

Transports—Loi

puisqu'il doit décider du sort d'Air Canada, du CN et de VIA Rail. Il ne peut exister de société publique financée par l'État dans le cadre d'un régime déréglementé. Personne au gouvernement n'a envisagé le problème. Je suppose que l'ancien ministre des Transports était sur le point de s'y attaquer quand le premier ministre (M. Mulroney) l'en a empêché. Nous connaissons tous les grandes analyses de principes du premier ministre. C'est un petit miracle quand il passe une journée sans changer d'idée.

• (1230)

Le fait est que la discorde incroyable qui règne en ce moment dérègle le réseau de transport et fausse les messages transmis au marché. On ne peut pas annoncer que les décisions seront laissées au secteur privé et maintenir en même temps un contrôle absolu sur les sociétés d'État. Le gouvernement a de plus imposé une série de restrictions aux sociétés d'État. Depuis deux ans et demi, il refuse de chercher une solution aux graves problèmes financiers d'Air Canada et du CN. Il n'y a pas de cohérence dans le système.

Le gouvernement veut conserver les sociétés d'État mais il ne leur donne pas de fonds pour moderniser leurs opérations et répondre à la demande. Les exploitants privés préfèrent que le gouvernement n'en fasse rien parce qu'ils seraient désavantagés. Comment peuvent-ils se soumettre à la discipline du marché où leur sort dépend de l'offre et de la demande quand l'un des grands participants appartient à l'État et peut toujours se tirer d'affaire en puisant dans le Trésor fédéral? Nous n'avons absolument pas de formule pour résoudre ce problème fondamental.

Comment le gouvernement peut-il adopter un projet de loi qui va laisser le marché dicter sa loi sans préciser quelle sera sa politique à l'égard d'Air Canada et du CN? Le gouvernement va-t-il les financer, les conserver, les déprivatiser en partie? Que va-t-il faire? Les ministériels restent muets comme des carpes. Adopter ce projet de loi et les principes qui le sous-tendent sans aborder cette question fondamentale, c'est courir tout droit à la catastrophe. Nous n'aurons pas véritablement un marché déréglementé. Nous aurons un système hybride et mal équilibré. Nous ignorons si les décisions seront prises suivant les critères du secteur public ou ceux du marché.

Une autre question fondamentale à laquelle nous avons commencé à nous intéresser en 1984 et qui, depuis, a été laissée de côté, c'est celle des relations syndicales-patronales. Nous avons soigneusement étudié ce qui s'est passé dans d'autres pays où il y a eu une libéralisation ou une déréglementation. Dans bien des cas, le gros problème consistait à trouver un moyen de maintenir de bonnes relations syndicales-patronales à la suite de ce genre de changement. Nous semblons vouloir mettre les travailleurs au rancart, comme les Américains. C'est ce qu'il faut lire entre les lignes de ce projet de loi, car rien d'autre n'a été prévu pour faire face à la situation.

Par exemple, en 1984, l'ancien gouvernement collaborait avec plusieurs groupes d'employés pour en faire les associés de certaines sociétés de la Couronne. Nous avons entamé des négociations avec plusieurs des grands syndicats ainsi qu'Air Canada. A notre avis, c'est là un bon moyen de résoudre ce sérieux problème. En outre, il faut s'efforcer d'harmoniser les règles syndicales, de régler le problème de l'ancienneté et

d'assurer certaines garanties d'emploi. En traitant les travailleurs par-dessous la jambe, les Américains ont complètement sapé le moral de ces derniers et leur ont fait perdre leurs sentiments de loyauté envers l'entreprise. C'est pourquoi un grand nombre de ces compagnies aériennes ont fait faillite. La productivité, la participation des travailleurs et la conscience professionnelle y faisaient défaut.

En 1984, nous avons énoncé un principe simple et important, à savoir qu'avant de pousser plus loin la déréglementation, il fallait que les syndicats et le patronat du secteur des transports s'entendent sur la façon de régler les problèmes des travailleurs. Le ministre du Travail (M. Cadieux) a-t-il dit quelque chose à ce sujet? Le ministre de l'Emploi et de l'Immigration (M. Bouchard) a-t-il prononcé...

[Français]

... un soupçon, un commentaire sur les problèmes essentiels pour ces changements ici. Non, absolument non!

[Traduction]

C'est parce que le gouvernement n'a pas de politique. Il ignore ce qu'il doit faire. Il n'a pas décidé comment s'attaquer à ce problème fondamental.

Nous devons résoudre deux problèmes très graves avant de pouvoir procéder à ces changements fondamentaux. Les Canadiens, et surtout ceux de l'industrie des transports, attendent la réponse à ces questions. L'opposition a pourtant essayé d'obtenir ces réponses au comité et ailleurs. Toutefois, elle s'est heurtée à un mur, à un refus de s'attaquer à ces problèmes.

Les conservateurs qui sont ici aujourd'hui ont-ils la réponse à ces questions? Dans l'affirmative, qu'ils nous la donnent aujourd'hui même. Qu'ils nous disent ce qu'ils comptent faire pour remédier à ces deux problèmes. S'ils n'ont pas de solution à proposer, ils feraient mieux de ne pas voter pour ce projet de loi, car ils courent au-devant des ennuis. Je le dis sans aucun sectarisme. J'en parle en connaissance de cause. Je me suis longtemps penché sur ces problèmes et après avoir entrepris cette démarche en 1984, je crois pouvoir dire que je savais un peu à quoi m'attendre.

Lorsque le gouvernement conservateur a déclaré, peu après son élection, qu'il allait donner suite à mes démarches, j'ai déclaré, lors d'une conférence au *Financial Post*, que je lui souhaitais bonne chance et bien du succès. Je ne l'ai pas critiqué, mais j'ai dit simplement qu'il fallait attendre pour voir. Nous avons attendu deux ans et le gouvernement n'a pas procédé de la bonne manière. Il n'a pas bien rédigé cette mesure.

Mes collègues ont traité de la politique du gouvernement qui parle de concurrence soutenue et équitable entre les compagnies. Ce n'est pas ce que nous avons vu puisque nous avons assisté à une véritable marée de fusions et d'acquisitions. Comment le gouvernement va-t-il s'y prendre maintenant pour soutenir et stimuler l'établissement de services aériens locaux et régionaux à l'intention des petites localités?

Nous avons réparti autrement certaines dépenses non essentielles du ministère des Transports pour aider nos petites entreprises aériennes à se procurer du matériel neuf qui leur aurait permis d'établir des services aériens locaux et régionaux dans les Maritimes et le Nord. L'une des premières mesures du gouvernement a été de supprimer cette forme d'aide. Il ne leur a pas laissé la chance de s'acheter le matériel neuf dont elles avaient besoin pour soutenir la concurrence.