

Transports—Loi

Nous sommes saisis d'une mesure contre laquelle les premiers ministres provinciaux ont vivement protesté, ceux notamment qui font partie du Conseil des premiers ministres des Maritimes. Le gouvernement a décidé de faire fi de leurs recommandations.

Nous avons également maints sujets d'inquiétude à propos de la sécurité. A titre d'exemple, nous avons devant nous la déréglementation des sociétés aériennes américaines. Personne ne peut prétendre à l'heure actuelle que voyager à bord d'une société aérienne américaine est une expérience confortable. Plus le nombre des entreprises de transport aérien se multiplie, plus le service se détériore. En somme, c'est un service débarrassé de tout superflu. Tant que cela ne vise que le confort des voyageurs, cela ne présente guère de difficultés. Cependant, quand on veut réaliser des économies au détriment de leur sécurité, il y a lieu de s'inquiéter.

Les chiffres pour les États-Unis ont de quoi inquiéter. En 1979, par exemple, la Federal Aviation Administration comptait 2 000 inspecteurs pour surveiller 237 transporteurs aériens. En 1984, elle en comptait 1 300 pour 407 compagnies aériennes. Au Canada, le Vérificateur général a signalé que Transports Canada n'avait pas réussi en 1985 à inspecter tous les transporteurs aériens de sa juridiction une fois par année.

Si le gouvernement encourage la création de petites compagnies aériennes qui ne disposeront pas nécessairement de capitaux abondants, ni de matériel neuf, ni nécessairement d'un personnel suffisant, quelles garanties de sécurité aurons-nous? Le ministre des Transports (M. Crosbie) a soutenu aux Canadiens que les tarifs aériens allaient baisser grâce à la déréglementation. Comment les compagnies aériennes pourront-elles les faire baisser? Il est bien clair que c'est uniquement en mettant du personnel à pied et en réduisant les services. Rien dans le projet de loi ne garantit qu'on accordera à la sécurité aérienne la même attention que par le passé.

Pour toutes ces raisons, je regrette que le gouvernement ait décidé d'imposer la clôture du débat sur ce projet de loi. J'espère que même à cette étape-ci il acceptera d'en reconsidérer les dispositions et de tenir compte des amendements très réfléchis et soignés qu'on a proposés à l'attention de la Chambre.

M. Cyril Keeper (Winnipeg-Nord-Centre): Madame la Présidente, je me réjouis de pouvoir intervenir dans le débat. Je commencerai par énumérer les questions qu'on doit se poser à la Chambre. Pourquoi le gouvernement a-t-il décidé de mettre fin au débat? Pourquoi recourt-il au moyen radical de la clôture pour faire voter le projet de loi à la hâte? Pourquoi limite-t-il le débat? Pourquoi ne veut-il plus entendre les députés dire ce qu'ils pensent de la déréglementation des transports? Pourquoi ne veut-il pas entendre ce qu'en pensent les Canadiens? Pourquoi fait-il la sourde oreille au lieu d'accorder au projet de loi le genre de débat complet et approfondi qui s'impose? N'essaie-t-il pas simplement de tirer le rideau sur les répercussions éventuelles de ce programme de déréglementation? Ne veut-il pas examiner les conséquences que pourrait avoir cette mesure avant de lui donner complètement force de loi?

On a l'impression qu'il a essayé de faire gober aux Canadiens ses idées particulières sur la déréglementation de la libre-entreprise, au lieu d'encourager une discussion complète et

approfondie de la mesure à l'étude, au lieu de favoriser la participation du public, au lieu de permettre un examen approfondi de la mesure.

Quelle attitude le gouvernement adopte-t-il en matière de déréglementation? Plusieurs solutions s'offrent à lui. Pour la réglementation du secteur des transports, qu'il s'agisse du transport aérien, routier ou autre, il pourrait simplement laisser les choses dans leur état actuel.

• (1240)

N'étant pas spécialiste en matière de transport, je ne sais pas depuis combien de temps la mesure est en vigueur. Mais assurément quand une loi est en vigueur depuis un certain nombre d'années, il convient sans doute de la réexaminer. La situation évolue, l'économie fluctue et les besoins des gens changent dans une certaine mesure.

Le gouvernement aurait pu se contenter de tout bloquer, en d'autres mots maintenir le statu quo. Mais il pourrait aussi supprimer toute réglementation efficace. Or c'est précisément ce qu'il a choisi de faire, mais en l'enjolivant avec un slogan de bon ton: «Aller sans entraves».

Évidemment, tous les Canadiens chérissent la liberté. Au lieu d'être franc avec le public et de déclarer honnêtement qu'il abolira toute réglementation efficace du secteur du transport afin de satisfaire et l'industrie et le public voyageur, il enjolive le projet de loi d'un slogan accrocheur *Aller sans entraves*.

Nous faisons face à deux possibilités : maintenir le *statu quo* ou abolir toute réglementation efficace du transport. Mais le gouvernement était-il vraiment devant une telle alternative? Était-ce là les deux seules voies possibles?

À écouter les ministériels, on a l'impression que la seule alternative était le maintien du *statu quo*, c'est-à-dire éviter tout changement, ou la rupture nette, c'est-à-dire abandonner toute réglementation relative à la sécurité, aux services, aux besoins des consommateurs et aux besoins du secteur lui-même.

À mon avis, une autre voie s'offrait au gouvernement. Il aurait pu poursuivre le débat à la Chambre; il aurait pu continuer d'examiner la réglementation canadienne.

Toute l'affaire aurait pu être abordée sous l'angle de la refonte de la réglementation. En d'autres mots, nous pourrions examiner le régime actuel à la lumière des besoins du monde moderne. Cette démarche permettrait d'aboutir à un examen rationnel et logique de la réglementation du secteur des transports. Au lieu du projet de loi C-18, nous aurions pu avoir une mesure faisant appel à la participation de tous. Le gouvernement aurait pu dire aux Canadiens : «Nous avons confiance en nos idées et en celles de vos représentants. Nous voulons faire en sorte que tous les Canadiens aient la possibilité d'exprimer la leur sur la réglementation du secteur des transports. Nous avons donc l'intention d'écouter les Canadiens, peu importe où ils vivent».

Il existe une autre façon d'agir que celle adoptée par le gouvernement. Au lieu de chercher une autre solution, le gouvernement a décidé de couper court au débat. Il a préféré chercher à imposer aux Canadiens un point de vue particulièrement idéologique sur la réglementation.