

• (1740)

En terminant, je voudrais simplement emprunter deux petits mots qu'on entend souvent dans les gares de VIA, en guise d'invitation au député ou à toute autre personne qui a des idées arrêtées et négatives lorsqu'il s'agit de voir le succès en face: «En voiture!»

M. Benno Friesen (secrétaire parlementaire de la secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Madame la Présidente, je suis heureux de participer au débat de cette journée d'opposition qui porte sur la motion suivante:

Que la Chambre condamne le gouvernement de ne pas admettre que la déréglementation de l'industrie canadienne des transports s'est avérée un échec et a en fait entraîné une diminution du nombre de transporteurs aériens, une diminution des emplois, une hausse des prix, une réduction du service et de la sécurité en matière de transport aérien, routier et ferroviaire.

Le problème de cette motion, comme c'est souvent le cas, est qu'elle est extrême. Ce n'est pas qu'il n'y a pas quelques problèmes dans le secteur canadien des transports. Ce n'est pas que nous ne devrions pas prendre des mesures pour restaurer certains domaines et en améliorer d'autres. Toutefois, dire dans une motion que la déréglementation a été un échec, c'est absurde.

De toute évidence, la personne qui a rédigé cette motion n'habite pas dans une région où le service s'est amélioré du fait de la déréglementation. La motion dit: «une diminution du nombre de transporteurs». Madame la Présidente, si vous habitiez dans une localité située à 200 milles d'une zone métropolitaine, si vous aviez un service par réacté une fois par jour et vous deviez attendre cet avion, résultat, vous seriez partie toute la journée. Maintenant, il y a probablement deux, trois ou quatre services quotidiens par avion à hélices et vous avez le choix entre plusieurs transporteurs. Quel système préférez-vous si vous habitez à l'écart des grands centres?

Dire que le nombre de transporteurs a diminué est une absurdité. Il vous suffit de regarder le magazine de la société aérienne qui nous amène ici pour vous rendre compte que le réseau aérien dessert beaucoup plus de points qu'il n'en desservait il y a quelques années, ce qui prouve que la déréglementation a amélioré le service des localités. Les déclarations de la motion ne sont donc pas exactes.

La motion ajoute qu'il y a moins d'emplois. Il y a quelques années, des machinistes travaillant pour une compagnie aérienne m'ont supplié de ne pas appuyer la déréglementation, car ils avaient peur de perdre leur emploi. Mais la simple logique le dit, ils ne peuvent avoir

Les crédits

raison. Quand le nombre de transporteurs augmente, le nombre d'emplois augmente aussi.

Il y a un peu plus d'un an, en Colombie-Britannique, on a annoncé que les compagnies aériennes manquaient de personnel d'entretien, qu'elles avaient besoin de gens pour travailler le métal en feuille, qu'elles avaient besoin de ce genre de travailleurs.

Je ne dis pas qu'il n'y a pas eu de réduction d'emplois dans d'autres secteurs de l'industrie des transports. On a réduit les emplois dans l'industrie forestière. C'est vrai, cette industrie avait coutume d'embaucher deux à trois fois plus de travailleurs. On a réduit le nombre d'emplois là aussi. Dans l'industrie de la volaille, on avait coutume d'embaucher des gens pour engranger les foin, pour ramasser les oeufs; ce sont des convoyeurs qui le font maintenant. Il y a eu des pertes d'emplois dans toutes les grandes industries qui ont voulu se moderniser.

Rendre la déréglementation responsable de la perte d'emplois, c'est enlever toute crédibilité à la motion. Il est faux de dire que la déréglementation est responsable de l'augmentation des prix. Je pense que tous reconnaîtront qu'en situation de concurrence, on réduit les prix. Deux compagnies aériennes ou deux services de transport routier qui se livrent concurrence n'augmenteront pas leurs prix, au contraire.

Je voudrais ramener le député à l'époque où l'industrie était réglementée. Je voudrais qu'il regarde les pages financières, où on annonce les bénéfices des compagnies, et qu'il compare les bénéfiques des compagnies qui sont sur le marché libre et de celles qui sont réglementées. Il verra qui fait de plus gros bénéfiques. Il verra que ceux de Quaker Oats sont peut-être de 3 ou 4 p. 100, mais que ceux de la société gazière réglementée par le gouvernement sont de 7, 8 ou 9 p. 100. Invariablement, lorsque des entreprises doivent s'adresser à des commissions de services publics, les commissaires font en sorte que les sociétés monopolistiques réalisent des profits supérieurs aux autres entreprises. Il est peut-être vrai que les prix sont plus élevés, mais ce n'est pas à cause de la déréglementation.

Et la réduction des services? Est-ce à cause de la déréglementation? Pas que je sache. La motion pourrait utilement servir à lancer un débat sur la valeur de la déréglementation, mais la réalité interdit d'affirmer que cette mesure a été un échec. On parle aussi d'une réduction de la sécurité. L'autre jour, le ministre des Transports a déclaré à la Chambre qu'il y avait maintenant moins d'accidents par mille aérien parcouru qu'auparavant.