

Les crédits

déposé à la Chambre un projet de loi visant à mettre ces arrangements en vigueur.

Or, le député laisse entendre qu'il est tout à fait acceptable que son collègue d'Essex—Windsor garde ce projet de loi à la Chambre pendant un mois ou qu'il soit étudié en comité pendant plusieurs jours, mais que nous devrions pouvoir le renvoyer au Sénat à un moment donné la semaine prochaine, où il devrait être étudié en quelques heures, pour que les provinces ne soient pas privées de leurs chèques.

En réalité, cela risque de ne pas se produire. Qu'on sache à qui revient la faute si ces chèques sont retardés.

[Français]

Le président suppléant (M. DeBlois): Alors, j'invite les deux côtés de la Chambre à continuer leurs efforts pour établir un consensus. Ordre du jour.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ (ARTICLE 81)—LES TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Angus (p. 9219).

Le président suppléant (M. DeBlois): À la suspension de la séance, à 13 h 15, l'honorable député d'Abitibi disposait d'une période maximale de 16 minutes pour compléter son intervention.

M. Guy Saint-Julien (Abitibi): Monsieur le Président, il me fait plaisir de continuer à parler sur la motion de l'opposition. Comme je le disais, après l'accident de Dryden, en Ontario, on pouvait lire dans les journaux quelques mois plus tard, soit le 19 juin 1989, un article écrit par Frédéric Wagnière, de *La Presse*, qui disait:

L'aviation a besoin d'une seconde déréglementation.

Une étude récente prévoit une hausse de 30 p. 100 des tarifs aériens au Canada dans les deux prochaines années. Cette hausse viendrait du fait que 98 p. 100 du trafic interne est contrôlé par deux compagnies, Air Canada et Canadien International. Ces deux compagnies partagent le même système de réservation, ce qui leur donne un avantage sur leurs concurrents.

Dans le cas de l'aviation civile au Canada, la déréglementation a fait baisser les tarifs, mais elle a aussi éliminé des compagnies secondaires qui ont été absorbées par les deux grandes.

Si elles avaient pu garder leur indépendance, ces autres compagnies auraient rendu la concurrence plus âpre.

En terminant, le journaliste écrit:

D'une façon générale, toute l'industrie deviendrait plus rentable et plus solide en utilisant mieux son équipement. Elle fera notamment un meilleur usage des aéroports et des services des contrôleurs aériens, car le prix de ces services au sol est le même qu'un avion soit à moitié vide et à tarif élevé ou presque plein et à tarif modéré. Or,

l'engorgement des aéroports est actuellement un problème au Canada et une solution serait d'organiser les vols de façon plus rationnelle.

Ceci se passait en 1989.

On peut prendre connaissance, aussi dans la même année, après l'accident de Dryden, en Ontario, le 10 juin 1991, d'une opinion de M. Pierre Jeannot, dans le quotidien *La Presse*, qui dit:

L'industrie canadienne du transport est à la croisée des chemins. Le domaine de l'aviation commerciale n'échappe pas au climat de morosité dans lequel baigne l'industrie canadienne du transport. Là aussi une réorientation s'impose. On a beaucoup trop mis l'accent sur l'infrastructure aéroportuaire dans les années 1970. Pour contenter les électeurs, les autorités ont cessé de construire des aéroports en fonction des besoins réels, préférant multiplier les installations à droite et à gauche, au gré des circonscriptions.

Ceci se passait en 1970.

Au début des années 1980, un vent de déréglementation s'est élevé. Les autorités voulaient laisser les forces du marché s'exprimer. C'est de bonne guerre. Sauf qu'on a du même coup arrêté d'investir dans l'avenir des installations aéroportuaires.

Heureusement, après sept longues années de gestation, une politique de décentralisation devrait connaître son aboutissement cette année.

Cela se passait en 1991. Et on peut voir un peu plus loin que M. Jeannot disait, et je cite:

L'autre remède à apporter, c'est d'instituer une véritable intégration intermodale train-avion. On pourrait alors faire des installations de Dorval et de Mirabel un seul aéroport, justement en établissant une liaison par train rapide entre les deux. Non seulement on pourrait se servir de l'expérience comme d'un projet-pilote visant à relancer l'industrie ferroviaire, mais on permettrait à Montréal de concurrencer Toronto.

Monsieur le Président, j'aimerais continuer dans la même veine, sur la motion du député de Thunder Bay—Atikokan, qui mentionnait aussi le côté réseau routier. On a vu dernièrement, à la suite de la rencontre des premiers ministres canadiens, les 23 et 24 mars, à Toronto, que l'on parlait justement du réseau ferroviaire. J'ai d'ailleurs posé une question à ce sujet en cette Chambre, cette semaine, au ministre des Transports, qui était celle-ci: «Je comprends que le gouvernement du Québec néglige le réseau routier de la route 117 transcanadienne, en Abitibi—Témiscamingue. Mais, pour faire suite à la réunion des premiers ministres, sur l'économie, les 24 et 25 mars derniers, les gouvernements ont convenu d'examiner en priorité les propositions relatives au réseau routier national.»

Monsieur le Président, quand on parle du réseau routier, que ce soit la transcanadienne ou les autres routes transcanadiennes, toutes les provinces disent qu'elles ont leurs propres priorités, et cela est important. Quant à nous, en Abitibi, en ce qui concerne la route 117, il est vraiment important qu'à partir de Louvicourt, en passant par Val-d'Or, Malartic, Rivière-Héva, Cadillac, le secteur de Rouyn-Noranda jusqu'à la frontière Québec-Ontario, que cette route soit refaite au complet, pour la sécurité des usagers, la sécurité du public. Depuis plu-