

Transports—Loi

Mais nous le sommes aussi lorsque nous pensons au besoin de réglementation pour que les différentes parties du Canada soient bien desservies. Je rappelle à la Chambre l'accord de 1897 sur le Pas du Nid-de-Corbeau, qui visait à aider les producteurs de l'Ouest; les tarifs statutaires pour les céréales établis dans les années 20, encore une fois pour aider les agriculteurs de l'Ouest; la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui visait à donner des chances égales aux habitants de l'Ouest du Canada; et la Loi sur l'aide aux Maritimes, ainsi que la Loi sur les subventions aux transports des marchandises dans la région atlantique, qui visait à donner des chances égales aux habitants des provinces de l'Atlantique. Ces mesures avaient été soigneusement conçues, débattues et adoptées parce qu'elles étaient jugées absolument nécessaires. Tout à coup, les conservateurs ont décidé qu'elles étaient inutiles et que nous pouvions nous en défaire pour laisser les forces du marché agir librement.

Je signale pour terminer que ceux qui veulent des tarifs aériens plus faibles ne veulent pas seulement aller à Vancouver, à Toronto ou à Montréal. Que dire de Red Deer, de Swift Current, de Moncton, de Sherbrooke et de Brantford? Si on laisse les forces du marché déterminer sur quels itinéraires le service sera offert à des prix compétitifs, les prix plus bas seront réservés aux itinéraires entre les grands centres urbains. Ceux qui habitent de petites villes ou des régions rurales seront encore une fois défavorisés par le gouvernement.

M. Moe Mantha (Nipissing): Monsieur le Président, je voudrais signaler à la Chambre le problème dont j'ai hérité quand j'ai été élu en 1984. A cause de la déréglementation qui avait eu lieu sous deux anciens ministres libéraux, 23 contrôleurs de la circulation aérienne à l'aérogare de North Bay allaient voir leur emploi supprimé par attrition ou devaient déménager à Toronto ou à Winnipeg. Ces gens avaient des hypothèques. Leurs enfants fréquentaient les écoles de la région de North Bay. Ils étaient très inquiets.

Je signale à la Chambre que cette situation était un résultat de la déréglementation commencée par le gouvernement antérieur. Pourtant, les libéraux disent maintenant qu'ils sont contre la déréglementation. C'est difficile pour un nouveau député d'en croire ses oreilles. Le gouvernement actuel a hérité d'un problème causé par le gouvernement antérieur. J'espère que nous pourrons faire quelque chose d'utile et que ces contrôleurs ne seront pas obligés de déménager.

● (1150)

[Français]

L'hon. André Ouellet (Papineau): Monsieur le Président, je suis heureux de cette occasion qui m'est offerte d'intervenir à nouveau dans le débat sur le projet de loi C-18 parce que cela me permet d'approfondir encore quelque peu la position de notre parti sur cette question fondamentale.

Tel que présenté, le projet de loi, quoiqu'étant une brique absolument phénoménale, surprend plus par ce qui ne s'y trouve pas que par son contenu.

En effet, il y a deux semaines, j'étais intervenu pour une première fois à l'occasion du début du débat en deuxième lecture, et j'avais signalé à cette Chambre que nous, du parti libéral, croyions que le projet de loi était incomplet. Le principe même de la déréglementation est acceptable, mais la façon de le faire, pour nous, est tout à fait inacceptable. Par

conséquent, nous allons tenter, à l'occasion de l'étude du projet de loi en comité, d'apporter des amendements pour donner des garanties de sécurité à certains groupes de notre société qui peuvent être lésés par l'actuel projet de loi, en particulier, nous croyons que la sécurité dans les aéroports qui doit être essentielle, que l'on doit garantir à tout voyageur qui prend un avion n'est pas garantie par l'actuel projet de loi. Malgré toutes les belles paroles du gouvernement actuel, il est évident que le projet de loi n'a absolument aucune dent dans le domaine de la sécurité aérienne, voire même ferroviaire, parce que, on doit l'admettre, actuellement, il y a une augmentation considérable d'accidents ferroviaires au Canada. Et tout ce que le gouvernement a réussi à faire jusqu'à ce jour ce sont des commissions d'enquête qui l'une après l'autre demandent au gouvernement d'intervenir et d'imposer des conditions beaucoup plus rigoureuses et un système de vérification beaucoup plus approprié. Or, le projet de loi est tout à fait silencieux dans le domaine de la sécurité.

Nous reconnaissons aussi que ce projet de loi a beaucoup d'autres carences, en particulier lorsqu'on parle de la question des tarifs aériens, on se rend compte que l'une des grandes raisons qui avaient amené le vice-premier ministre, le député de Végréville (M. Mazankowski) qui était à l'époque le ministre des Transports et qui avait présenté le premier projet de loi sur la déréglementation, sous les conservateurs, disait: Grâce à la déréglementation, nous allons pouvoir assister à une diminution des tarifs. Or, en réalité, les tarifs aériens des transporteurs canadiens ne seront pas réduits à cause de la déréglementation ou du projet de loi du gouvernement. La concurrence qui aurait pu exister dans le domaine aérien est en train de disparaître comme du bon beurre qui fond dans une poêle. Toutes les grandes compagnies aériennes sont en train de se faire acheter les unes par les autres et on va assister d'ici peu à une concentration excessive dans le domaine des compagnies aériennes au Canada. Comment pense-t-on qu'il sera possible à ce moment-là d'avoir une concurrence entre les différentes compagnies, alors que presque tout le Canada sera desservi soit par une seule compagnie ou par les deux grandes compagnies qui resteront?

Par conséquent, ce qui n'est pas plus encourageant c'est que les présidents de CP Air et d'Air Canada eux-mêmes ont déclaré devant le comité parlementaire qui étudiait le document *Aller sans entraves* soumis par le ministre qu'ils ne prévoyaient pas de diminution des tarifs aériens au cours des prochaines années. Pourquoi? Parce que ces deux présidents de compagnie nous disaient que, en vérité, déjà à cause des exigences des forces du marché et surtout à cause de la concurrence de compagnies étrangères, américaines en particulier, les grandes compagnies canadiennes se sentent coincées et ne peuvent vraiment accorder des diminutions de tarif à leurs usagers.

En bref, je dois dire que le consommateur canadien a été trompé par le ministre des Transports (M. Crosbie) qui a voulu faire croire à la population canadienne que les tarifs diminueraient considérablement à cause de la déréglementation. L'ancien ministre des Transports, qui est le parrain de ce projet de loi a été lui-même obligé de l'admettre en juin dernier lorsqu'il a comparu devant le comité parlementaire et que