

Transports—Loi

L'article précise ensuite que les wagonniers ont un apprentissage de cinq ans et savent ce qu'ils font. Le CN a maintenant réduit le nombre de wagonniers, et l'on peut s'attendre à une augmentation du nombre d'accidents.

Voyons ce qui se passe du côté des contrôleurs du trafic aérien. Il n'y a peut-être pas de question plus controversée ou plus vitale pour les voyageurs. Il y a quelques minutes, j'ai parlé des conséquences de la déréglementation aux États-Unis. Le trafic aérien a considérablement augmenté aux États-Unis, et il en a été de même au Canada. Toutes les compagnies aériennes déréglementées des États-Unis veulent exploiter le meilleur créneau des périodes de pointe. Elles veulent transporter le plus grand nombre de voyageurs possible.

Les contrôleurs américains du trafic aérien sont en sous-effectif et sont surchargés de travail à la suite du renvoi de contrôleurs du trafic aérien il y a quelques années par le président Reagan. Que ce passe-t-il au Canada? La même chose: on licencie des contrôleurs du trafic aérien tout en accroissant ce trafic aérien.

Je voudrais citer un passage d'un article paru dans l'édition du 3 juin 1987 du *Winnipeg Free Press*, intitulé «Les contrôleurs aériens protestent contre les projets de réduction d'emplois». Je veux que les ministériels n'oublient pas ce que j'ai dit à propos des États-Unis. Voici ce que dit notamment cet article:

Un rapport fédéral d'experts-conseils recommande à Transports Canada de supprimer 17 des 99 emplois de contrôleurs aériens de la zone de contrôle de Winnipeg.

Voici la suite:

Le vice-président de l'ACCA, Carl Fisher, a dit que les réductions proposées surviennent à un moment où les contrôleurs aériens de la zone de contrôle de Winnipeg ont eu 27 p.100 de trafic de plus durant le premier trimestre de cette année (57 543 aéronefs) que durant le trimestre correspondant de 1984. . .

L'article ajoute ceci:

«Ce n'est qu'une question de temps avant qu'une grande catastrophe ne se produise», d'affirmer Jack Butt, président de l'ACCA qui compte 19 000 membres. «C'est la roulette russe dans le contrôle aérien».

Si c'est ce qui se passe à Winnipeg, on peut imaginer que la situation est encore bien pire à Toronto et bien plus dangereuse. Plusieurs accidents ont été évités de justesse dans bien des villes canadiennes.

Nous suivons l'exemple américain. Cela ne me fait rien que l'on imite les Américains dans leurs réussites. Ce qui me préoccupe et me trouble, c'est que le gouvernement suit souvent l'exemple américain lorsqu'on a de bonnes preuves que l'expérience s'est soldée par un échec.

Voyons ce que l'expérience américaine a donné; c'est peut-être la plus grande illusion qui soit. Étant donné le succès remporté par la déréglementation aux États-Unis, celle-ci est censée résoudre tous les problèmes au Canada, mais nous devons nous demander si l'expérience américaine est vraiment une réussite. Non, à en juger d'après le nombre de plaintes, d'après la détérioration de la sécurité et d'après la concentration commerciale qui règne dans ce secteur.

Même une publication aussi favorable aux milieux d'affaires que *Business Week* a montré les défauts de l'expérience américaine dans son numéro du 22 décembre; elle trouve bien des défauts aux secteurs aérien, ferroviaire et téléphonique ainsi qu'à celui du camionnage aux États-Unis. Je voudrais citer

deux paragraphes de cet article de *Business Week*. Voici ce qu'il dit à propos des compagnies aériennes:

Les six transporteurs les plus importants contrôlent 84 p. 100 du marché, contre 73 p. 100 en 1978. L'expert-conseil Lee R. Howard, de la firme Airline Economics Inc., prévoit d'ici 1990 un «oligopole fermé» détenant une part de plus de 90 p. 100.

Voilà le véritable effet de la déréglementation. Non pas un accroissement, mais une diminution de la concurrence. Au sujet des chemins de fer, le même article poursuivait en ces termes:

Les fusions ont réduit les rangs des grands transporteurs de marchandises par rail en les ramenant de treize qu'ils étaient en 1978 à six énormes systèmes régionaux—trois dans l'Ouest et trois dans l'Est— qui accaparent 86 p. 100 de tout le trafic-marchandises ferroviaire et 93 p. 100 de tous les bénéfices.

Nos sociétés ferroviaires, CN et CP, devront soutenir la concurrence de ces géants qui pourront leur disputer le transport des marchandises canadiennes. Mais la loi américaine ne permettra pas aux sociétés ferroviaires canadiennes de disputer à ces géants le transport des marchandises américaines.

Nous soutenons que le projet de loi constitue une erreur monumentale. Nous soutenons également que les Canadiens auront moins de service, et que nous verrons plus d'accidents dans les transports ferroviaires, aériens et routiers. Les consommateurs, particulièrement ceux des petites localités et des régions isolées, paieront les yeux de la tête pour la folie que représente le projet de loi présenté par le gouvernement conservateur.

Nous avons l'intention de voter contre, et l'avenir nous donnera raison.

M. Prud'homme: J'invoque le Règlement, monsieur le Président. Je veux simplement être le premier à offrir mes meilleurs vœux au député de Winnipeg-Nord (M. Orlikow) qui célébrera demain le vingt-cinquième anniversaire de son élection à la Chambre des communes.

J'ai cru qu'il parlerait jusqu'à minuit de sorte que nous puissions le célébrer à ce moment-là. Même si nous sommes un peu en avance, nous tenons quand même à lui souhaiter de bien commencer son vingt-cinquième anniversaire à la Chambre des communes.

Des voix: Bravo!

[Français]

M. le vice-président: Comme il est 21 h 48, conformément à l'ordre adopté le lundi 15 juin 1987, les quatre heures prévues pour l'étude à l'étape de la troisième lecture du projet de loi dont la Chambre est maintenant saisie sont écoulées.

En conséquence, il est de mon devoir d'interrompre les délibérations et de mettre aux voix sur le champ toute question nécessaire en vue de compléter l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-18.

[Traduction]

La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

M. le vice-président: Le vote porte sur la motion inscrite au nom du ministre des Transports (M. Crosbie). Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.