

Ils demandent au Parlement d'inviter la secrétaire d'État aux Affaires extérieures à intervenir auprès du gouvernement du Brésil afin qu'il expulse Christine Lamont et David Spencer, et les renvoie au Canada.

#### LES CRIMES VIOLENTS

**M. Peter Milliken (Kingston et les Îles):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de me lever aujourd'hui pour présenter une pétition signée par de nombreux habitants de la magnifique ville de Kingston, en Ontario.

Les pétitionnaires n'acceptent pas que l'on refuse de reconnaître la gravité des crimes violents contre la personne et demandent au Parlement de modifier le Code criminel du Canada, la Loi sur la réforme du cautionnement et la Loi sur la libération conditionnelle pour faire apparaître clairement l'aversion des Canadiens à l'égard de ces crimes.

\* \* \*

#### QUESTIONS AU FEUILLETON

**Mme Barbara Sparrow (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social):** Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

**Le président suppléant (M. DeBlois):** Toutes les questions restent-elles au *Feuilleton*?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant (M. DeBlois):** Je voudrais signaler à la Chambre que conformément à l'alinéa 33 (2a) du Règlement, du fait de la déclaration ministérielle, la période réservée aux initiatives ministérielles sera prolongée de 15 minutes à compter de 13 heures.

### INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

#### LES CRÉDITS

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

**M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan)** propose:

Que la Chambre condamne le gouvernement de ne pas admettre que la déréglementation de l'industrie canadienne des transports s'est avérée un échec et a en fait entraîné une diminution du nombre de transporteurs aériens, une diminution des emplois, une hausse des prix, une réduction du service et de la sécurité en matière de transport aérien, routier et ferroviaire.

—Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir au nom de mon caucus, dans une large mesure, je le suppose, pour vous répéter à nouveau que nous vous avions prévenu de ce qui allait arriver.

La motion dont nous sommes saisis porte sur l'incapacité du gouvernement de reconnaître que la déréglemen-

tation n'a pas fonctionné, que ce soit dans le domaine du transport aérien ou ferroviaire, ou du camionnage et qu'elle ne profite certes pas aux consommateurs canadiens.

Permettez-moi de poser au départ une question hypothétique. Dans ma jeunesse, il y avait une chanson intitulée *La Ballade des Belles Dames du temps jadis*, où l'on trouvait le vers suivant: «Mais où sont passées les neiges d'antan?» On pourrait maintenant dire: où sont passés les transporteurs? Qu'est-il arrivé à Wardair, City Express, Nordair et Austin Airways?

Je pourrais vous en nommer bien d'autres au Canada. Et aux États-Unis, qu'en est-il de Braniff, Eastern, National, Western, Frontier, Ozark, Piedmont, Air Cal, PSA, Empire, Horizon, Air Atlanta et Jet America?

Toutes ces entreprises ont disparu. Elles ont été absorbées par d'autres ou ont fait faillite.

• (1030)

La même chose se produit au Canada et cela ne devrait pas surprendre le gouvernement canadien. Lorsqu'on s'est lancé dans le débat officiel sur la déréglementation, sur le Livre blanc intitulé *Aller sans entrave* déposé par le ministre des Transports de l'époque qui est maintenant vice-premier ministre, tout montrait qu'aux États-Unis, après une dizaine d'années de déréglementation, le nombre de transporteurs avait diminué au lieu d'augmenter. Il était manifeste que la concurrence deviendrait moins forte, que les prix seraient plus élevés et que la sécurité serait compromise.

Malheureusement, tout cela a fini par se produire au Canada. Le gouvernement conservateur a décidé de se lancer à fond dans la déréglementation.

Je veux préciser clairement ce que cela signifie. Contrairement à ce que le gouvernement voudrait faire croire, il ne s'agit pas simplement de laisser l'industrie fonctionner sans ingérence gouvernementale. En fait, la déréglementation a changé la façon dont le système de transport était administré. Auparavant, les transports aérien, routier et ferroviaire, et plus particulièrement les transports routier et aérien, étaient régis par le critère de nécessité publique et d'utilité; aujourd'hui, c'est le critère de la survie des plus aptes, des plus entreprenants et des plus capables.

Autrement dit, auparavant, le transporteur qui souhaitait modifier ses tarifs et ses itinéraires, ne plus desservir une ville ou en ajouter une autre à son réseau devait présenter une demande à l'organisme de réglementation. Il devait prouver que la modification proposée était utile et dans l'intérêt public ou que les répercussions négatives seraient minimales et qu'il n'avait pas le choix à cause d'une augmentation des coûts du carburant ou je ne sais quoi d'autre.