

## LES CRÉDITS

### JOUR DÉSIGNÉ (ARTICLE 81)—LES TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Angus (p. 9219).

**M. Guy H. Arseneault (Restigouche—Chaleur):** Madame la Présidente, sans faire trop de sectarisme politique, j'aimerais dire au député, par votre intermédiaire madame la Présidente, quels ont été les effets de la déréglementation dans ma circonscription de Restigouche—Chaleur. Nous avons à Charlo, Nouveau-Brunswick, un aéroport qui appartient à Transports Canada et est géré par un conseil d'administration très compétent et efficace qui représente les municipalités de Dalhousie, Charlo et Campbellton.

Voici les faits. Durant les années 80, deux compagnies aériennes desservait cet aéroport, l'une possédait des avions à réaction et l'autre, des avions à turbopropulseur. Une seule compagnie y vient maintenant et elle possède uniquement des avions à turbopropulseur. Il y avait aussi une station météorologique; elle a été fermée par le gouvernement fédéral. Il existe encore une station d'information de vol, mais elle doit être fermée à moins que le ministre des Transports n'en décide autrement.

Je m'inquiète surtout du recouvrement des coûts et le député n'a pas parlé beaucoup de cet aspect. Il a parlé des régions et de règles équitables pour l'Ouest, et pour l'Est en même temps je suppose, mais qu'en est-il du recouvrement des coûts? De telles mesures vont nuire aux régions. Par exemple, un avion à turbopropulseur paie plus cher pour atterrir à l'aéroport de Charlo au Nouveau-Brunswick qu'il ne paierait pour atterrir à Toronto. Je déclare au député, par votre intermédiaire, que cette façon de régler le problème n'est pas juste.

**M. Friesen:** J'ai noté soigneusement que le député a dit qu'à un certain moment il y avait un service d'avions à réaction et un service d'avions à turbopropulseur et qu'il ne reste plus maintenant que le second.

Je voudrais lui poser la question suivante: laisse-t-il entendre que dans une industrie réglementée, il faudrait conserver ces deux services par un règlement du gouvernement? Puisque la situation économique de cette région a réduit ce service aux seuls avions à turbopropulseur, on peut supposer que les services supplémentaires qui existaient autrefois étaient inutiles. Cela ne semble assurément pas rentable. Le député proposerait-il que si le

### *Les crédits*

service n'est pas nécessaire, le gouvernement devrait par règlement le maintenir aux frais des contribuables?

Je veux citer le rapport du juge Moshansky d'il y a deux semaines où on peut lire:

Je veux souligner que ce qui a été déréglementé, c'est le fardeau économique qui pesait sur l'industrie.

C'est exactement ce que mon collègue d'en face vient de dire, quand on a deux services alors qu'on a besoin que d'un seul, on crée un fardeau économique. Le député veut conserver ce genre de service, même si les gens ne l'utilisent pas et même s'il crée un fardeau fiscal.

Le juge Moshansky a ajouté:

Les règlements de sécurité sont restés en place et ont même été renforcés au fil du temps.

Aussi, si la motion dit que la sécurité a été réduite, le rapport le plus récent, le rapport Moshansky, affirme juste le contraire.

**M. Funk:** Je ne veux pas empiéter sur le temps alloué au député qui doit prendre la parole après moi, mais j'aimerais demander quelque chose au député qui vient de la prendre.

Il nous a parlé des conséquences pour l'ouest du Canada—et vraisemblablement, comme je l'ai déjà fait remarquer, pour les centres métropolitains—de nous expliquer en quoi la déréglementation a profité à son ancienne ville de Rosthern, en Saskatchewan, ainsi que les conséquences qu'elle a eues là-bas. Où sont les nouvelles possibilités qu'entraînent les mesures prônées par le député?

**M. Friesen:** Je vais dire au député de Prince-Albert ce que je vais faire. Je dois m'y rendre dans trois semaines. Je demanderai aux gens de cette ville où je me rends pour participer à une collecte de fonds destinée à vaincre le député aux prochaines élections. Je leur demanderai.

Mais sachez une chose, ils ont à présent une belle autoroute qui n'existait pas la dernière fois que j'y suis allé. Une autoroute qui va directement de Saskatoon jusqu'à Prince-Albert et qui n'existait pas dans le bon vieux temps, quand j'habitais là-bas. Il peuvent maintenant aller de Saskatoon à Rosthern en trente minutes, ce qui était impossible sur l'ancienne route de gravier.

**Mme Catterall:** Madame la Présidente, je voudrais consacrer les quelques minutes qui restent à la dernière partie de la motion, à savoir où l'on fait état d'une réduction du service et de la sécurité en matière de transport aérien, routier et ferroviaire.