

*Transports—Loi*

Comme le député de Regina-Ouest l'a dit, si c'est seulement au cours de la deuxième moitié du mois de juin que nous étudions cette mesure, c'est à cause du piétinement du gouvernement. Il lui a fallu un an pour se décider à présenter cette mesure à la Chambre. Il a fallu une deuxième session de la Chambre pour que le gouvernement lance finalement le débat sur cette mesure. Après l'étape du comité, le gouvernement a traîné pendant des semaines avant de passer à la troisième lecture. Tout cela montre bien que le gouvernement fait traîner les choses, bien qu'il sache parfaitement que cette mesure législative sera adoptée. Le gouvernement est actuellement en train d'empêcher la tenue d'un débat complet et d'une décision en toute connaissance de cause de la Chambre.

• (1210)

Nous avons découvert entre autres choses un mémoire du gouvernement suggérant de modérer le débat public sur le libre-échange. Le Cabinet avait des documents suggérant que le gouvernement fasse tout ce qu'il pouvait pour éviter un débat public, pour éviter une sensibilisation du public, ou pour empêcher le public de se rendre compte de ce qu'impliquait le libre-échange, sans quoi le gouvernement craignait de rencontrer encore plus d'opposition à la négociation d'un pacte de libre-échange avec les Américains. Le libre-échange va manifestement faire souffrir un certain nombre d'industries et de municipalités, et provoquer des suppressions d'emplois. Telle était donc la stratégie du gouvernement. Il fait la même chose pour la déréglementation.

L'opposition a déclaré qu'il n'était pas question de freiner cette mesure législative, mais que nous voulions présenter des amendements et en discuter brièvement avant de nous prononcer. Pourtant, le gouvernement a décidé pour des raisons qui sont siennes d'imposer l'attribution de temps. C'est parfaitement superflu. Il s'agit d'une mesure législative très importante. L'opposition s'est déclarée prête à coopérer—pas à baisser les bras et à s'écraser, mais à coopérer. Que peut espérer de plus le gouvernement quand nous sommes opposés à une mesure? Nous sommes prêts à coopérer, mais pas à adopter cette mesure législative à la va-vite.

Nous nous rendons compte que ce projet de loi va fondamentalement modifier le fonctionnement de l'industrie des transports. Assez curieusement, pendant tout le temps où le gouvernement a retardé la mise à l'étude de cette mesure—pas l'opposition mais le gouvernement—nous avons vu la concurrence diminuer de plus en plus au Canada. Mon collègue le député de Regina-Ouest a parlé du transport aérien. Les fusions se sont succédées à un rythme accéléré; la toute dernière, et la plus célèbre est la fusion de CP et de PWA qui ont formé CAI ou Canadian Airlines International. Nous savons que durant la même période de temps, le nombre des conventions de gestion n'a cessé d'augmenter. CAI a des conventions avec Calm Air dans le Nord du Manitoba et avec Time Air dans certaines régions de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Air Canada a des conventions de gestion avec plusieurs

autres compagnies aériennes d'apport. Ces conventions restreignent de plus en plus la concurrence.

Les députés conservateurs disent que nous nous orientons vers une économie de marché et que la déréglementation fera augmenter le nombre d'exploitants. Ils prétendent que le service sera amélioré. Pourtant, les faits démontrent exactement le contraire. Quand ce projet de loi sera adopté, il ne restera pratiquement plus qu'un ou deux conglomerats qui domineront presque tout le marché.

Nous avons vu comment le service peut être modifié. Juste après avoir annoncé la fusion de CP et de PWA, CP a réduit son service au Yukon. C'est évident. Pourquoi ces compagnies se feraient-elles concurrence? Cette compagnie s'organise de façon à ce que les voyageurs en provenance des régions reculées du Canada se trouvent pratiquement dans l'impossibilité d'avoir une correspondance avec une autre compagnie. Il faut rester dans le réseau. C'est bien pour la compagnie et on s'y attend mais la situation va empirer encore.

Il n'est pas question de libérer brusquement tout le réseau. Il y a certains problèmes avec la CCT et la surréglementation dans certaines régions. Cela ne fait aucun doute. Pourtant, nous supprimons la protection que confèrent les règlements publics et permettons à un petit groupe de propriétaires-exploitants de prendre le contrôle du marché, surtout dans le secteur du transport aérien. Nous passons du monopole gouvernemental, qui permettait au moins à plusieurs exploitants de se faire concurrence, à un monopole des grandes compagnies qui auront la haute main sur tout le secteur du transport aérien.

Par ailleurs, nous savons que le gouvernement compte faire son possible pour privatiser Air Canada. Nous n'avons aucune idée de la forme que cela prendra. Le gouvernement permettra-t-il à CAI d'acheter Air Canada? S'arrangera-t-on pour que Air Canada ne fasse pas vraiment de concurrence? Les régions du Canada actuellement desservies par Air Canada, cesseront-elles de l'être parce que les lignes non rentables seront réduites si Air Canada est privatisée?

Voilà les questions légitimes auxquelles il faut répondre à la Chambre avant d'adopter ce projet de loi. C'est une des raisons pour lesquelles le gouvernement se presse après avoir attendu des mois. Le gouvernement veut que le projet de loi soit adopté avant d'avoir le courage d'annoncer ce qu'il va faire de Air Canada.

Je sais que mon temps de parole est écoulé; c'est un des problèmes du processus. Il y a bien des questions qui me préoccupent, moi et mes électeurs, dans le secteur des transports. Je crains que la voie empruntée par le gouvernement pour son programme politique n'empêche le Parlement d'avoir son mot à dire sur un projet de loi extrêmement important.

**M. Gordon Taylor (Bow River):** Madame la Présidente, il y a un temps pour les discours et un temps pour l'action. A mon avis, nous avons suffisamment discuté du projet de loi et il est temps d'en examiner les répercussions.