

Article 29 du Règlement

Que font cependant les compagnies de transport aux États-Unis quand elles commencent à perdre? On en voit des exemples aux États-Unis. Elles commencent à rogner sur la sécurité.

• (1810)

Vous vous souvenez d'Arrow Airlines, monsieur le Président? C'est cette compagnie dont un avion s'est écrasé près de Gander l'an dernier, entraînant la mort de tant de jeunes militaires. Il se trouve que l'équipage n'avait pas pris de repos, que l'avion était en surcharge et qu'il n'a pas effectué la procédure de dégivrage. Le dégivrage d'un avion coûte 1 500 \$, et Arrow Airlines avait des problèmes financiers. Je n'aimerais pas prendre un avion d'une compagnie au bord de la faillite ou en difficultés financières dans ce genre de contexte de déréglementation. Ne manquez pas le rapport de la *Federal Aviation Association*, la FAA, aux États-Unis, le rapport qui sera publié sur l'écrasement de cet avion d'Arrow Airlines. Ce sont des choses qu'on y révélera. Ce n'est pas comme ça que nous fonctionnons au Canada. Nous ne sommes pas d'accord pour exploiter de cette manière des lignes aériennes. Pourtant, c'est ce qui risque d'arriver si le gouvernement procède à ce genre de déréglementation.

J'ai parlé de la concurrence et dit que nous risquons de ne plus avoir que quelques compagnies aériennes en exploitation, les autres étant obligées de déposer leur bilan. C'est ce qui se passe au Canada. Nous avons deux compagnies aériennes, Pacific Western Airlines, qui vient de reprendre Canadian Pacific, et tout son cortège de sociétés, et Air Canada, qui assure 90 p. 100 du trafic de voyageurs. Nous avons donc une concentration de pouvoir.

J'aimerais vous citer le numéro de *Business Week* du 22 novembre 1986 qui titre en couverture: «Que donne la réglementation?» On y parle de People Express qui a débuté avec des tas de tarifs intéressants etc., mais qui licencie maintenant, qui vend la société:

Les choses n'ont pas tourné comme prévu. La grande vague de déréglementation de la fin des années 70 et du début des années 80 reposait sur l'idée qu'en remplaçant la lourdeur de la réglementation par le dynamisme du libre marché, on stimulerait la concurrence...

Toutefois, l'auteur de l'article ajoute un peu plus loin que la concurrence n'a pas été stimulée:

La demi-douzaine environ de grosses compagnies qui dominent le marché est en train d'étendre sa part du marché. «Personne ne s'attendait à ce que les industries se concentrent aussi rapidement», déclare le juriste de Washington Mark Leddy, ancien responsable de la lutte antitrust au département de la Justice.

«C'est renversant».

Prenons ma province, la Colombie-Britannique. Une seule compagnie aérienne dessert Prince George et les localités du Nord parce que CP Air a été acheté par Pacific Western et que Time Air fait partie de ce groupe. En fait, il y aura de moins en moins de concurrence et les petites villes actuellement desservies par des jets devront se contenter d'avions à hélices et finiront peut-être par se retrouver entièrement privées de services. Cela pose un sérieux problème au Canada, car nous avons des petites localités très dynamiques dans le Nord et l'avion fait partie de notre mode de vie.

Nous aurons également des problèmes du côté des chemins de fer à cause du manque de concurrence, de la concentration et de l'arrivée d'autres groupes. Les chemins de fer américains

vont venir prendre les marchandises dans l'Est pour les transporter à Seattle. Si c'est le cas, qu'advient-il du port de Vancouver?

Ce tableau optimiste de la déréglementation n'est pas si rose en réalité. Depuis que les États-Unis ont adopté une loi du même genre, 150 000 emplois ont disparu dans les chemins de fer. Les gens se sont dit que c'était peut-être inévitable, mais qu'est-ce qui va remplacer ces emplois? En général, les emplois spécialisés et semi-spécialisés bien rémunérés cèdent la place à des emplois mal payés dans le secteur tertiaire. Ce n'est pas ainsi que l'on crée une économie dynamique. D'autre part, les travailleurs des États-Unis se voient forcés d'accepter des conditions de travail, des salaires et des avantages sociaux médiocres et la sécurité s'est également dégradée du fait que les compagnies sont déterminées à réduire leurs dépenses à tout prix. Les citoyens de Vancouver seront sans doute obligés de payer des tarifs plus élevés et de faire face à une réduction des services et à une sécurité douteuse lorsqu'ils se rendront dans des régions éloignées de leur province. Ce projet de loi va faciliter les choses aux entreprises de transport qui veulent abandonner les régions éloignées où le service n'est pas très rentable.

En tant que critique de mon parti pour les questions d'énergie, je tiens à faire une comparaison intéressante en matière de déréglementation. Le 1^{er} novembre dernier, le gouvernement a déréglementé le gaz naturel. Avant cela, le prix du gaz était réglementé en Alberta. Le prix de vente et les frais de transports étaient réglementés, notamment par l'Office national de l'énergie. Nous avons décidé en ce qui concerne le gaz naturel de laisser agir les forces du marché. Qu'est-il arrivé? Les grandes entreprises s'en sont trouvées avantagées. On a constaté que les grands utilisateurs d'énergie de l'est du pays ont pu acquérir le gaz à 2 \$ le millier de pieds cubes, alors que les consommateurs ont dû payer 3 \$ le millier de pieds cubes. La déréglementation n'a pas profité au petit consommateur, mais bien aux grandes entreprises. Les Américains en ont bénéficié. Ils ont acheté notre gaz 1,75 \$ le millier de pieds cubes. Il y a un monopole pour le consommateur ordinaire et pour la grande entreprise, un marché concurrentiel.

Bref, je trouve que l'on compromet la concurrence, la sécurité et le service avec ce projet de loi en voulant copier à tout prix l'exemple américain sans tenir compte de ce que les Américains ont subi par suite de leur prétendue déréglementation.

[Français]

M. le vice-président: Comme il est 18 h 17, je quitte maintenant le fauteuil pour le reprendre à 20 heures, alors que la Chambre passera à la discussion d'un Accord provisoire avec le gouvernement de la France au sujet de l'octroi de droits de pêche supplémentaires à la flotte française au large de la Côte Nord de Terre-Neuve.

(La séance est suspendue à 18 h 18.)

[Traduction]

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 20 heures.