

Transports—Loi

Cette initiative n'était pas l'oeuvre d'un quelconque croque-mitaine libéral. Elle avait fait ses preuves aux États-Unis. Lorsque les grandes compagnies aériennes eurent déserté certains marchés, le gouvernement américain aida des petites compagnies à assurer la relève. L'État de l'Alaska a connu, à cette époque, l'émergence de nouveaux transporteurs régionaux qui se sont fort bien tirés d'affaires. Le gouvernement américain s'était rendu compte qu'il leur fallait un coup de main pour partir du bon pied. Nous avons alloué des fonds à cet effet dans notre budget. Ce n'était pas de nouveaux fonds, mais des crédits déjà engagés que nous avons répartis autrement. Or, le gouvernement a fait table rase de ces mesures.

Il a dit vouloir faire baisser les prix. Si c'était bien le cas, pourquoi a-t-il majoré chaque année les frais de transport payés par les usagers? Pourquoi les tarifs des aéroports et du transport aérien ont-ils augmenté? Pourquoi les cales sèches et les ports coûtent-ils plus cher maintenant? Pourquoi les frais imposés aux usagers des services publics de transport augmentent-ils quand le gouvernement assure vouloir que le secteur privé fasse baisser les prix? Veut-il que le secteur privé fasse baisser les prix afin qu'il puisse faire main basse sur l'argent économisé? Est-ce là une politique des transports cohérente et sensée? Il n'y a pas de réponse à ces questions.

• (1240)

Nous entendons de beaux discours sur la concurrence et la productivité, mais qu'en est-il des frais aux usagers? Si le gouvernement a l'intention d'en imposer, il devrait suivre sa logique jusqu'au bout au lieu de n'en pas tenir compte afin que le ministre des Finances (M. Wilson) puisse aller chercher discrètement plus d'argent dans la poche du contribuable. Je ne puis croire que le gouvernement cherche vraiment à faire diminuer les prix et les frais alors qu'il a fait augmenter sensiblement les frais pour les services de transport au cours des deux dernières années. Cela ne prendra pas, car la preuve s'en trouve dans chacun des budgets que le ministre des Finances a déposés.

Le projet de loi suscite de fortes critiques parce que son objectif avoué ne correspond pas à son intention et parce qu'il représente un véritable danger pour le secteur des transports. Il ne nous permettra pas d'atteindre les objectifs qui avaient été à notre avis clairement établis en 1984.

[Français]

M. Gauthier: Monsieur le Président, j'aimerais faire un commentaire. Je voudrais simplement signaler encore une fois que, contrairement à ce qu'a soutenu dans le débat le député de Vancouver Kingsway (M. Waddell) dans ses remarques il y a quelques minutes, que le parti libéral, l'Opposition officielle n'est pas contre un régime ou un cadre réglementaire plus souple. Au contraire. Nous avons été les premiers à étudier cette problématique et nous vivons et visons également en ce moment un cadre réglementaire mieux adapté aux nouvelles configurations économiques et au visage changeant de l'industrie du transport.

Je voudrais demander au député, qui a été comme on le sait le ministre très compétent des Transports et qui a toujours eu à coeur ce dossier, de m'expliquer deux choses.

Premièrement, on sait que dans le projet de loi C-18, la Commission canadienne des transports serait supprimée et

remplacée par un nouvel organisme intitulé Office national des transports. La CCT comptait sept commissaires, le nouvel organisme en comptera neuf. Je voudrais demander au député si c'était dans ses vues à lui, ou dans celles du gouvernement précédent, du gouvernement libéral du temps, de changer, de modifier de façon aussi radicale la Commission des transports.

Deuxièmement, n'est-il pas d'accord avec moi qu'il pourrait y avoir un danger pour les Canadiens, pour toute cette politique du transport, savoir qu'en la modifiant de façon aussi radicale, il n'y aura pas de continuité possible avec l'ancienne Commission des transports, et avec le nouvel organisme, ce qui pourrait causer, je l'imagine, des problèmes de sécurité importants et, peut-être, à l'occasion, nécessiter des actions radicales de la part de l'organisme? Est-ce qu'il a des opinions à partager avec nous, d'abord sur la réglementation sur laquelle, je pense, il est d'accord avec moi sur le fait que nous sommes pour une plus grande réglementation, mais il faut qu'elle soit souple, et est-il d'accord avec moi que ce changement de la Commission des transports au nouvel organisme représenterait peut-être des dangers de sécurité pour le public canadien qui sert de ces mesures de transport?

M. Axworthy: Monsieur le Président, je suis très heureux de répondre à mon collègue d'Ottawa—Vanier (M. Gauthier). On a fait un changement très important en nommant, comme nouveau président de la commission, l'ancien député du Yukon. Malheureusement, nous aurons un président d'une nouvelle commission quand nous serons du côté du gouvernement. Qui connaît la réponse du nouveau président?

Monsieur le Président, je ne pense pas qu'il y aura un changement radical dans les rôles ou les fonctions de la nouvelle commission, sans une nouvelle politique du gouvernement dans la sécurité, mais une politique d'investissement de millions de dollars dans le réseau de chemins de fer pour la sécurité.

Ce n'est pas un problème de réglementation. C'est un problème concernant le nombre de lignes de chemins de fer dans le centre-ville, avec le transport de produits très dangereux. Aussi, comme nous l'avons vu dans le rapport de la Commission, il y a un sérieux problème avec le système de communications, les critères d'embauche dans les chemins de fer. C'est un problème de la volonté du gouvernement de demander un changement de politique, un changement des méthodes d'opération pour les chemins de fer et les compagnies aériennes.

[Traduction]

Je n'ai pas fait allusion au problème de sécurité. Cependant, j'aurai pu dire que l'une des choses qui inquiètent le plus les Canadiens à propos de la déréglementation, c'est la sécurité. Je ne suis pas alarmiste, mais on redoute que la prolifération du nombre de transporteurs n'augmente les risques d'erreurs et d'accidents.

La commission qui a étudié l'accident aérien de Gimli a formulé un certain nombre de recommandations quant aux responsabilités et au contrôle dans le domaine de l'entretien des avions. Or, pratiquement aucune de ces recommandations n'a été mise en oeuvre, depuis qu'elles ont été faites il y a un an et demi. J'ignore ce que l'ancien ministre des Transports faisait, mais il avait là l'occasion de prendre des mesures concrètes en donnant suite à un rapport important.