

## [Text]

tion, which they have not imposed . . . or co-operated amongst themselves. Again, your federal leadership is so crucial.

Mr. Mulroney . . . as we go through our many quotes, I particularly want to emphasize this promise he made. Mr. Mulroney, in a letter to us:

Some progress has been made in this area on an interprovincial basis, but much more needs to be done. We believe a reassertion of federal jurisdiction is not necessarily the best approach to this issue. We do, however, accept the proposition that the federal government should take a leadership role at our proposed federal-provincial conference in encouraging provincial initiatives on this issue and in carrying out research and development work on modifications to buses which would make them both economically viable and accessible to the disabled.

Mr. Mazankowski:

We are pleased that the Progressive Conservative Party accepts that the Federal Government should take a leadership role in encouraging provincial initiatives . . .

We discussed this matter further with the Hon. Don Mazankowski. Again, we feel that any serious federal-provincial discussion of this issue must take place within the existing federal-provincial mechanisms.

Again, we cannot get that firm commitment that there will be a definite, unequivocal set of examples, leadership regulations, authorities, to make this happen. It is in the co-operative spirit. We see it over and over again in the language of the reports that are being put before us. We have to conclude that that is the new mood of our country. That is the new approach this government is going to take. But as members of all the parties here . . . we have to be honest with you and say the public will not tolerate indifference or the dropping of fundamental, essential services.

What we are trying to clarify here is that yes, we ourselves know, from personal experience, you must develop a co-operative relationship with the industries. But there must be a bottom line. There must be a bottom line in essential services that is unchangeable. They are not up for negotiation. Those are essential, fundamental, human transportation services. When the Minister talks about economic advantages being derived from these forms of deregulated procedures and how new forms of aircraft, cheap aircraft, will be possible to fly perhaps into small, remote villages, what that means to us is that we cannot use those new aircraft. There is no standard. Economically, certain industries gain, and maybe even some individuals in the public get a lower price. But what happens is that those of us who require a minimum-standard aircraft are denied that service.

We have, in this day and age, seat sales. You can take advantage of those seat sales. I cannot. I have to sit in front of the bulkhead, where they lift me into the largest space. But the seat sale is not there. It is at the back of the aircraft. So what we have or are developing is various forms of new approaches which forget there are fundamental minimum requirements

## [Translation]

d'autocar entre les villes. Donc dans ce secteur également l'intervention du gouvernement fédéral est essentielle.

Dans une lettre qu'il nous a adressée, M. Mulroney dit ce qui suit:

Certains progrès ont été réalisés sur une base interprovinciale, bien qu'il reste beaucoup à faire. Nous sommes d'avis que le rétablissement de la compétence fédérale ne soit pas nécessairement la meilleure solution. Nous estimons cependant que le gouvernement fédéral doit faire preuve de leadership lors de la conférence fédérale-provinciale que nous comptons organiser en encourageant notamment les autorités provinciales à prendre de nouvelles initiatives et à faire des travaux de recherche et de développement en vue de modifier les autobus afin qu'ils soient accessibles aux handicapés tout en restant rentables.

M. Mazankowski:

Nous sommes heureux de constater que le parti conservateur reconnaît que le gouvernement fédéral doit pousser les gouvernements provinciaux à prendre certaines initiatives . . .

Nous avons discuté de cette question plus en détail avec M. Mazankowski. Toute discussion sur cette question doit se faire dans le cadre de relations fédérales-provinciales existantes.

Nous constatons que plutôt que de s'engager fermement à prendre une série d'initiatives et à adopter des règlements pour faire évaluer la situation, le gouvernement a opté pour la persuasion et la concertation, base de sa nouvelle approche. Mais nous tenons à vous avertir que le public n'acceptera pas l'abandon de services essentiels.

La coopération avec le secteur des transports est certes importante, mais à condition de ne pas mettre en cause les services essentiels en matière de transport. Le ministre a vanté les mérites de la déréglementation qui permettra à de nouveaux appareils moins chers d'assurer la liaison avec les agglomérations reculées; mais malheureusement l'accès de ces nouveaux appareils n'est pas prévu pour les handicapés. Pour certaines compagnies, la déréglementation sera certainement payante et une partie du public y gagnera sans doute aussi. Par contre les handicapés ne pourront pas avoir accès aux appareils qui ne répondent pas à certaines normes minimales.

Vous pouvez tous profiter des prix-réclames offerts par des compagnies aériennes mais moi pas. Je suis obligé de m'asseoir devant la cloison là où il y a suffisamment de place. Or les prix-réclames sont valables uniquement pour les sièges au fond de l'appareil. Cette nouvelle approche ne tient donc pas compte