

*Transports—Loi*

projet de déréglementation massive du gouvernement conservateur, et j'ai peine à m'expliquer comment l'honorable député peut dire en quelques phrases lapidaires que la Loi nationale telle que déposée par l'actuel ministre des Transports (M. Crosbie) règle le problème du transport aérien dans les régions éloignées du pays.

Premièrement, il sait que le Comité parlementaire ne s'est pas rendu dans les régions éloignées du pays, donc il n'a pas recueilli sur place les nombreuses représentations qui auraient pu être présentées aux députés, représentations qui nous sont parvenues par courrier et qui s'objectent à l'actuel libellé de la loi. Les décisions du gouvernement quant à la déréglementation dans les régions les plus reculées du pays auront pour conséquence indéniable de diminuer le service voire dans certains cas l'abandon de services déjà existants dans ces régions reculées du pays. Or nulle part dans le projet de loi n'est-il fait mention d'une garantie des services dans les régions reculées.

Si j'ai bien compris le député, tout à l'heure il disait: La loi s'occupe de ces cas. Je lui demanderais de me dire à quel article, à quelle ligne et à quelle page de la loi se trouve cette garantie des services de la continuité des services existants dans les régions reculées. Si cette garantie existe, où est-elle? J'aimerais qu'il me cite l'article de la loi qui en fait mention.

*[Traduction]*

**M. Cochrane:** Avant de faire des remarques sur les services fournis dans le Nord, le comité des transports a visité le nord du Canada et tenu une série d'audiences. Je ne préciserai pas combien de députés étaient présents, mais ceux qui y étaient s'en souviennent. Nous avons visité plusieurs endroits au nord du Canada. Si le député prétend que ces endroits ne sont pas reculés, alors, à mon avis, il n'y a pas que les transports qui posent des problèmes. Nous sommes allés à Resolute, Rankin Inlet, Churchill, Inuvik, Yellowknife et Whitehorse. Nous avons eu l'occasion de consulter les gens et de connaître leur avis à propos de l'industrie. Ils éprouvent certaines craintes et de l'appréhension, c'est compréhensible. Mais ils ont senti qu'on les écoutait. A notre retour, nous avons incorporé certains des renseignements que nous avons recueillis dans cet avant-projet de loi en réponse à *Aller sans entraves*.

**M. Benjamin:** Où?

**M. Cochrane:** Nous avons également signalé qu'il existe un problème. Pour la première fois, le ministre aura l'occasion de s'assurer que, si une compagnie aérienne décide de ne plus desservir une certaine localité, elle donne un certain préavis. Cela permet au ministre de faire un appel d'offres et, le cas échéant, de subventionner ceux qui y répondent. De cette façon, nous pouvons garantir le maintien du service. Ce mécanisme va être mis en place. Même s'il ne garantit pas les services de transporteurs existants ou un service d'avion à réaction, un mécanisme est néanmoins instauré pour assurer un service aérien dans certaines régions isolées de notre pays qui en ont besoin pour le transport de leurs habitants et pour l'approvisionnement nécessaire, dans le nord du Canada.

**M. Benjamin:** J'ai écouté attentivement le député de Moncton (M. Cochrane). Au début de son intervention, il a parlé de la sécurité et du volume du trafic aux États-Unis. Je fournirai à mon collègue un double de l'article de la revue *Time* intitulé «*Be careful out there*» (Attention là-bas) et un double de l'article du *Business Week* sur la déréglementation aux États-Unis.

Vous savez, je n'en doute pas, monsieur le Président, qu'il ne s'agit pas de documents ou de publications du NPD.

Au sujet du camionnage, on peut lire ceci dans l'article du *Business Week*:

Il ne fait aucun doute que les grosses entreprises deviennent plus grosses et que les petites sont prises dans un étau.

Au sujet des sociétés aériennes, on peut y lire:

Six grands transporteurs contrôlent 84 p. 100 du marché...

Avant ces deux citations, l'article contenait le passage suivant:

L'ampleur de la tendance à la concentration n'est guère rassurante.

Quant aux chemins de fer, on y apprend qu'il ne reste que six grandes sociétés en raison des fusions. L'industrie ferroviaire canadienne se situe au septième rang aux États-Unis. C'est dire qu'elle n'est pas du menu fretin. Grâce à des fusions, des acquisitions et des faillites, les six grandes sociétés contrôlent 93 p. 100 du trafic ferroviaire. Les deux articles traitent également de la sécurité dans le transport par avion, par chemin de fer et par camion aux États-Unis. Le député a mentionné notre passage à Washington. Je rappelle à la Chambre que c'était il y a plus de deux ans et que la situation a empiré depuis. Je rappelle également à mon collègue que même à cette époque, on admettait que l'on manquait désespérément de contrôleurs aériens et d'inspecteurs pour tous les modes de transport. Ils en sont conscients et la revue *Time* nous présente une mise en garde.

Pour sa part, l'Association canadienne des camionneurs demande que toute la législation sur la sécurité dans l'industrie du camionnage, les chemins de fer, la navigation et le transport aérien soit mise en place.

● (1430)

Il faudrait mettre en place les commissions de sécurité que le gouvernement a proposées. Il faudrait également créer une commission d'enquête sur les accidents dans tous les secteurs. Tout cela devrait être fait avant que nous n'adoptions cette loi. Si le gouvernement est sincère en ce qui concerne les inspections et la sécurité, le député ne reconnaît-il pas qu'il faudrait mettre ces organismes en place avant de commencer à déréglementer tous les modes de transport?

**M. Cochrane:** Monsieur le Président, j'ai l'impression que les députés d'en face ont tendance à oublier où ils sont allés et quand. Le député a assisté, je crois, aux sessions auxquelles j'ai participé moi-même, à Washington, il y a seulement un an, et non pas deux.

**M. Benjamin:** Cela fait plus longtemps.

**M. Cochrane:** Si vous vérifiez, vous verrez que j'ai raison. Quoi qu'il en soit, nous avons eu un contact direct avec l'industrie américaine. En ce qui concerne la sécurité, nous avons vu se produire aux États-Unis deux choses qui n'arriveront pas au Canada avec notre loi nationale sur les transports. Premièrement, la FAA et son directeur nous ont dit sans équivoque qu'ils avaient réduit largement le nombre de personnes chargées de faire appliquer les mesures de sécurité. Ce n'est pas le cas au Canada. En fait, comme je l'ai souligné aujourd'hui, nous avons ajouté 100 employés à nos effectifs.

**M. Benjamin:** Il en faudrait 300 de plus.