

Transports—Loi

annonces invitant des mécaniciens à venir travailler à Vancouver. La nouvelle politique de déréglementation des conservateurs a-t-elle pour objet de recruter des travailleurs américains pour venir travailler chez nous alors que le chômage est si élevé au Canada?

Le secrétaire parlementaire dit qu'Investissement Canada nous protège de l'acquisition de sociétés de transport canadiennes par des intérêts étrangers. Au contraire, Investissement Canada est un tigre de papier qui encourage les acquisitions. Qu'il suffise de signaler le cas de West Kootenay Power, compagnie canadienne d'électricité qu'une société américaine est en train d'acquérir malgré la vive opposition des résidents des vallées de la Kootenay et de l'Okanagan.

Investissement Canada a décidé de fermer les yeux, le 24 décembre, et de laisser cette société canadienne passer à des mains américaines, soi-disant dans l'intérêt du Canada. L'argument du secrétaire parlementaire est insoutenable.

J'ai reçu en novembre dernier, comme bien d'autres députés, une lettre du vice-président de CP Rail dans laquelle il disait ceci: «Si le projet de loi C-18 était adopté sans amendement, il empêcherait les compagnies de chemins de fer de faire une concurrence véritable et efficace sur le marché des transports...» et il poursuivait en disant ceci: «Le projet de loi C-18 mettrait en danger l'intégrité du réseau ferroviaire canadien». Le gouvernement a peut-être apporté des amendements au projet de loi depuis ce temps pour tenir compte de ces inquiétudes. Cette lettre constitue certainement une critique sévère du discours du député dans lequel il a déclaré que ce projet de loi aiderait les chemins de fer. J'espère qu'il répondra à cette critique au cours du débat.

Je veux établir clairement la position du Nouveau parti démocratique. Le projet de loi est anticoncurrentiel et favorisera les monopoles. Il est contraire à la sécurité et il rendra notre système de transport, surtout nos lignes aériennes, moins sûr. Troisièmement, le projet de loi est contraire au service parce qu'il se traduira par une réduction des services actuels, alors que les Canadiens sont habitués à jouir de services de haute qualité dans les transports.

Enfin, le projet de loi est dogmatique. Le gouvernement conservateur essaie de suivre l'exemple américain sans se rendre compte qu'on a commis des erreurs aux États-Unis dans le processus de déréglementation, surtout à l'égard de la sécurité et du service. Le gouvernement conservateur ne s'est pas rendu compte aussi que le Canada est différent des États-Unis et qu'il ne peut tout simplement pas suivre les tendances américaines.

Le gouvernement adopte ce projet de loi pour accroître la richesse de ses riches amis de l'industrie des transports et non pour aider les Canadiens ordinaires qui en subiront les conséquences. Les Canadiens ordinaires s'opposeront à cette déréglementation quand ils en réaliseront les conséquences.

Nous ne sommes pas contre une déréglementation qui vise à corriger une réglementation accablante administrée par une foule de fonctionnaires à Ottawa. Cependant, nous ne voulons pas que le pendule aille si loin que nous nous retrouvions avec un système dans lequel un petit nombre de compagnies sont en activité dans le seul but d'enrichir quelques privilégiés tout en diminuant la sécurité et le service.

Ce projet de loi abolirait la Commission canadienne des transports pour la remplacer par un Office national des transports qui serait beaucoup plus faible, puisqu'il n'aurait rien à dire à propos des prix, des lignes, des conditions d'accès au secteur ou de départ de l'industrie. Il aurait probablement moins d'employés que la CCT actuelle.

Actuellement, toute autorisation de commencement ou de cessation d'un service est sujette à une évaluation de la nécessité publique et de l'intérêt pour le public; en vertu de la nouvelle loi on se contenterait de savoir si la compagnie est apte, prête et capable. Il serait plus facile aux compagnies d'abandonner des lignes et de laisser isolées des localités éloignées.

Le projet de loi mettrait fin au contrôle des prix, des lignes et des services, sauf dans certaines régions isolées. Les transporteurs ferroviaires pourraient conclure des contrats confidentiels avec des expéditeurs. Les compagnies ferroviaires américaines pourraient faire leur entrée sur le marché canadien.

Plusieurs articles ont été écrits sur le système américain. Je prends, par exemple, le numéro du 12 janvier 1987 du *Time*. L'article intitulé «Attention, là-bas» dit ceci:

Le DC-10 de Northwest accélérât sur la piste d'envol à l'aéroport international de Minneapolis-St. Paul lorsque l'ingénieur navigant s'écria: «Il y a une baleine sur la piste!». Un autre DC-10 de Northwest venait de quitter une voie de circulation et pointait le nez sur la piste d'envol. «Je vois», répondit le pilote remarquablement calme de l'avion en train de décoller. Il a soudainement cabré son appareil et son aile n'est passée qu'à 50 mètres du fuselage de l'autre appareil. Il y avait 501 personnes à bord des deux avions. On venait d'éviter de justesse une collision qui aurait été la deuxième de l'histoire de l'aviation, une collision semblable à celle de 1977 où deux Boeing 747 se sont heurtés sur la piste embrumée de Tenerife, dans les Canaries, tuant 582 personnes.

A Minneapolis le temps était clair, alors, qu'était-il arrivé ce 31 mars? Il y avait deux contrôleurs de la circulation aérienne dans la tour de contrôle, assis côte à côte, mais aucun des deux n'avait remarqué ce que faisait l'autre. L'un avait donné l'autorisation de traverser la piste d'envol, l'autre l'autorisation de décoller.

Il est ensuite question dans cet article de la sécurité aérienne; on y apprend que de nombreux spécialistes de l'aviation craignent que, et je cite,

... ce système de transport aérien, qui demeure encore l'un des plus sûrs au monde, ne régresse dangereusement au fur et à mesure que le volume du trafic aérien augmente inexorablement du fait de la concurrence débridée que permet la déréglementation. Les spécialistes font état de trois grands sujets de préoccupation: le nombre des contrôleurs n'est pas suffisant, et beaucoup d'entre eux ont peu d'expérience.

C'est ce qui s'est produit aux États-Unis. Ensuite:

Le personnel de bord compte de moins en moins d'années d'expérience.

C'est ce qui attend le Canada. Enfin,

Certaines des compagnies aériennes les plus en difficulté financièrement parlant n'assurent pas l'entretien de leurs appareils, quand elles peuvent s'en dispenser, et certaines ont même été lourdement pénalisées par la FAA pour n'avoir pas respecté les normes de sécurité. Ces diverses tendances auront pour conséquence, explique M^{me} Patricia Goldman, la vice-présidente de la NTSB, de réduire la marge de sécurité.

Je poursuis la lecture de l'article:

... l'avènement de la concurrence à tout prix par la réduction des prix a obligé les transporteurs à réduire leurs coûts et à prendre des risques.

C'est là un exemple des problèmes qu'on éprouve aux États-Unis par suite de cette même déréglementation que le gouvernement se propose de mettre en oeuvre au Canada. Les transporteurs sabrent dans leurs coûts et prennent des risques.

Voyons en quoi cela compromet la sécurité aérienne. Le gouvernement prétend que l'activité économique et la participation dans le secteur seront accrues grâce à la déréglementation qui verra la survie des plus forts au détriment des autres.