

*Initiatives ministérielles*

garanties seront-elles analogues à celles dont le gouvernement a parlé dans le cas des employés d'Air Canada?

Beaucoup de questions ont surgi. Beaucoup sont restées sans réponse. On peut se demander aussi, à propos des deux premières aérogares, comment il se fait que le gouvernement a mis la charrue devant les boeufs. Il a accepté un certain nombre d'offres non sollicitées d'entreprises privées visant à privatiser les aérogares 1 et 2 et quelques mois plus tard, il a répondu favorablement à ces offres.

Un gouvernement ne fonctionne pas d'une façon aussi fragmentaire, en privatisant un aéroport à la fois. S'il croit à la privatisation, il l'applique d'une manière globale. Ensuite, il définit les paramètres de sa politique et les moyens de la mettre en oeuvre. Un gouvernement ne réagit pas en général aux propositions d'entreprises et d'intérêts privés, leur permettant ainsi de lui dicter sa politique. En tant qu'institution nationale, le gouvernement doit plutôt parler au nom de l'ensemble du secteur des transports et du pays.

Que deviennent les services régionaux dans tout cela? Est-ce que les vols régionaux moins achalandés, que j'ai mentionnés plus tôt, cesseront d'être assurés par des avions à réaction?

Et que fera le gouvernement avec la libéralisation des transports aériens? C'est là une autre question dont il faut tenir compte lorsqu'on envisage de privatiser de plus en plus et d'enlever des pouvoirs au gouvernement central.

Nous savons que le ministre des Transports et son gouvernement sont disposés à déréglementer l'accord aérien de 1974 entre le Canada et les États-Unis, ce qui reviendra à instaurer le libre-échange dans notre espace aérien. Nous savons ce que le libre-échange nous a apporté sur le plan commercial sous forme de pertes d'emplois et de fermetures d'usines. Bien que les Canadiens puissent être favorables à une modification des ententes existantes, je ne crois pas qu'ils aient donné au gouvernement le feu vert pour déréglementer complètement cet accord.

Pourrions-nous d'ailleurs concurrencer les États-Unis dans le contexte d'une déréglementation complète des transports aériens? Le gouvernement reconnaît-il que les Américains ont peut-être une douzaine de grandes compagnies aériennes qui pourraient se faire concurrence, alors que nous n'en avons que deux? Le gouvernement tient-il compte du fait qu'American Airlines possède à elle seule plus de 500 appareils, tandis qu'Air Canada en a 104 et les Lignes Canadien International,

90? Nos principaux transporteurs aériens n'ont même pas à eux deux le tiers des appareils d'une seule grande compagnie américaine.

On promet une réduction des tarifs si l'on ouvre l'espace aérien entre le Canada et les États-Unis. Pourtant, je me souviens que l'on avait fait la même promesse lorsqu'on prônait la déréglementation. Ces réductions ne se sont pas concrétisées à la suite de la déréglementation, et beaucoup doutent, pour le moins, qu'elles se réaliseront avec l'ouverture de l'espace aérien.

On promet aussi une plus grande diversification et une plus grande concurrence devant entraîner une augmentation du nombre de transporteurs aériens canadiens par suite de l'ouverture de l'espace aérien. Je pense plutôt que l'on sera témoin d'une plus grande monopolisation, c'est-à-dire d'une plus grande centralisation, afin que les lignes aériennes puissent réduire leurs dépenses et ainsi faire face à la concurrence des Américains. Il est possible qu'au lieu d'une diversification, nous assistions à une fusion entre Air Canada et les Lignes Canadien international, ce qui confirmerait en quelque sorte le caractère monopolistique de notre secteur des lignes aériennes ou, si le gouvernement autorise tout à fait l'ouverture de l'espace aérien, nous verrons probablement notre industrie aérienne passer très bientôt sous le contrôle des Américains. La question est de savoir si les Canadiens sont prêts à accepter une telle perspective. Je ne pense pas que ce soit le cas.

Qu'advient-il des services régionaux dans un concept d'ouverture des espaces aériens? N'est-il pas logique de penser que les Américains seront beaucoup plus enclins à desservir certains de nos grands centres qu'à desservir les régions éloignées de notre pays? Je ne crois pas qu'American Airlines tienne à desservir Goose Bay, Moncton, le nord de l'Ontario, le nord du Canada ni même l'ouest du Canada. Elle voudra plutôt desservir des grands centres comme Vancouver, Edmonton, Calgary, Toronto, Montréal et Halifax.

Notre pays ne se limite cependant pas à ces grands centres, particulièrement pour les Canadiens qui ont vu le transport ferroviaire disparaître au Canada atlantique. Les services de transport aérien par avion à réaction ont été réduits et, maintenant, avec une plus grande concurrence de la part des Américains, il faut se demander si les habitants de ces régions auront des services de qualité. S'il n'y a pas de bons services de transport ferroviaire, s'il n'y a pas de bonnes routes et s'il n'y a plus non plus de bons services de transport aérien, comment les Canadiens qui habitent ces régions pourront-ils voyager? Que veut dire le mot «qualité» dans le secteur des transports?