

*Transports—Loi*

Dans les secteurs du chemin de fer et du transport routier, les gens qui habitent dans des villes comme Toronto, Montréal, Winnipeg, Windsor et Vancouver peuvent s'en tirer parce que ces grands centres sont des pôles importants. Cependant, qu'en est-il des collectivités de taille moyenne ou très petites? Nous disposons d'un système de réglementation du camionnage qui garantit la stabilité. Il s'agit d'une stabilité monopolistique, personne ne le conteste. Certains réclament la libre entreprise, le jeu des forces du marché et la réduction des tarifs qui s'ensuit. Mais que se passera-t-il dans des endroits comme Terrace Bay, Sioux Lookout ou Atikokan qui ne comptent qu'un petit nombre de consommateurs? Une fois les luttes terminées entre les entreprises, une seule sortira victorieuse et nous nous retrouverons à nouveau en situation de monopole. Cependant, il y aura une différence par rapport au monopole d'avant; il n'y aura plus de règlements pour protéger le consommateur. Rien n'empêchera une entreprise monopoliste de gonfler ses tarifs jusqu'à acculer une ville à la fermeture.

Ces propos ne sont pas de moi. Devant le comité permanent des transports, les porte-parole de l'Association des camionneurs de l'Ontario et l'Association nationale des camionneurs ont reconnu que les localités en pâtiraient, que le niveau de leurs services baisserait tout en coûtant plus cher aux consommateurs.

Le Canada compte une multitude de petites collectivités éparpillées à travers le pays. Nous devons mettre en oeuvre des lois équilibrées qui protégeront les petites compagnies, et prévoir pour les grandes des règlements qui se justifient. Il en va de même dans le domaine des chemins de fer. Dans certains cas, les sociétés ferroviaires haussent les tarifs exigés dans les petites localités au lieu de les faire profiter du subventionnement horizontal actuel.

Passons à présent au transport aérien qui présente un certain aspect du transport intéressant dans le contexte de la déréglementation en ce sens que celle-ci est déjà amorcée. Grâce au gouvernement précédent, le secteur du transport aérien n'est plus assujéti aux mêmes restrictions qu'auparavant. La réglementation régissant les vols des lignes aériennes s'est énormément assouplie.

● (1610)

Nous nous trouvons maintenant face à deux situations intéressantes. Nous sommes revenus à l'époque où nous commençons à réaliser la nécessité de déréglementer le secteur du transport aérien. A cette époque, il y avait deux grandes compagnies aériennes au Canada. Quelle est la situation aujourd'hui? Nous avons encore deux grandes compagnies aériennes. Les grandes compagnies avalent les petites et une compagnie de dimension moyenne en a avalé une grande. Nous avons maintenant d'un côté la société d'État, Air Canada, et de l'autre côté Pacific Western et CP Air. Je donne un an aux quelques petites compagnies qui restent avant qu'elles ne soient amalgamées, fusionnées, achetées ou contrôlées par l'une des deux autres.

La différence entre la situation actuelle et l'ancienne est que ces prises de contrôle se produiront sans être soumises aux règlements qui protégeaient les consommateurs et qui exigeaient l'interfinancement. On fera beaucoup de bénéfices avec les vols reliant Toronto, Ottawa et Montréal et peut-être même avec les vols à destination de Vancouver mais les profits

ne serviront pas à subventionner la liaison avec Thunder Bay, Sault Sainte-Marie, London, Halifax et plusieurs centres de moyenne et de faible importance. Nous aboutirons au chaos.

Je vais en donner un exemple à la Chambre. La semaine dernière, mon bureau a fait une réservation pour un vol partant de Thunder Bay ce matin. La personne qui était censée prendre l'avion s'est rendue à l'aéroport ce matin et on lui a dit que ce vol n'existait plus. Lorsque nous avons vérifié, nous avons trouvé que ce vol n'avait jamais existé. Je vous le demande, monsieur le Président, peut-on parler, dans ce cas, d'un meilleur service pour les consommateurs du Canada? Bien sûr que non. C'est le chaos complet. Le chaos continuera jusqu'à ce que nous décidions de nouveau d'établir des règlements.

C'est bien de permettre à tous ceux qui sont compétents de tenter leur chance mais les objectifs antérieurs étaient supérieurs soit la nécessité publique et la commodité. Les vols devaient être nécessaires pour le bien des communautés et des compagnies aériennes et ils devaient aussi être commodes. Le gouvernement actuel, dans son attachement aveugle à la libre entreprise, copie encore une fois le modèle américain. Le gouvernement a clairement accepté la théorie sans examiner les faits qui prévalent aux États-Unis.

Durant les audiences sur le Livre blanc *Aller sans entraves*, nous n'avons pas beaucoup entendu parler de la situation américaine surtout parce que le comité a refusé d'aller se renseigner aux États-Unis. Des personnes sont venues témoigner. Le mémoire qui m'a intéressé, ironiquement, nous a été présenté par des fonctionnaires de Terre-Neuve. J'ai trouvé bien étrange de me faire dire, à moi, député de Thunder Bay—Atikokan, que la déréglementation de l'industrie aérienne, chez mes voisins du Sud, au Minnesota, avait eu des conséquences très fâcheuses. On nous a expliqué que les tarifs avaient augmenté progressivement et que la qualité des services avait baissé. Au demeurant, une certaine localité qui était desservie par un avion à réaction transportant entre 60 et 70 passagers par jour en est réduite maintenant à utiliser un vieux coucou qui ne prend que huit ou neuf passagers à la fois à raison de dix fois par jour. Aucune comparaison possible avec ce qui existait naguère en matière de service, de confort, d'insonorisation et de commodités. Est-ce ce genre de déréglementation à laquelle aspire le gouvernement? Tient-il à faire de nos localités régionales des endroits desservis uniquement par des petits transporteurs qui font la navette? J'espère bien que non.

La prétendue baisse des tarifs qui accompagne la déréglementation est l'un des mythes les plus tenaces actuellement. Ces tarifs ont effectivement diminué pour un certain temps sur les courts trajets, mais c'était surtout le cas des longs itinéraires. Ces aubaines se sont évanouies maintenant. L'industrie aérienne elle-même a préféré offrir des places bon marché à l'occasion de préférence aux tarifs réduits en permanence. Il faut s'attendre à la disparition des places bon marché, quand il n'y a que deux transporteurs sur un marché que l'un d'entre eux tente de monopoliser, parce que les clients n'auront pas le choix. Ils devront prendre telle ou telle compagnie parce que la première exploite telle ligne et sa concurrente l'autre. Ils passeront plus de temps à attendre leur correspondance dans les