

Transports—Loi

région de la rivière de la Paix. Le comité aurait dû aller à Dauphin ou à Thompson, au nord du Manitoba ou au moins à Thunder Bay et à Sudbury, dans le nord de l'Ontario.

Il y a eu au moins une soixantaine de demandes d'audience émanant de Chambres de commerce, de conseils municipaux et de syndicats dans le sud-ouest de l'Ontario. On leur a refusé.

Le gouvernement avait fixé une date limite à laquelle le comité devait faire son rapport. Celui-ci a respecté la limite ordonnée par la Chambre mais le rapport a attendu six semaines avant que l'étude du projet de loi n'en arrive à cette étape-là. Voilà que tout à coup le gouvernement est très pressé.

Le secrétaire parlementaire a déclaré que ce projet de loi augmenterait, entre autres, la concurrence et la compétitivité. Lorsqu'ont débuté les audiences d'*Aller sans Entraves*, il y avait six compagnies aériennes régionales relativement importantes et deux nationales. Maintenant nous n'en avons que deux, et le gouvernement prétend que la concurrence va s'intensifier. Les deux compagnies aériennes de transport vont contrôler de 80 à 90 p. 100 de tout le trafic aérien par l'intermédiaire de leurs grands réseaux nationaux ainsi que par les accords d'exploitation et de permis d'un tas de petites compagnies aériennes secondaires de tout le Canada. Ils contrôlent le marché et le gouvernement nous dit qu'il y aura davantage de concurrence. Celle-ci a été réduite des deux tiers.

Le gouvernement parle de contrats et de tarifs-marchandises confidentiels. S'il existait quelque chose de plus anticoncurrentiel que des contrats secrets conclus entre les grands expéditeurs et une ou deux sociétés de chemins de fer, je ne sais pas ce que cela pourrait être. On ne va pas construire un autre chemin de fer; il n'y en a que deux au Canada.

L'industrie du camionnage a demandé un délai d'au moins un an jusqu'à ce que tout soit mis en place. Le secrétaire parlementaire a déclaré que la sécurité avait la priorité absolue et qu'on ne transigerait pas à ce sujet. C'est ce que nous ont dit les deux ministres; on nous l'a répété à satiété.

Où se trouvent la commission de sécurité des chemins de fer, la Loi sur la sécurité des chemins de fer, et, le comité de la sécurité du camionnage sur route? Où sont le projet de loi et les règlements à ce sujet? Leur mise en oeuvre va prendre au moins un an.

Le bureau canadien de la sécurité aérienne n'existe que depuis un an. Il est encore en pleine période d'organisation et nous ne connaissons pas tous les règlements le régissant.

L'Association canadienne du camionnage nous a suppliés de ne pas aller de l'avant tant que ne seraient pas réglées toutes les questions de sécurité et de réglementation et que n'aura pas été embauché le personnel nécessaire, par exemple des inspecteurs, ainsi de suite, pour en surveiller l'application.

Nous avons trois amendements au *Feuilleton* et le gouvernement ne veut pas nous permettre de les présenter. Mais il y en a un qu'il ne pourra pas éviter. Ce sont des amendements inspirés à la suite de l'affaire Fred Turner. Ils nous garantiraient que jamais plus le nouvel organisme de transport, le bureau de la sécurité aérienne—les gestionnaires de la Loi sur l'aéronautique, ou quiconque héritera des tâches du comité des transports aériens de la CCT—ne prendra de décision semblable à celle dont Fred Turner a été victime—en effet sa compagnie aérienne a été acculée à la faillite parce qu'il avait envoyé ses rapports statistiques avec du retard. Le gouvernement a

reconnu que 1 600 fois les compagnies aériennes ou leurs exploitants s'étaient trouvés dans la même situation.

Nous sommes impatients d'aborder ces questions à la Chambre, mais le gouvernement n'y tient pas le moins du monde par crainte de je ne sais quoi. Il refuse d'entendre des témoins. Il avait pourtant promis d'être transparent et de tenir des consultations. Il a bien entendu des témoins, mais il ne leur a pas prêté une oreille attentive.

Nous voulons prévoir dans la loi une procédure d'appel dans le but d'assurer aux exploitants une certaine protection et certains droits et de leur éviter d'être victime d'un énorme fatras administratif ou de l'indifférence du gouvernement. Même le premier ministre (M. Mulroney) a été mêlé à cette histoire. L'affaire Turner hante la Chambre des communes depuis près de quatre mois. Les députés des trois partis épousent sa cause, mais le gouvernement refuse d'agir. Il a proposé à M. Turner un dédommagement de 15 000 \$ sous toutes réserves, après l'avoir cependant acculé à la faillite et lui avoir fait perdre cinq appareils, son hangar et tout son matériel. Il pourrait perdre sa maison le mois prochain. Le gouvernement offre 15 000 \$ ce qui en soi est un aveu de culpabilité. C'est une somme dérisoire. M. Turner demande seulement qu'un arbitre indépendant entende son plaidoyer ainsi que la version du gouvernement et rende une décision. M. Turner a intenté des poursuites devant les tribunaux. Le gouvernement prétend maintenant qu'il ne peut le poursuivre. Tout d'abord, il a dit: «Allez-y, poursuivez-nous». M. Turner ne peut se payer les services d'un avocat pour une seule journée et encore bien moins durant les mois que pourrait durer un procès. Je suis persuadé qu'un arbitre indépendant pourrait en arriver à un règlement raisonnable sans passer par les tribunaux. Le gouvernement peut se permettre de dépenser des centaines de milliers de dollars et passer des mois et des années devant les tribunaux aux dépens d'un Canadien innocent.

● (1140)

Il est vraiment absurde que le gouvernement soit tout-à-coup très pressé. Trois jours complets à l'étape du rapport auraient permis de finir l'étude de tous les amendements et une demi-journée aurait suffi pour le débat de troisième lecture. Ce ne serait pas déraisonnable. Nous nous sommes empressés d'étudier les amendements avec célérité le seul jour que nous avons eu jusqu'ici. Nous avons terminé l'étude de 12 ou 14 motions. Il faudrait seulement deux autres jours pour étudier les autres. Pourquoi le gouvernement ne nous accorde-t-il pas le temps nécessaire? Pourquoi a-t-il pris tellement de temps pour entamer l'étude? Pourquoi est-il si pressé tout-à-coup? Il force le Parlement à accepter une mesure médiocre que nos amendements permettraient d'améliorer.

M. Jim Edwards (Edmonton-Sud): Madame la Présidente, c'est un honneur que d'intervenir aujourd'hui dans la discussion du projet de loi C-18. J'estime que son adoption aura des effets favorables pour les expéditeurs et pour les citoyens de ma province d'Alberta et pour ceux de tout l'ouest du Canada.

J'ai suivi avec intérêt les propos du député de Regina-Ouest (M. Benjamin), et en l'écouter j'avais du mal à croire qu'il vient vraiment de l'Ouest. Ce projet de loi va profiter en fin de compte aux simples citoyens, aux propriétaires de petites et moyennes entreprises et à toute la population de l'ouest du