons soulevées à cette époque. Même si on parle de déréglementation, ce n'est pas nécessairement de cela qu'il s'agit. On peut dire que le gouvernement a adopté d'une façon irréfléchie le style et les méthodes employés aux États-Unis. Comme il le fait dans presque tous les domaines, pourquoi ne pas le faire dans les transports?

Je pose une question cruciale. Peut-on se donner un système entièrement déréglementé soumis aux lois du marché quand de grandes sociétés d'État occupent encore une grande partie de ce marché? Si vous parlez à ceux qui ont vécu l'expérience de la déréglementation, ils vous répondront, bien sûr, que c'est impossible. Si l'on veut avoir un marché libre, il ne faut pas qu'une entreprise publique occupe une large part de ce marché. Il faut décider ce que l'on va en faire. Sinon, l'on a un système hybride très déformé.

Le gouvernement a opté pour la déréglementation complète mais pas nous. Nous avons parlé par prudence de la libéralisation dont le nom sonne beaucoup mieux à l'oreille et qui a beaucoup plus de sens parce qu'elle nous permet de maintenir le système mixte que nous avons. Ce projet de loi nous entraîne précipitamment et implacablement vers la déréglementation. Le gouvernement est confronté à un problème embarrassant