

## Transports—Loi

offrent le meilleur service possible, notamment aux expéditeurs que l'on qualifie de captifs.

Je crois que le gouvernement a fait preuve de souplesse et de délicatesse dans cette réforme de la réglementation économique. Les intérêts des Canadiens de toutes les régions seront mieux servis grâce à cet ensemble équilibré de réformes des règlements.

Certains craignent que la mesure législative ne procure un accès et un avantage non réciproques aux sociétés ferroviaires américaines au Canada, ce qui constituerait un danger pour notre indépendance et, comme l'opposition le hurle régulièrement, un bradage de notre pays. La mesure à l'étude n'est pas conçue pour donner accès aux marchés canadiens aux transporteurs américains, mais plutôt pour résoudre le dilemme omniprésent auquel sont confrontés les expéditeurs canadiens captifs depuis des années. Le projet de loi offre pour la première fois aux expéditeurs un choix entre moyens de transport compétitifs. La concurrence permettra aux expéditeurs d'obtenir le meilleur service au meilleur prix. Ils ont besoin de ce service amélioré et de ces meilleurs prix pour affronter les rigueurs de la concurrence internationale. Les gens d'affaires partout au Canada nous ont dit qu'ils voulaient enfin se libérer du fardeau que représente le fait d'être captif d'une société ferroviaire. Pour résumer la mesure à l'étude, de nouvelles règles permettront de faire jouer les forces de la concurrence dans des marchés captifs. Il y aura de la concurrence là où il n'y en avait aucune auparavant.

On va introduire un juste équilibre entre les expéditeurs captifs et les transporteurs pour la négociation des tarifs, une chose qui était absente de l'actuelle Loi nationale sur les transports. Les sociétés ferroviaires canadiennes seront forcées pour la première fois de soutenir la concurrence pour obtenir la clientèle des expéditeurs captifs. Je les crois parfaitement capables de relever ce défi.

Le projet de loi comporte en outre des dispositions visant à prévenir le détournement de la clientèle canadienne là où il existe des moyens de transport canadiens compétitifs. Quant à l'absence d'accès aux marchés américains par voie des chemins de fer canadiens, rien n'est moins vrai. Nous avons encore tendance à considérer le CN et le CP comme des sociétés ferroviaires purement canadiennes. C'est ainsi qu'on ne tient habituellement pas compte de leurs activités aux États-Unis. Or une société ferroviaire qui aurait eu les activités réunies des filiales américaines du CN et du CP en 1984 serait arrivé au septième rang des chemins de fer américains.

Ces activités permettent aux chemins de fer canadiens d'accéder aux marchés des États-Unis. Les ententes de trafic commun conclues avec d'autres compagnies de chemins de fer américaines élargissent ce potentiel, d'un océan à l'autre. Les deux compagnies de chemin de fer canadiennes ont montré qu'elles pouvaient soutenir efficacement la concurrence, pourtant très serrée, sur les marchés du transport américains. Il n'y a aucune raison pour que le CN et le CP ne puissent pas soutenir aussi bien la concurrence sur le marché canadien de façon à s'y maintenir et peut-être même à y regagner le terrain qu'ils ont perdu.

Je voudrais également parler brièvement du service aérien. Depuis deux ans, les Canadiens bénéficient dans une certaine mesure de la réforme de la réglementation du transport aérien

qui a été appliquée de façon très décousue. A présent, le gouvernement reconnaît un caractère permanent à la liberté de soutenir la concurrence. Les adversaires de ces réformes affirment que les services essentiels seront supprimés dans les petites localités en vertu de la nouvelle loi. Ce ne sont là que des rumeurs alarmantes pour lesquelles ces gens sont désormais réputés.

• (1420)

Avant même que la loi ne soit adoptée, les compagnies aériennes entreprennent déjà de rétablir l'équilibre dans leurs services alors que de nouvelles possibilités s'offrent à elles dans les différentes régions. A titre d'exemple, à Moncton, ma ville d'origine dans la région de l'Atlantique, le service de transport aérien n'a jamais été aussi efficace. Deux ou trois nouvelles compagnies d'aviation offrent maintenant des services améliorés à des gens qui, à une certaine époque, avaient perdu tout espoir à cet égard, surtout pour ce qui était de se déplacer en avion à partir de Moncton vers l'Est. On refait de nouveau confiance à ces compagnies et au service qu'elles assurent, et beaucoup plus de gens ont recours aux services de transport aérien offerts par les compagnies existantes ainsi que par les nouvelles compagnies.

Dans l'ouest du Canada, quand les lignes aériennes du Canadien Pacifique, Air Canada et Pacific Western ont réduit ou supprimé leurs vols par avion à réaction entre Vancouver et Victoria, Air British Columbia, Time Air et d'autres ont lancé ou augmenté les services d'avions à turbo-propulseurs. En août 1983, ce marché était desservi par quatre avions à réaction qui offraient neuf vols par jour par avions à réaction ainsi que cinq vols par avions à turbo-propulseurs. Depuis deux ans, nous avons sept transporteurs qui assurent 63 vols quotidiens dans la région. Entre Vancouver et Victoria, il faut compter 23 minutes de vol en avion à réaction. De nos jours, il faut 25 minutes pour ce même trajet avec l'avion de fabrication canadienne DASH-8 de la de Havilland. A vrai dire, plus la distance est grande entre deux points, plus vite un avion à réaction la couvrira. Cinq ou dix minutes de vol supplémentaires ne vont pas empêcher les gens de prendre l'avion, surtout si les heures de départ sont plus commodes et s'il existe des correspondances pour des vols vers des destinations éloignées.

Dans le Grand Nord, les services aériens sont absolument essentiels à beaucoup de localités. Dans bien des cas, ces services nécessaires sont peu rentables. Les services aériens du Nord sont un cas spécial dans la réforme économique de la réglementation et on en tient compte dans la Loi nationale sur le transport.

Cette loi est un train de mesures équilibrées visant à améliorer et à rendre plus efficaces les services de transport dans tout le Canada.

[Français]

**M. Ouellet:** Monsieur le Président, j'aimerais poser une question au député qui vient de donner son point de vue sur le projet de loi, un député qui est membre du Comité permanent des transports et qui a siégé avec ses collègues à l'occasion de l'étude du projet déposé par l'ancien ministre des Transports qui s'appelaient *Aller sans entraves*. Il sait très bien qu'à l'occasion des audiences publiques que ce Comité parlementaire a tenues la quasi totalité des intervenants se sont opposés au