

## Transports—Loi

aérogares au lieu de se rendre directement à destination. Les billets bon marché sont donc un mythe de la déréglementation.

Aux États-Unis, les tarifs ont augmenté d'environ 50 p. 100 depuis sept ans, ce qui est bien supérieur au taux de l'inflation. La qualité des services s'en est ressentie et ce sont les localités qui en souffrent. Au Canada, par exemple, Air Canada ne dessert plus Sault-Sainte-Marie ni London. A qui le tour, la prochaine fois? Quelles autres localités se verront retirer les services d'un grand transporteur ou attribuer un service de fortune après avoir bénéficié d'avions à réaction? Quelles villes ne seront plus desservies quatre ou cinq fois par jour, mais peut-être une fois par jour ou seulement trois fois par semaine? Non, c'est absurde.

Le député qui m'a précédé a parlé avec enthousiasme des dispositions concernant le Nord que contient ce projet de loi. Il existe une très bonne raison à cela. Alors qu'au sud du Canada les transporteurs et les expéditeurs ont des opinions très divergentes sur ce qui devrait être fait, ils sont presque unanimes au nord du Canada. Nous avons vu avec amusement les Chambres de commerce, les unes après les autres déclarer aux membres conservateurs du comité qu'ils ne sont pas dans le coup et ignorent tout du Nord. Elles leur ont dit qu'il fallait établir des règlements dans cette région parce que c'est la seule façon de protéger l'industrie.

Que se passerait-il si on opérait une déréglementation totale? Au lieu de voir l'industrie aérienne s'installer dans cette région avec toutes ses infrastructures, les compagnies aériennes du Sud préféreraient desservir le Nord et faire des profits pendant les mois d'été puis l'abandonner pendant les mois d'hiver.

Je reconnais le mérite des membres du comité des transports. Il leur a fallu du temps, mais ils ont enfin compris. Ils ont vu qu'on ne pouvait pas appliquer les mêmes règlements dans le nord du Canada. A mon avis, on ne peut pas appliquer les mêmes règlements dans la région de l'Atlantique ou dans le Nord proche que dans le «triangle d'or» de Toronto. Nous devons nous débarrasser de nos oeillères. Nous devons nous occuper du vrai Canada, qui s'étend d'une mer à l'autre et jusqu'au cercle polaire arctique. Nous n'avons pas affaire aux États-Unis avec ses 250 millions d'habitants mais à une population peu nombreuse dispersée sur un territoire immense.

En conclusion, il importe pour le Canada que nous préparions notre propre avenir. Il importe que nous conservions notre indépendance et que nous décidions ce qui est bon pour le Canada et les Canadiens sans nous préoccuper de notre voisin du Sud.

**M. Gagnon:** Monsieur le Président, les députés du NPD ont déclaré à plusieurs reprises que les petites villes seront lésées et que les réductions de tarifs accordées à Toronto, Vancouver et Calgary ne s'appliqueront pas aux petites villes comme Moncton, Thunder Bay et Windsor. Le député de Thunder Bay—Atikokan (M. Angus) pourrait-il nous parler de la dernière série de réductions de tarifs aériens vers des villes comme Sydney et Yarmouth? Les tarifs pour les vols entre Frédéricton et Gander ont été ramenés de 412 \$ à 165 \$; entre Saint-Jean et Saint-Jean de Terre-Neuve, de 396 \$ à 158 \$; entre Frobisher Bay et Hall Beach, de 472 \$ à 189 \$; entre Churchill, au Manitoba, et Gillam, de 176 \$ à 88 \$. Le député pourrait-il peut-être m'expliquer pourquoi on réduit ces tarifs et pourquoi le NPD maintient que les petites localités seront défavorisées?

• (1620)

**M. Angus:** Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. Les grandes compagnies aériennes ont déclaré devant le comité permanent des transports que, bientôt, elles n'accorderaient plus ce genre de rabais. Je précise que je n'ai pas nommé de localité en particulier dans mon intervention. Je sais que, à l'heure actuelle, l'on vend des billets à rabais dans certaines localités au Canada, mais étant donné que ces mêmes localités ne sont desservies que par un seul transporteur, je doute qu'elles bénéficieront de ces rabais.

Ce qu'il y a d'intéressant dans cette proposition, c'est que, au lieu du subventionnement horizontal, en vertu duquel les circuits lucratifs compensent par leurs recettes ceux qui rapportent moins, le projet de loi propose que le gouvernement subventionne les compagnies. Il est très curieux que le gouvernement propose de renflouer les compagnies aériennes alors que le subventionnement horizontal donne de bons résultats.

**M. Brightwell:** Monsieur le Président, le député a parlé de monopole du marché qu'il compare au monopole de la réglementation. En économie de marché, aussitôt que les prix deviennent trop élevés, on crée un nouveau service. La réglementation ne permet pas à n'importe qui d'offrir des services concurrentiels. Je suis très étonné de la comparaison que fait le député. Il a parlé de service comme si la réglementation du secteur garantirait la qualité du service sans danger de mésaventure. Cela aussi m'étonne de sa part.

Comment le député peut-il prétendre que des règlements garantiront le service, alors que 23 des localités isolées dont il a parlé ont perdu leur service entre 1960 et 1984? En outre, comment peut-il demander à ses électeurs de payer le plein tarif, quand 80 p. 100 de ses voisins du Sud profitent d'escomptes sur les lignes aériennes américaines?

**M. Angus:** Monsieur le Président, je vais répondre à la dernière question en premier, puis répondre aux autres une à une. En toute franchise, mes électeurs sont partisans de la stabilité et non du chaos. Or, ils constatent le chaos qui existe dans le secteur des transports aériens aux États-Unis. Bien qu'il y ait des soldes de places parfois, le prix global des billets d'avion aux États-Unis a augmenté d'environ 55 p. 100 depuis la déréglementation, soit une augmentation bien supérieure à l'inflation.

Le député a fait une comparaison intéressante entre le monopole que permet la réglementation et un marché compétitif. On en revient à la question de la stabilité. Dans le nord de l'Ontario, un chef d'entreprise travaille d'arrache-pied durant un certain nombre d'années, afin d'offrir de nouveaux services à des localités qui n'étaient pas desservies par une ligne aérienne auparavant. Ce que le député dit, et ce que ce projet de loi permettra, c'est qu'après avoir effectué tout ce travail, s'être créé une clientèle, s'être établi, ce chef d'entreprise verra quelqu'un d'autre lui voler ses profits. Que se passe-t-il alors? La personne qui a créé le service et l'offre à des prix raisonnables, sans voler les gens, sera incapable d'être compétitive. Elle peut compter sur une infrastructure dans ces localités, mais elle n'est pas établie dans une grande région métropolitaine. Ses investissements sont en danger, et elle préférera se retirer. Arrive alors le nouveau venu, mais combien de temps restera-t-il? Voilà le type de chaos qui est possible. En fait, nous en