

*Initiatives ministérielles*

mesure d'avoir accès à toutes ses ressources naturelles pour le bénéfice de l'ensemble de sa population.

Les industries comme le tourisme, les mines et la foresterie utilisent les réseaux de transport. En raison de la réglementation que l'on trouve fréquemment dans ce domaine, les gens du Nord ont tendance à se considérer les victimes du secteur des transports. Je vais illustrer cela par une analogie très simple.

Cet été, j'ai visité Kenora, que certains ne considèrent pas comme étant dans le Nord, mais qui est dans le nord de l'Ontario. J'ai été surpris de découvrir que le coût du transport aérien pour se rendre à Kenora était deux fois plus élevé que pour se rendre à Londres, en Angleterre. Lorsque j'ai vu que l'on allait étudier ce projet de loi, je me suis intéressé aux raisons de cette situation.

J'ai découvert un aspect très intéressant dans la vieille Loi nationale sur les transports. Essentiellement, le Canada est divisé en deux, mais pas toujours. Cette loi établit une ligne de démarcation qui suit le 50<sup>e</sup> parallèle, de Terre-Neuve à la frontière entre l'Ontario et le Manitoba, puis le 53<sup>e</sup> parallèle en Alberta et en Colombie-Britannique pour créer une zone désignée. Conséquence? Nous avons traité les entreprises du Nord différemment de celles du Sud.

• (1300)

Voici quelques aspects de la concurrence qui faisait rage dans les secteurs de l'aviation commerciale dans le Nord. La loi prévoyait le recours à ce qu'on appelle «l'inversion du fardeau de la preuve». En gros, elle autorisait les parties intéressées, dont les transporteurs aériens et les communautés, à faire valoir que l'octroi de permis pour la prestation de nouveaux services pourrait entraîner une baisse importante des services nationaux déjà offerts ou, à tout le moins, de l'instabilité dans ce domaine.

En gros, cela créait un obstacle aux nouveaux transporteurs qui désiraient rivaliser avec les compagnies aériennes existantes. Selon moi, la loi créait des monopoles artificiels. Bien des gens du Nord ont le sentiment que ces monopoles artificiels ont eu pour effet de gêner encore davantage le transport dans nos régions septentrionales.

Le projet de loi C-101 vise essentiellement à remédier à cela. Sa raison d'être est de faire en sorte que la concurrence qui existe déjà dans le Sud s'intensifie dans le Nord. Il faut espérer que cette mesure entraînera une baisse des tarifs aériens pour certaines de nos régions du Nord.

Nous estimons qu'il y a de temps à autre une situation monopolistique. Cette mesure législative prévoit un examen des tarifs pratiqués par certaines compagnies aériennes dans le Nord de façon que l'on puisse même imposer une baisse des prix si l'on juge que cette situation monopolistique est parfois due au petit nombre d'usagers et à la petite taille des collectivités desservies. Il pourrait y avoir baisse des prix si on considère qu'il y a eu exploitation du consommateur ou manipulation des prix, etc.

Un autre aspect de ce projet de loi n'a pas été effleuré: la protection des consommateurs. Les députés connaissent tous, j'en suis sûr, ces histoires d'horreur qui sont arrivées à des gens

qui s'en vont dans les pays du Sud ou même ici au Canada. Ils achètent des billets d'avion et, le jour prévu, ils se présentent à l'aéroport où ils apprennent avec stupéfaction que leur compagnie aérienne a cessé ses activités. Il n'existait vraiment pas de mécanisme qui leur aurait permis de se faire rembourser. Bon nombre d'entre nous connaissent sans doute ces histoires d'horreur de personnes retraitées qui, après avoir fait des économies pour effectuer le voyage de leur vie quelque part dans le monde, découvrent que, pour une raison ou une autre, leur compagnie aérienne les a laissés tomber, sans songer à les dédommager.

Ce projet de loi prévoit un système en vertu duquel on devra approuver des nouveaux transporteurs non seulement d'un point de vue technique, pour savoir s'ils peuvent ou non faire voler des avions, mais également d'un point de vue financier. Ces compagnies aériennes devront donc soumettre des états financiers, etc., pour montrer qu'elles sont capables, sur le plan financier, de mener leurs opérations. Cela ne peut être que bon pour le consommateur.

Ces deux aspects touchant le transport aérien au Canada sont tout à fait positifs. C'est simplement une autre étape dans le programme du gouvernement pour ce qui est de comprendre que nous pouvons améliorer les choses en simplifiant notre cadre de réglementation, en le rendant plus facilement compréhensible et, de même, en laissant les petites et moyennes entreprises faire ce qu'elles font le mieux, c'est-à-dire livrer concurrence sur un marché libre et équitable.

Par ailleurs, le gouvernement est conscient du fait qu'on doit protéger les consommateurs contre les activités commerciales douteuses et il l'a également prévu dans ce projet de loi. D'une part, on protège le consommateur et, d'autre part, on donne à l'industrie la possibilité d'être pleinement concurrentielle. On peut espérer que cela conduira à l'établissement d'un réseau de transport ne présentant aucun risque financier pour le grand public. Chose plus importante, cela devrait amener une réduction des tarifs aériens dans les collectivités du Nord.

• (1305)

[Français]

**Mme Suzanne Tremblay (Rimouski—Témiscouata, BQ):** Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je participe aujourd'hui au débat portant sur le projet de loi C-101 connu sous le nom de Loi sur les transports au Canada.

Attendu depuis longtemps, ce projet de loi fait suite à de nombreuses études indépendantes et gouvernementales qui ont conclu à la nécessité pour le gouvernement canadien de prendre les mesures pour rétablir la viabilité de l'industrie du rail au Canada. La plus récente de ces études est celle conduite par la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Cette Commission écrivait, en 1993, et je cite: «Si le Canada ne veut pas payer le prix d'une sérieuse détérioration du secteur ferroviaire dans le courant de la décennie, il est indispensable que l'on autorise et encourage les transporteurs à apporter les changements voulus pour devenir compétitifs.»