

Transports—Loi

et les entreprises de camionnage respectables en seront réduites aux économies de bouts de chandelle. Ces compagnies respectables, qui ont de saines pratiques commerciales, des normes élevées de service, seront forcées de tricher. Elles arrondiront les angles et la sécurité et l'entretien ne seront plus leur toute première préoccupation. Il est absolument inacceptable que les partis se contentent de dire simplement que sécurité et entretien n'en souffriront pas, qu'il n'y aura pas de risques. La sécurité paie peut-être, mais elle coûte cher, elle taxe les bénéficiaires, surtout quand les compagnies se livrent une guerre sans merci en coupant leurs tarifs-marchandises et leurs billets d'avion.

Cette mesure est le pire risque à prendre en matière de gestion puisqu'elle ne menace pas que les transporteurs, mais le public également, ce qui est plus grave encore.

Aucune entreprise de transport au Canada depuis les 150 dernières années n'a réussi à démarrer et à fonctionner sans l'aide publique pour financer son infrastructure et ses immobilisations.

Je dirais même qu'aucune ligne aérienne privée ne serait encore en activité au Canada sans financement public. L'an dernier, les aéroports accusaient un déficit de près de 700 millions de dollars en comptant le financement public des aides à la navigation aérienne et à la météorologie, des aéroports, et des services d'incendie et de sauvetage. Elles ne pourraient pas fonctionner sans ces services.

Une voix: C'est la même chose pour tous les modes de transport.

M. Benjamin: En effet. Tous les modes de transport sont, et continuent d'être subventionnés. Il faut vraiment ne pas avoir les pieds sur terre pour croire que ces compagnies peuvent survivre sous un régime de libre marché déréglementé, avec le minimum de contraintes, et continuer d'assurer la même qualité de service à leur clientèle.

Le Canada s'est toujours efforcé d'uniformiser le plus possible la prestation des services de transport indépendamment des régions concernées. Nous déplorons encore trop cette discrimination individuelle et industrielle qui tient à l'éloignement des régions. Il faudrait être fou pour investir 100 millions de dollars pour faire construire une usine dans les Prairies, dans la région de l'Atlantique ou dans le nord au lieu de Toronto, Montréal ou Vancouver. Ce projet de loi veut empêcher le développement économique régional.

Les sociétés ferroviaires ont déjà annoncé quelles lignes elles comptaient supprimer. Elles songent même à enlever mille milles de voies ferrées sur la division laurentienne, surtout dans la vallée de l'Outaouais, de North Bay à Montréal. Je soupçonne le CN de voir prendre une telle mesure pour forcer le gouvernement à acheter ces voies ferrées pour les remettre à VIA Rail, ce qui le déchargerait de cette responsabilité.

Le CN veut se débarrasser entièrement des voies ferrées dans l'Île-du-Prince-Édouard, et il irait jusqu'à supprimer complètement le chemin de fer de Terre-Neuve s'il pouvait s'entendre avec cette province. Or, ce chemin de fer est visé par l'entente sur la participation de Terre-Neuve à la Confédération. Pourtant, c'est le chemin de fer qui est menacé de disparition à Terre-Neuve si on réussit à conclure un accord pour enlever les voies ferrées et construire quelques routes.

Nous allons perdre encore 3 000 milles de voies dans les provinces des Prairies.

Air Canada a déjà cessé de desservir six ou sept villes. Aujourd'hui, j'ai lu qu'elle avait demandé à quitter Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. Avant que Pacific Western Airlines ne rachète le Canadien Pacifique, elle a abandonné huit localités du nord de la Colombie-Britannique et du Manitoba. Ces régions sont maintenant desservies par des petites compagnies qui risquent de disparaître du jour au lendemain et qui n'ont même pas les mécaniciens ou l'équipement requis.

Une voix: Sans parler des accidents.

M. Benjamin: Comme je l'ai dit hier au cours du débat sur l'un des amendements, à l'étape du rapport, une compagnie aérienne peut bien perdre sa licence et faire faillite. Pourtant, à Schefferville, sept passagers et un pilote ont été tués. La société en cause n'avait pas de permis d'exploitation, mais elle détenait une licence. Elle n'a toujours pas de permis d'exploitation, mais huit personnes ont trouvé la mort. On peut se demander si, dans le cadre de cette déréglementation, l'office des transports conservateur songerait à annuler le permis d'Air Canada ou de Canadian Airlines International si elles ne déposaient pas dans les délais prescrits les statistiques concernant la consommation de carburant et le nombre de passagers transportés. C'est absolument sidérant.

Cette loi se fonde sur un mauvais principe et une mauvaise idéologie. Nous avons tenté de proposer 107 amendements pour l'améliorer un peu.

Il se trouve que dans les journaux d'aujourd'hui on peut lire en manchette, en première page: «Les compagnies aériennes américaines ébranlées par la déréglementation». Voyons ce qui se passe dans ce pays. Les six dernières fois où j'ai visité les États-Unis, je suis allé dans 12 aéroports différents. Je n'ai pas encore vu d'aéroport propre et pour ce qui est du respect des horaires, n'en parlons pas. Vous ne savez jamais si vous avez une réservation ou si vous allez devoir faire la queue pour obtenir votre carte d'embarquement. Voilà le résultat de la déréglementation. Voilà comment les conservateurs conçoivent la concurrence et l'intervention des libres forces du marché. Les compagnies aériennes américaines annulent des vols au gré de leur fantaisie et n'estiment avoir aucune responsabilité envers les passagers, car c'est la rentabilité qui compte avant tout. Il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs et de règlements.

L'Association canadienne du camionnage, qui ne compte pas beaucoup de socialistes dans ses rangs, exhorte le gouvernement à ne pas déréglementer le secteur du camionnage avant au moins un an. Tant que les règlements nationaux sur la sécurité et les commissions de sécurité ne seront pas en place, il ne faudrait pas instaurer la déréglementation. Nous n'avons pas de loi sur la sécurité ferroviaire ou de commission de sécurité ferroviaire. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne manque de personnel. Il n'a qu'un an d'existence, mais il est mal équipé et ne peut pas faire le genre d'inspections auxquelles il devrait se livrer. Le gouvernement veut néanmoins instaurer la déréglementation et la libre concurrence. C'est courir à la catastrophe. Cela incitera à tricher les transporteurs jouissant jusqu'ici d'une bonne réputation. Nous courons à la catastrophe et cela nous coûtera des centaines de vies humaines.