

Plus on y pense, plus on se demande s'il faut en rire ou en pleurer.

En 1988, Air Canada achète 90 p. 100 de Northwest Territorial Airlines. Ils ont donc acquis le marché des Territoires. En 1990, les médias rapportent qu'Air Canada, grâce à une surenchère sur l'offre de PWA, a acheté Air Toronto, un transporteur d'appoint vers certaines villes américaines. Cette vente n'avait pas encore été conclue à la fin de mai 1990, mais je pense qu'elle l'a été depuis.

Que s'est-il passé? Nous nous retrouvons maintenant avec deux sociétés aériennes qui se sont entourées d'associés offrant des services de broche à foin. On les appelle les partenaires de Canadien et les partenaires d'Air Canada. Et quels partenaires! Tout ce que de tels associés peuvent faire, c'est de se charger des trajets courts et peu achalandés, en suivant aveuglément les ordres de l'une ou l'autre des grandes sociétés aériennes.

Ils assurent les services dans les villes canadiennes de faible ou de moyenne importance. Prenons ma ville en exemple, Regina. Les trajets courts vont de Regina à Saskatoon, Edmonton, Calgary et Winnipeg. On s'y rend à bord d'appareils qui ne fonctionnent pas à l'aide d'élastiques, mais qui sont tout de même à hélices, et qui peuvent voler à des vitesses variant de 80 à 300 milles nautiques à l'heure. Le service est moins bon. Pourtant, la déréglementation devait nous assurer un meilleur service. Le service est moins bon.

Nous avions prédit—et le gouvernement en avait été prévenu pendant la préparation du Livre blanc—que le service serait moins bon et moins régulier dans les villes de faible ou de moyenne importance au Canada. Le gouvernement a fait à sa tête et n'a pas tenu compte du fait que le Canada, c'est plus que Montréal, Toronto, Halifax et Vancouver.

Si le gouvernement est vraiment sérieux quand il dit que la sécurité est prioritaire. . . Nous avons entendu cette affirmation de la bouche de chacun des 13 ministres des Transports qui se sont succédé dans les 24 dernières années. Quand on y pense, cela fait moins de deux ans par ministre. L'un d'eux, le député de Végréville, un bon gars qui a comme moi siégé un certain nombre d'années au comité, n'a occupé le poste que pendant neuf mois, tout juste la période de gestation.

Cependant, si les ministériels sont vraiment sérieux, pourquoi ne comblent-ils pas les 70 postes vacants d'inspecteurs de la sécurité comme l'a signalé le groupe de la navigation aérienne qui représente 500 inspecteurs de l'aviation civile du ministère des Transports et du Bureau de la sécurité des transports? Il y a 70 postes d'inspec-

teurs vacants. Pourquoi le ministre des Transports n'a-t-il pas annoncé hier qu'il allait les combler?

Rappelez-vous qu'il y a quelques années, on a ramené au Canada une quarantaine de contrôleurs aériens qui avaient été mis à la porte aux États-Unis, on leur a offert un cours de perfectionnement et on leur a donné du travail, car nous avons un besoin désespéré de contrôleurs aériens. Ainsi, si nos vis-à-vis sont vraiment sérieux, ils engageront et formeront des dizaines de contrôleurs aériens supplémentaires dont nous avons un réel besoin.

Monsieur le Président, la déréglementation a été une catastrophe. Cela continuera d'être le cas tant que nous ne nous déciderons pas de réglementer à nouveau ce secteur et d'appliquer les règlements nécessaires pour rendre le transport aérien civil plus sûr qu'il ne l'est à l'heure actuelle.

M. Angus: Monsieur le Président, je suis toujours surpris de voir à quel point mon collègue, le député de Regina—Lumsden, est versé dans le domaine des transports. Avec quelques notes, il est en mesure de nous rappeler un certain nombre de choses que les gens ont dites ou faites non seulement dans le cadre du débat sur la déréglementation au cours des six ou huit dernières années, mais également sur une période plus longue.

Je dis cela en introduction, car je voudrais lui poser des questions au sujet des déclarations faites par le dirigeant des Lignes aériennes Canadien International, M. Rhys Eyton, qui avait promis, lorsque sa société a absorbé Wardair, que cette entreprise ne disparaîtrait pas. Elle n'était pas censée être absorbée et devenir simplement une partie des Lignes aériennes Canadien International.

Je vais demander à mon collègue s'il croit alors la même personne aujourd'hui lorsqu'elle affirme que la prise de contrôle par American Airlines de 25 p. 100 de la société Canadien permettra à cette dernière de fonctionner de façon indépendante et qu'elle ne sera pas absorbée par American Airlines. Pourrait-il nous dire si, à son avis, on doit croire des déclarations de ce genre?

M. Benjamin: Monsieur le Président, je remercie le député. Si je puis dire une chose au sujet de dirigeants, non seulement de compagnies aériennes, mais également de nombreuses autres sociétés qui ont comparu devant le Comité des transports au cours des années où j'y siégeais, c'est que, pour gagner un dollar, ils seraient prêts à écraser leur propre mère.

Personne n'a cru Rhys Eyton au sujet de Wardair, mais c'est le boniment qu'il a fait au gouvernement et à l'Office national des transports, et il s'en est tiré à bon compte. En peu de temps, toutes les routes pour vols nolisés de Max Ward ont été supprimées.