

*Transports—Loi*

petits exploitants pouvant lui faire concurrence, sera forcé de redoubler de vigilance. Sous la menace de la concurrence, les gros exploitants ne pourront pas abuser comme ils le font. C'est ainsi que les choses doivent être.

Monsieur le Président, je sais pourquoi les néo-démocrates et les libéraux veulent restreindre l'entreprise économique à quelques grandes organisations. Ils n'aiment pas les petits exploitants. Ils craignent de voir des milliers de Canadiens réussir à s'occuper de leurs affaires, à conclure des marchés, à acheter et vendre des biens sans attendre qu'un gouvernement leur dise quoi faire. Je sais pourquoi ils préfèrent qu'il n'y ait que quelques grandes sociétés dans chaque domaine, que ce soit dans celui de l'énergie ou dans celui du transport. C'est beaucoup plus facile en définitive de nationaliser cinq ou six grandes sociétés que de prendre en charge des centaines ou des milliers de petites entreprises. Voilà pourquoi ils se portent toujours à la défense des grandes sociétés. A cause de leurs principes politiques, les libéraux ne veulent peut-être pas acquérir les moyens de production et de transport, mais ils veulent certes pouvoir les réglementer. Ils veulent les dominer avec une main de fer. Voilà pourquoi les libéraux et les socialistes préconisent le maintien de la réglementation.

Je vous donnerai quelques exemples. La ville où je vis exporte de l'arsenic. Cette substance est transportée par camion de Yellowknife jusqu'à quelque part en Georgie. C'est une excellente affaire pour une petite entreprise de camionnage. Toutefois, une petite entreprise de camionnage ne peut s'en charger, car pour se rendre des Territoires du Nord-Ouest en Georgie, il faut traverser plusieurs provinces canadiennes et États américains. Seule une entreprise internationale de camionnage peut présenter une offre pour un pareil contrat. Le gouvernement voudrait qu'une petite entreprise ait la possibilité de faire une offre pour un travail de ce genre. A l'heure actuelle, elle ne peut pas le faire.

J'ai constaté la même situation dans des petites localités de ma circonscription dépourvues d'un réseau routier, mais quelqu'un voudrait y établir un service aérien. On voudrait acheter un Cessna 285 ou un petit appareil Beaver et offrir un service aérien où il n'en existe pas actuellement. Quand on veut nolisier un avion, il faut payer le prix du vol entre l'endroit où il est stationné et le lieu du départ, puis le prix du trajet et ensuite le prix du vol entre le point de destination et le lieu d'où il est d'abord parti. J'ai vu des cas où l'on avait rendu impossible à des gens d'établir un service aérien, car des sociétés existantes dans d'autres localités s'étaient adressées au Comité des transports aériens pour faire obstacle à la création d'un service aérien manifestement avantageux pour les habitants de ces petites localités. Nous avons entendu citer l'exemple de villes comme Brantford et Red Deer, villes de tailles moyenne qui ne sont pas particulièrement bien desservies à l'heure actuelle. La déréglementation faciliterait et simplifierait les choses en permettant à n'importe quel transporteur aérien d'assurer un service régulier dans ces villes. Elle est en vigueur aux États-Unis, mais, comme nous n'avons pas modifié la loi au Canada, le gouvernement ne l'a pas fait appliquer de manière rigoureuse.

Je voudrais terminer avec quelques observations au sujet de la ligne nord-sud qui divise le Canada. La déréglementation sera plus ou moins totale au sud de cette ligne, mais partielle

au nord. A cet égard, il me semble que le commentaire du député de Kamloops—Shuswap est valable. Selon lui, ceux qui prônent la déréglementation au sud de la ligne devraient la prôner également au nord. Par contre, le même argument devrait s'appliquer à ceux qui s'y opposent.

• (1220)

Pourquoi cette ligne est-elle nécessaire? C'est une question qu'il faut poser, selon moi. A mon avis, nous n'en avons pas besoin. Je crois que la déréglementation est souhaitable au sud comme au nord. Je sais cependant que bon nombre d'exploitants et de municipalités ont prôné le maintien dans le Nord, à titre d'essai en quelque sorte, d'un régime distinct durant un certain temps. Si la déréglementation donnait de bons résultats au sud, alors la ligne pourrait être supprimée ultérieurement. L'idée n'est peut-être pas mauvaise puisque, dans ce cas, le critère de la charge inversée serait en vigueur.

Pour conclure, je voudrais dire clairement que j'appuie le ministre des Transports (M. Crosbie) et le régime de déréglementation des transports au Canada qu'il a eu la sagesse de présenter à la Chambre.

[Français]

**Mme Thérèse Killens (Saint-Michel—Ahuntsic):** Monsieur le Président, il me fait plaisir aujourd'hui de participer au débat sur le projet de loi C-18, loi visant à réviser la présente loi nationale sur le transport, loi qui avait été mise en place en 1967. Je déplore qu'avant le dépôt de ce projet de loi le 4 novembre dernier le gouvernement ait fait la sourde oreille aux revendications tout à fait légitimes de dizaines d'organisations représentant des milliers de Canadiens.

Encore une fois, ce gouvernement ignore les résultats d'un processus démocratique tout comme c'était la situation dans le dossier des produits pharmaceutiques, le projet de loi C-22, où le gouvernement a totalement ignoré les recommandations du professeur Eastman. Dans les deux cas, les consommateurs canadiens feront les frais de l'insouciance du gouvernement conservateur.

J'aimerais souligner plus particulièrement les lacunes de ce projet de loi en ce qui a trait au transport des personnes handicapées. On se souviendra, monsieur le Président, qu'en 1981, le Comité spécial concernant les personnes invalides et handicapées, où j'ai eu l'honneur de siéger, a présenté 10 recommandations sur le transport au Chapitre VIII du rapport *Obstacles*.

Les grands objectifs de l'Année internationale des personnes handicapées, j'aimerais ici les rappeler, étaient: égalité, participation et pleine intégration.

Si le rapport que nous avons déposé a été intitulé *Obstacles*, c'était dans un but précis. Après avoir entendu au-delà de 600 mémoires, nous voulions sensibiliser le gouvernement et la population canadienne aux besoins spéciaux des personnes handicapées dans tous les domaines qui touchent leur vie quotidienne, soit les droits de la personne, les droits civils, l'emploi, le revenu, l'information et la communication, l'habitation, l'autonomie, l'accès aux installations et aux immeubles publics, le transport, les sports et loisirs, l'éducation, les aides et appareils, l'aide au consommateur, la vie en établissement, l'évolution des mentalités, la prévention, la recherche et le développement, la constitution d'une base de données, la population