

*Aéronautique—Loi*

● (1630)

Il existe un autre danger, monsieur le Président—et je suis convaincu que le ministre en est conscient en son for intérieur—chaque fois que le gouvernement cède quand on lui dit qu'il est trop omniprésent, qu'il existe trop de règlements et que le marché doit être libre de toute contrainte. Si nous nous engageons sur la voie de la déréglementation dans l'aéronautique, notamment, nous nous exposons à voir les entreprises user d'expédients et renoncer à mettre en application les règlements qui existent, qu'ils soient suffisants ou non, pour échapper aux contraintes gouvernementales. Il en est question depuis des années tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du Parlement.

En ce qui concerne le Nouveau parti démocratique, il doit y avoir des règlements dans trois domaines. D'abord en matière de sécurité et de navigabilité. Il ne doit y avoir aucun compromis sur nos normes de sécurité et je suis convaincu que le ministre actuel n'en fera pas et, au contraire, qu'il mettra ces normes à jour fréquemment pour les renforcer. Nous ne pouvons pas transiger sur les règlements touchant la sécurité et la navigabilité quoi que coûte leur application aux transporteurs. Il y a ensuite la prestation des services et l'utilisation des aéroports et des aéroports qui ont été construits grâce aux deniers publics. Il faut quelque réglementation dans ce domaine car si les grandes villes sont bien desservies, il ne faut priver aucune région éloignée ou reculée, aucune ville petite ou moyenne des services suffisamment réguliers de l'aviation civile. Si nous déréglementons, il y aura tellement d'acceptations et d'exclusions que les gens ne sauront pas d'une année à l'autre avec quel transporteur ils font affaire. On le voit déjà, monsieur le Président. Il faut réglementer la question des entrées et des sorties sur un parcours. Lorsqu'un transporteur aérien, quelle que soit sa taille, souhaite desservir un parcours ou certaines villes, on ne peut lui permettre de choisir les endroits les plus rentables en reléguant à d'autres les régions reculées et les villes de moindre importance. Il doit s'attendre à devoir diversifier son marché. S'il n'est pas disposé à accepter avec les avantages certains inconvénients, inévitablement les gens des régions excentriques et des villes moins peuplées subiront une dégradation des services parce que ce marché est moins rentable. Si les entreprises veulent la libéralisation complète du marché, il doit quand même subsister certains règlements qui les obligent à diversifier de façon juste et raisonnable leurs services, peu importe la région du pays où elles les offrent. Autrement, monsieur le Président, la situation va continuer à se détériorer. Il y aura une dégradation dans divers coins du nord du Canada et même dans les villes qui ont la taille de la mienne. La qualité des services baisse déjà. Une certaine réglementation de toute la question des entrées et des sorties doit être maintenue.

La troisième catégorie de règlements est celle des tarifs. En ce qui concerne notre parti, tant pis si quelqu'un est assez stupide pour vendre un billet d'avion moins cher qu'il ne le devrait. C'est le public voyageur qui en profitera. Je n'en reviens pas de voir depuis deux ans combien la tarification aérienne est déjà devenue un fouillis. Un tarif en vigueur dans une ville un jour ne s'y applique plus deux ou trois mois plus tard, mais s'applique dans une autre ville. On recherche peut-être le même résultat qu'avec le taux variable sur le grain en offrant des places à très bon marché si tout le monde se rend à

Calgary, Edmonton, Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal. Comment s'y rendre est une autre histoire, monsieur le Président. De bons amis à moi qui sont allés outre-mer n'ont pu bénéficier des tarifs réduits qu'en se rendant en voiture de Saskatoon à Calgary, en laissant leur voiture chez des amis pour la reprendre au retour. Autrement, ils devaient payer le tarif régulier jusqu'à Winnipeg ou Toronto. On ne peut pas dire que c'est un service équitable, monsieur le Président. Une réglementation limitée des tarifs est donc nécessaire. Un tarif doit s'appliquer non pas seulement à une partie mais à l'ensemble du trajet. Les lignes aériennes ne devraient pas pouvoir offrir des réductions sur certaines parties d'un trajet seulement, car c'est traiter injustement certains citoyens à cause de l'endroit où ils vivent. Plus nous tolérons cette situation, plus notre marché très limité se fragmente.

A cause de l'étendue de notre marché, nous ne sommes pas en mesure d'imiter les États-Unis ou l'Europe où les marchés sont fortement concentrés. Adopter leur régime de réglementation en tout ou en partie serait une erreur de notre part, à mon avis, à cause de notre climat septentrional, de notre vaste territoire où notre population est dispersée. Ce qui convient à un marché intense et concentré comme New York, Los Angeles, Chicago ou même Toronto ou Vancouver, ne peut et ne doit pas s'appliquer au reste du Canada. Ce serait économiquement insensé. Si nous laissons le marché se fragmenter entre une multitude de lignes aériennes, ces lignes aériennes vont subir des pertes à tour de rôle. Quand elles perdront de l'argent, il pourra se produire trois choses: premièrement, elles pourront faire faillite, deuxièmement, elles pourront chercher à obtenir une subvention du gouvernement ou troisièmement, elles pourront fusionner avec une compagnie aérienne plus importante. Il est inévitable, du fait de la taille du marché canadien, qu'un jour ou l'autre il ne restera plus à nouveau que trois ou quatre compagnies aériennes rentables au Canada. C'est tout ce que nous pouvons nous permettre. Nous n'avons absolument pas besoin d'une trentaine ou d'une quarantaine de compagnies aériennes. Elles seront incapables d'offrir un bon service et elles diviseront tellement le marché que les grosses sociétés terrasseront les petites. Alors, les grosses sociétés auront un monopole à des endroits choisis, car elles peuvent desservir certaines lignes comme bon leur plaît. Elles n'ont pas à faire approuver un tarif, il leur suffit de le présenter à la Commission. La situation est aussi grave que dans le cas des tarifs-marchandises du CP Rail.

Nous comprenons la nécessité de ce projet de loi. Nous souscrivons à la mise à jour et à la modification complète de tout le régime de réglementation de l'aviation civile. Nous demandons au ministre que les règlements, avant qu'ils ne soient publiés dans la *Gazette* du Canada, soient soumis au comité des transports et que ce dernier puisse entendre des témoins et examiner chaque règlement. Ce devrait être un exercice annuel chaque fois que des règlements nouveaux ou modifiés sont mis en œuvre. Ils devraient être renvoyés au comité permanent des transports et les intéressés devraient pouvoir présenter leurs instances. En outre, lorsqu'un règlement n'est plus utile, il serait bon que le ministre nous en fasse part et qu'il nous précise tous les règlements qui peuvent être éliminés. Trop souvent des règlements sont annulés sans aucune consultation.