

Les crédits

Je n'ai rien contre ces deux compagnies, mais ce gouvernement s'était engagé, entre autres, à poursuivre la diversification de l'industrie et à permettre aux petits transporteurs régionaux de prendre de l'expansion, et il n'en a rien fait. C'est exactement l'inverse qui s'est passé.

City Express, qui opérait à partir de ma circonscription à Toronto et assurait un service de navettes entre différentes villes canadiennes et américaines et qu'avait lancée Vic Popolardo, n'existe plus. L'une des raisons, pas la seule, mais l'une d'entre elles est qu'Air Canada a évincé cette compagnie du marché. Air Ontario, grâce à des économies d'échelle, offrait des rabais que City Express ne pouvait malheureusement pas se permettre à long terme. Cette société s'est endettée progressivement jusqu'au jour où tout s'est écroulé autour d'elle, comme ce fut le cas de City Express et de tant d'autres transporteurs régionaux.

Sur le plan de l'augmentation de la concurrence, l'échec est évident.

Le gouvernement a aussi suggéré que grâce à la concurrence accrue, on réussirait à créer un plus grand nombre d'emplois. Dans la seule industrie aérienne, au cours des derniers 16 à 18 mois, on a vu disparaître plus de 5 000 emplois à la faveur de compressions ou de fermetures à National, à Air Canada, aux Lignes aériennes Canadien et à divers transporteurs régionaux.

Qu'arrive-t-il de la création d'emplois qui devait se produire grâce à cette idéologie de libération de l'entreprise, d'abolition du mécanisme de réglementation gouvernemental, d'amélioration de l'orientation et de l'équité du marché?

Selon sa troisième promesse, le gouvernement devait assurer un service de meilleure qualité dans toutes les régions du pays. Je doute que ce soit le cas. Le gouvernement peut faire valoir quelques rares vols qui ont été ajoutés dans certaines régions.

Or, il devrait aussi mentionner bon nombre d'endroits du nord de l'Ontario comme Sudbury et Sault Ste. Marie où c'est le contraire qui s'est produit. Voyons ce qui se passe dans les régions de l'Atlantique depuis que le gouvernement a démantelé Via Rail alors qu'il ne peut appuyer par une aide fédérale la construction d'autoroutes adéquates. Il a aussi commencé à supprimer des services d'avions à réaction dans ces régions de l'Atlantique, dans le nord de l'Ontario et dans certaines parties de l'ouest du Canada.

Les Canadiens se demandent de plus en plus quelles sont les normes dans ce domaine. Si par hasard vous habitez Toronto, qui profite du plus beau fleuron en matière d'aéroports, ou Vancouver ou Montréal, au coeur des principaux marchés canadiens, vous profitez

d'un service fréquent et d'excellente qualité par avions à réaction. Si vous habitez Sudbury ou Sault Ste. Marie, Air Canada a supprimé ce genre de service sans préavis. Pourquoi? Si vous voulez vous rendre à Deer Lake, vous devez emprunter un avion à hélices. Pourquoi?

Comme nous discutons de la question sensible et délicate de l'unité nationale, l'industrie du transport déchire le fragile tissu qui nous unit parce que les Canadiens sont traités différemment selon l'endroit où ils habitent. Ajoutez ensuite à cela le principe du recouvrement des coûts. Les compagnies qui utilisent les aéroports des provinces de l'Atlantique paient proportionnellement plus de droits que celles qui utilisent l'aéroport Pearson, le plus important de notre pays.

Les Canadiens qui habitent dans ces régions se demandent où est le miracle que la déréglementation devait opérer dans la qualité du service. Sur ce point, la qualité a baissé encore une fois.

Nous avons ensuite conclu l'entente «ciel ouvert». Peut-on imaginer ce qui arrivera avec le cabotage dans le cadre de cette entente? On va laisser les transporteurs américains envahir le Canada.

Pensez-vous un instant que les géants américains du transport vont se faire le moindre souci de Deer Lake, Moose Jaw, Sault Ste. Marie, Sarnia ou Sudbury? Ils s'intéressent aux principaux centres du marché du transport aérien au Canada. C'est ce qui est rentable pour eux.

• (1250)

La situation est mauvaise maintenant, mais qu'en sera-t-il si le gouvernement ne pose pas ses conditions et ne fixe pas ses priorités dans un accord de libre-échange sur le transport aérien?

Nous connaissons déjà leurs priorités d'après l'Accord de libre-échange. Inutile de le corriger. Ils veulent conclure maintenant un accord de libre-échange nord-américain avec les États-Unis et le Mexique.

Qu'advient-il de la qualité du service si nous permettons aux transporteurs américains d'aller où bon leur semble dans ce pays? Nous savons ce qui va arriver. Ils vont tous graviter de la pire manière autour de ces grands centres et creuser encore plus le gouffre économique qui sépare les Canadiens maintenant, selon l'endroit où ils habitent.

Enfin, mes collègues de ce côté-ci ont cité les critiques successifs des questions de transport qui avaient obtenu à maintes reprises des garanties du vice-premier ministre et de toutes les sommités qui se sont occupées du portefeuille des Transports. Ils ont tous défilé les uns après les autres en jurant que la sécurité ne serait pas seulement maintenue, mais qu'elle serait accrue.