

*Les crédits*

Les pressions de l'entreprise, celles de la concurrence, dans un contexte de déréglementation, qui sont à l'origine du drame de Dryden sur lequel un rapport vient d'être publié n'ont pas diminué. Elles se sont accrues. Il est encore plus nécessaire de veiller à la sécurité dans l'industrie que ce n'était le cas il y a quatre ou cinq ans.

On ne peut pas s'attaquer à un problème tant qu'on n'en a pas reconnu l'existence. Le plus effrayant, aujourd'hui, c'est de constater que le gouvernement continue d'affirmer mollement, sans prouver ce qu'il avance: «Les transports sont sûrs, vous pouvez me faire confiance. Nous ne laisserions jamais les transporteurs prendre des risques.»

Je comprends que, de l'autre côté, parmi les ministériels, personne ne met consciemment en péril la vie d'un autre être humain. Fort bien. Je ne crois pas qu'un seul député de l'autre côté le ferait délibérément. Je reconnais cependant que si les députés d'en face se prosternent devant une idéologie, devant l'autel du «capitalisme effréné», s'ils sont aveuglés par l'idée que l'entreprise privée assure toujours, si elle n'est ni entravée ni réglementée, la meilleure qualité de service à la société, c'est que, béats d'admiration devant cette idole, ils ont perdu de vue la nécessité de servir le peuple.

• (1720)

Si l'on juge ce que la déréglementation a apporté au Canada par rapport aux avantages promis, il est clair que ce fut un échec. Que nous promettait-on? On nous promettait une industrie du transport aérien plus compétitive. Avant la déréglementation, permettez-moi de rappeler aux députés, nous avions un transporteur aérien des provinces maritimes, EPA, un transporteur basé au Québec et Air Ontario un transporteur régional secondaire basé en Ontario. Nous avions toute une série de petites lignes aériennes dont Air B.C. Les Territoires du Nord-Ouest avaient leur propre ligne aérienne, Northwest Air. Il y avait toute une série de transporteurs régionaux d'un bout à l'autre du Canada, dont certains avaient conclu des ententes concernant la commercialisation, le transbordement de passagers, le partage de divers services aux aéroports, mais tous aspiraient à élargir leur champ d'action dans un environnement partiellement réglementé. Il y avait deux grandes lignes aériennes, Air Canada et CP, qui se faisaient concurrence.

Que s'est-il passé après la déréglementation? La concurrence s'est-elle intensifiée comme promis? Il s'est passé que tous les transporteurs régionaux ont été repris

par Canadien ou Air Canada, ou se sont affiliés à l'un ou l'autre. Wardair a disparu, de même que EPA et Québécoir. Tous les petits transporteurs régionaux ont disparu en tant qu'entités indépendantes et le Canada s'est retrouvé en situation de duopole. Nous avons donc abouti à une concurrence beaucoup moindre.

On nous avait promis une réduction des tarifs aériens. En voilà une bonne pour les gens qui vivent dans les régions reculées. Si vous vivez à un endroit où il existe un marché compétitif comme les gens de Toronto qui veulent aller à Miami, je suppose que la déréglementation a pu vous apporter une réduction des tarifs. Mais si vous vivez là où j'étais la semaine dernière, à Rankin Inlet, loin d'obtenir une baisse des tarifs on vous a pratiquement condamné à la prison par rapport à votre capacité économique d'aller et venir de votre localité par la voie des airs.

Si, comme moi, vous vivez dans la région que je représente dans la partie occidentale de Terre-Neuve, à Deer Lake, si vous vivez à Goose Bay au Labrador, si vous vivez à Prince-Rupert, à Prince-George, à Smithers, à Prince-Albert, si vous vivez à ce qu'on appelait autrefois Chimo dans le nord du Québec, à Iqaluit dans les Territoires du Nord-Ouest, si vous vivez dans le nord de l'Ontario, à Regina ou à Saskatoon, pour mentionner quelques villes plus conséquentes, vérifiez les tarifs aériens. Loin de baisser, ils ont augmenté de façon dramatique.

Il fut un temps où, étant donné que les permis d'exploitation des lignes aériennes étaient accordés en fonction des endroits desservis, et elles y étaient contraintes, le service assuré aux régions éloignées était subventionné en quelque sorte par les routes aériennes plus fréquentées. Nous venions en aide aux populations des petites localités en y subventionnant le service aérien grâce aux routes aériennes sur lesquelles il y avait plus de clientèle.

Que faisons-nous maintenant? Exactement l'inverse. Nous obligeons maintenant les gens qui n'ont pas le choix, étant desservis par un seul transporteur, à payer ce que les lignes aériennes exigent. Un aller-retour en avion d'Ottawa à Rankin Inlet coûte donc 2 000 \$.

À Ottawa, on organise des soldes importants pour les déplacements entre la capitale et la Floride grâce aux économies réalisées au détriment des habitants de Rankin Inlet. Ainsi, ceux qui vivent dans les petites localités doivent payer le plein montant pour en aider d'autres à aller en vacances en Floride. C'est qu'une nouvelle culture d'entreprise s'est emparée du Canada. La réduction des tarifs, c'est raté, tout comme la sécurité d'ailleurs.