

## Transports—Loi

**M. Redway:** Monsieur le Président, j'ai écouté avec énormément d'attention ce matin le député de Vancouver—Kingsway (M. Waddell). Hier, bien que n'étant pas à la Chambre, j'ai écouté quelques-unes de ses remarques à la télévision. Je l'ai entendu avec plaisir dire ce matin qu'à son avis la déréglementation pouvait être une excellente chose. Cela m'a mis du baume au coeur. Toutefois, l'essentiel des remarques du député ce matin m'a déçu.

Il a accusé cette mesure de nuire à la concurrence, à la sécurité et au service. Les députés savent très bien que ce n'est pas le cas. Ce projet de loi porte précisément sur la question de la concurrence. Il ne traite pas de la concurrence entre divers modes de transport, il vise à essayer de stimuler la concurrence au sein de chacun d'entre eux. Les contrats confidentiels pour les transports ferroviaires permettant une plus grande concurrence qu'à l'heure actuelle en sont un exemple. A l'heure actuelle, le public doit se satisfaire de services qui sont à prendre ou à laisser dans le secteur du transport ferroviaire. Quand on pourra conclure des contrats et des arrangements confidentiels, il y aura davantage de concurrence. Cela me paraît très clair. Je ne comprends pas comment le député peut dire que le projet de loi compromet en quoi que ce soit la concurrence.

Le député a soutenu ensuite que la mesure à l'étude allait compromettre la sécurité.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Le député a-t-il une question à poser?

**M. Redway:** Oui, j'ai une question, et j'y arrive, monsieur le Président.

Le député soutient que le projet de loi est contraire à la sécurité, et il cite un exemple concernant les maisons de repos. La mesure à l'étude n'a rien à voir avec la réglementation ou la déréglementation des maisons de repos, aussi la question ne se pose-t-elle pas à cet égard.

A ce qu'on dit, les députés néo-démocrates et le Congrès du travail du Canada croient que la politique de déréglementation dans les transports risque bien d'y avoir des répercussions négatives sur les emplois. Que pense le député du fait qu'entre 1980 et 1985, au moment où la déréglementation battait son plein aux États-Unis, les emplois dans le secteur du transport aérien y ont en fait augmenté de 9 p. 100 et ceux dans le secteur du camionnage de 22 p. 100, même si les États-Unis subissaient une forte récession à cette époque? Ce fait ne démolit-il pas son argument voulant que cette mesure risque d'avoir des répercussions négatives sur les emplois dans le domaine des transports?

**M. Waddell:** Monsieur le Président, j'attire l'attention du député sur le numéro du 22 décembre 1986 de *Business Week*, et plus particulièrement sur un article dont le titre dit: «La déréglementation donne-t-elle de bons résultats? Les prix sont tombés, mais les grosses compagnies peuvent étouffer la concurrence». *Business Week* n'a rien d'une revue socialiste. Ce numéro parle du problème que pose le manque de concurrence.

Je crois également qu'aux États-Unis il y a actuellement moins de contrôleurs de la circulation aérienne qu'il y en avait

avant et c'est une des sources de difficultés de ce pays. Les contrôleurs sont surchargés de travail et, selon certains, ils sont insuffisamment rémunérés et formés. A ce propos, j'attirerai l'attention du député sur le numéro du 12 janvier 1987 du *Time* où il trouvera un article sur les voyages en avion aux États-Unis. On peut y lire que le nombre de contrôleurs est tombé de 16 300 à 14 700 depuis que le président Reagan les a licenciés. Il y est dit également que 62 p. 100 seulement des contrôleurs sont entièrement qualifiés contre 80 p. 100 avant la grève. Le capitaine Mel Hoagland, de la United Airlines dit carrément ceci: «Le système de contrôle de la circulation aérienne est sur le point de s'effriter faute de contrôleurs pleinement qualifiés.»

Nous ne voulons pas d'un système pareil au Canada. Nous sommes satisfaits du nôtre. Nous estimons qu'il faut le préserver.

Au début de son discours, le député s'est dit heureux de constater que je ne m'opposais pas à la déréglementation. Je ne m'oppose pas à la déréglementation ou à la privatisation en soi. Je ne veux pas que le gouvernement oblige les Canadiens à remplir des formulaires ou qu'il s'immisce dans tous les aspects de leur vie. Je veux que le Canadien moyen puisse prendre sa vie en mains. C'est ce que je souhaite. L'ennui c'est qu'il faut être très prudent à cet égard.

Je peux dire au député que ce genre de projet de loi effectue une passation de pouvoirs dans des domaines dans lesquels les Canadiens souhaitent une certaine réglementation en ce qui concerne la sécurité, la santé, la concurrence et le reste. Dans ces secteurs, les Canadiens veulent une réglementation. Le député a tort de vouloir emboîter si rapidement le pas aux Américains en se débarrassant totalement de la réglementation. Souvent, en pareils cas, ce sont les gros qui en profitent. Ils s'autoréglementent, en quelque sorte. Après avoir commencé par baisser un peu leurs tarifs, ils finissent par les augmenter, car ils ont la haute main sur le marché et peu de normes de sécurité.

Le député devrait prendre le cas de l'Arrow. C'est un bon exemple de compagnie aérienne américaine qui, lorsqu'elle était en difficultés, éprouvait des problèmes à cause de la déréglementation. Elle a dû réduire ses dépenses. Les transporteurs peuvent essayer de rogner sur les frais de dégivrage pour économiser 1 500 \$, prendre des charges plus importantes ou priver leurs pilotes de certaines périodes de repos. Ils peuvent réduire les effectifs et imposer une charge de travail plus lourde à leurs pilotes d'avion ou à leurs conducteurs de trains, comme en Alberta. C'est alors que des accidents se produisent et qu'il y a des morts. Les Canadiens ne veulent pas qu'on en arrive là. C'est pourquoi ils souhaitent une étude minutieuse du projet de loi dont nous sommes saisis.

● (1150)

**Le président suppléant (M. Paproski):** La parole est au secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Shields) pour la suite du débat.