

[Texte]

question, but it is certainly very discomfiting to passengers who have booked and who are contemplating and waiting in suspense to determine whether or not they are going to take advantage of the seat sale.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, about 10 days ago I accompanied the minister to Washington for discussions with the new U.S. Secretary of Transportation, Mrs. Dole, and her officials on just this kind of subject-matter and the continuing difficulties in bilateral air negotiations between Canada and the U.S. At the same time, the minister had some opportunity to have some conversation with the chairman of the Civil Aeronautics Board in the U.S. on the same subject. I think there was a good initial rapport established at those meetings, which should go a long way to being a preventative for any of this kind of activity occurring in the future. Certainly, the U.S. people we met with had gained a new appreciation of the Canadian position, and the Canadian sensitivities which had previously not been appreciated before the continental issue, certainly were made more clear during the continental issue and were made abundantly clear when the minister was down in Washington in discussion with the U.S. secretary and the chairman of the Civil Aeronautics Board. I would hope that we would not have a recurrence of that kind of difficulty in the future.

• 1020

Mr. Mazankowski: But it is true that the American airlines want a greater degree of relaxation in terms of transport or flights. That is still, as far as I understand it, a position they uphold rather strongly.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, while the present U.S. administration certainly espouses deregulation, I think the minister made it very clear to them that the Canadians certainly were not to be regarded as the protectors of regulation. In fact, he pointed out many examples to them where Canada either had never regulated as far as the United States had regulated and, therefore, did not have to deregulate as far. In one particular area where the United States is very heavily regulated, we are not regulated at all. So I think he made . . .

Mr. Mazankowski: Do you have that information compiled, Mr. Sinclair, that could be made available to us? That is very interesting, because the view prevails that after deregulation we are more strictly bound by regulation than the United States. Because I have faith in our airlines in Canada, I have often wondered what would happen, in fact, if we did open up the borders. I think I would be prepared to see our airlines compete against them any day.

Mr. Sinclair: I think that is true, providing the competition is fair and equal, but in some cases it definitely is not. For instance, in my previous incarnation, I know for a fact that the marine world is not regulated in Canada, but very heavily done so in the United States. That was one specific example that was used. Similarly, in the railroads, we deregulated in Canada certainly before the United States did. We were never

[Traduction]

question, mais également cruellement décevante pour les voyageurs qui ont réservé des places et qui sont laissés jusqu'au bout dans l'incertitude, ne sachant pas s'ils pourront profiter de l'offre.

M. Sinclair: Il y a une dizaine de jours, monsieur le président, j'ai accompagné le ministre à Washington pour y discuter avec le nouveau Secrétaire aux transports des États-Unis, M^{me} Dole, et avec ses collaborateurs de ce genre de problèmes, et des difficultés qui n'arrêtent pas d'assiéger les négociations bilatérales en matière aérienne entre le Canada et les États-Unis. Par la même occasion, le ministre a pu conférer sur le même sujet avec le président du *Civil Aeronautics Board* des États-Unis. Une grande cordialité a présidé à ces entretiens, cordialité qui devrait être notre meilleur garant contre toute répétition d'incidents de cette sorte. Les personnalités américaines que nous avons rencontrées ont mieux compris la position de notre pays, et cette crise aura servi à mieux faire comprendre les susceptibilités canadiennes, dont on n'était pas conscient auparavant, et sur lesquelles on est revenu lors des entretiens, à Washington, du ministre avec le Secrétaire des transports des États-Unis et avec le président du *Civil Aeronautics Board*. J'espère donc que des problèmes de ce genre ne se poseront plus.

M. Mazankowski: Il n'empêche qu'à ma connaissance, les compagnies aériennes américaines continuent à réclamer un assouplissement des conditions de transport ou de vol, et qu'elles ne sont pas prêtes à transiger là-dessus.

M. Sinclair: Monsieur le président, s'il est vrai que l'administration américaine actuelle est en faveur de la déréglementation, le ministre leur a amplement démontré que les Canadiens ne se considéraient pas comme attachés à tout prix à la réglementation. Il leur a même donné de nombreux exemples de cas où le Canada n'avait jamais poussé la réglementation aussi loin que les États-Unis et n'avait pas, en conséquence, à revenir aussi loin sur ses pas. Il est même un domaine où les États-Unis ont mis en place une réglementation très stricte, alors que nous n'en avons aucune. Je pense donc qu'il a fait . . .

M. Mazankowski: Avez-vous cette information par écrit, monsieur Sinclair, afin que nous puissions en prendre connaissance? C'est très intéressant, car on considère généralement que depuis la déréglementation, nous sommes plus entravés par des règlements que les États-Unis. C'est parce que j'ai foi dans les compagnies aériennes canadiennes que je me suis souvent demandé ce qui arriverait si nous ouvrions vraiment les frontières. Je serais personnellement disposé à voir, à tout moment, nos compagnies aériennes se livrer à la concurrence avec les Américains.

M. Sinclair: Assurément, si les conditions de cette concurrence sont justes et égales, mais bien souvent elles ne le sont certainement pas. C'est ainsi que j'ai pu me rendre compte, dans le poste que j'ai précédemment occupé, que la marine n'était pas réglementée au Canada alors qu'elle l'était sévèrement aux États-Unis. Ce n'est là qu'un exemple. On pourrait l'étendre aux sociétés ferroviaires, que nous avons