

*Initiatives parlementaires*

Pour faire accepter la déréglementation au Parlement et aux Canadiens, on annonçait qu'elle accroîtrait la concurrence, qu'elle rendrait le secteur plus dynamique et qu'elle permettrait aux voyageurs de profiter de meilleurs tarifs, mais dans la pratique, nous avons vu exactement le contraire. Non seulement avons-nous un duopole, mais nous en sommes au point où les deux sociétés aériennes qui, il n'y a pas si longtemps faisaient la loi, sont en sérieuse difficulté. Nous nous demandons maintenant s'il y aura une fusion ou si ces deux sociétés feront appel à des capitaux étrangers pour ne pas disparaître. Si l'on évalue les résultats de la politique de déréglementation en fonction de la concurrence, c'est un échec monstre.

Le gouvernement avait également promis d'accroître le nombre d'emplois pour les Canadiens dans ce secteur essentiel de la vie économique du Canada. Rien que ces deux dernières années, il y a eu près de 5 000 licenciements et pertes d'emplois dans toute l'industrie de l'aviation.

La fusion des lignes aériennes Canadien international et d'Air Canada, peu importe quelle compagnie absorbe l'autre, entraînera entre 10 000 et 15 000 pertes d'emplois, pertes qui sont inévitables quand il y a fusion.

Le gouvernement a également popularisé sa politique de déréglementation en promettant aux gens qui voyagent — de plus en plus nombreux puisque, après tout, les avions et les aéroports font partie du quotidien — qu'ils bénéficieraient de tarifs meilleur marché par suite de la déréglementation. Pourtant, sauf dans le cas des réservations effectuées à l'avance, le taux d'augmentation des prix des billets d'avion ces dernières années a dépassé le taux d'inflation.

Je ne vois pas où sont les dividendes que le gouvernement avait promis et que les Canadiens attendaient à la suite de cette réglementation.

Nous parlons à présent de libérer le ciel: autrement dit, le libre-échange dans l'espace aérien. Comme nous le savons, le Canada et les États-Unis mènent actuellement des négociations sur un accord de commerce bilatéral qui n'a pas été revu depuis un certain temps. Je pense qu'il devrait l'être.

Je ne veux pas dire par là qu'une fois les accords conclus, on ne les regarde plus, on ne les modifie plus ou on ne les met jamais à jour. Il est clair que la révision de ces accords en vue d'accroître le nombre de liaisons directes entre certains centres et noeuds aériens au Canada et aux États-Unis présente de grands avantages

pour les gens qui voyagent, car on leur évite ainsi des tas d'ennuis à divers aéroports, que ce soit au Canada ou aux États-Unis. Manifestement, cela aura des conséquences sur les personnes qui viendront dans nos villes, sur quel congrès pourra être organisé et sur la commodité d'accès à un marché. Je ne dis pas qu'il faille adopter la politique de l'autruche et prétendre que nous ne devons pas mettre à jour ni moderniser cet accord aérien bilatéral.

• (1510)

Ce qui nous consterne, moi et mon parti ainsi qu'un grand nombre de Canadiens, c'est l'incapacité du gouvernement de voir ce qui est essentiel dans ces négociations et de savoir dire non catégoriquement et clairement au «cabotage».

C'est un mot déguisé pour dire que cela permettrait aux transporteurs aériens américains de pouvoir librement prendre et déposer des passagers dans les aéroports canadiens où bon leur semblerait.

C'est réglementé actuellement. Les compagnies aériennes américaines ne sont pas libres de transporter des passagers à Toronto, disons, de les prendre, de les déposer à Montréal, de prendre des passagers supplémentaires dans cette ville et de repartir aux États-Unis. C'est strictement réglementé.

C'est, en partie, notamment pour protéger notre industrie canadienne des transports aériens. Les économies d'échelle étant ce qu'elles sont et en tenant compte des transporteurs américains gigantesques, si nous devions simplement libérer la circulation aérienne entre nos deux pays, ce ne serait qu'une question de temps avant que ne disparaisse l'industrie canadienne telle que nous la connaissons.

Je crois que les Canadiens tiennent vraiment à leur industrie des transports aériens et que, assurément, ils s'inquiètent du coût des vols, de toute la question de la sécurité et de la commodité. Je crois qu'ils s'y intéressent. Ils se préoccupent également, je pense, d'avoir un transporteur aérien canadien. Ils font la différence, à mon avis, si l'emblème sur la queue de l'appareil est un drapeau canadien ou un drapeau américain.

Les Canadiens, je pense, se soucient encore suffisamment de se faire transporter d'un point à un autre par des compagnies aériennes canadiennes. À mon avis aussi, les Canadiens pensent que le service fourni par les transporteurs canadiens n'est certainement pas inférieur à celui offert par les transporteurs américains, sinon meilleur que lui.