

Les crédits

contribuables, donc d'une étude qu'on ne peut pas passer sous silence ou oublier.

Le juge Moshansky, pas Brian Tobin, de Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte, ni un critique du NPD, ni un syndicaliste, ni un membre de l'Association canadienne des pilotes de ligne, ni un contrôleur aérien, ni un simple citoyen inquiet, mais le juge Moshansky a déclaré que le gouvernement a véritablement compromis la sécurité des passagers.

En réponse à une de mes questions en 1985, le gouvernement avait pourtant affirmé à la Chambre des communes, puis répété en 1986, que la sécurité des voyageurs n'était pas menacée. Cette réponse n'était qu'une façade. Pendant que, d'un côté, il prenait des engagements à la Chambre, de l'autre, le gouvernement mettait à pied des contrôleurs aériens. Voilà la réalité.

Et rien n'a changé. Encore une fois aujourd'hui, le ministre fait une déclaration dans laquelle il rejette non pas les propos d'un député de l'opposition, d'un syndiqué ou d'un journaliste, mais ceux du juge Moshansky. Il les oublie comme la neige qui fond au printemps. Il oublie toutes les heures de travail, tous les efforts et les témoignages de ceux qui s'intéressent à la question, y compris certains survivants à l'écrasement. Il écarte tout cela du revers de la main.

M. Sobeski: Vous l'avez rejeté.

M. Tobin: Nous n'avons pas compromis la sécurité. Le député en face répète machinalement: «Nous n'avons jamais compromis la sécurité.»

Je n'ai jamais rejeté le rapport du juge Moshansky, et le député devrait bien le comprendre. J'ai dit que nous n'avions pas à attendre qu'un avion s'écrase, qu'il y ait des victimes ni qu'une commission royale d'enquête se prononce. En 1986, bien avant la publication du rapport de 1992, ces questions ont été soulevées, et le gouvernement nous a donné de fausses assurances. Il n'a pris aucune mesure.

Je dis aux députés d'en face qu'il s'agit d'un problème grave. Je leur dis que rien de tangible ne nous permet de croire que d'importants changements ont été apportés. C'est aussi ce que dit le juge Moshansky.

Prenons l'exemple de l'industrie aérienne. À l'heure actuelle, deux transporteurs se sont engagés dans ce qu'il convient d'appeler une guerre commerciale à finir. Voyons les choses telles qu'elles sont. Tous les billets à

rabais, toutes les promotions, toutes les occasions d'accumuler des points, le service amélioré pour les gens d'affaires, les vacances ou les voyages gratuits, toutes ces promotions s'inscrivent dans cette guerre commerciale à finir. Deux transporteurs canadiens ont décidé que la concurrence devait jouer de telle façon qu'un seul d'entre eux allait survivre. Voilà ce qui se passe en ce moment. Cela fait partie des affrontements entre sociétés. Les deux transporteurs envisagent la possibilité de s'allier avec de nouveaux associés américains, qui ne seraient que des actionnaires minoritaires détenant une participation de 25 p. 100 au plus, comme le prévoit la Loi sur les transports nationaux, mais qui, avec ces 25 p. 100, pourraient exercer le contrôle.

C'est sur cette toile de fond, dans ce contexte des affrontements entre sociétés, des possibilités de fusion avec des transporteurs américains et, à franchement parler, de l'adoption de la culture des sociétés américaines, que se déroule notre débat.

Je n'hésite pas à dire que, à mon avis, l'industrie canadienne du transport aérien et la culture d'entreprise qui l'anime sont bien supérieures à la culture d'entreprise qui inspire l'industrie américaine. Celle-ci est dans les dettes jusqu'au cou depuis si longtemps qu'elle n'est plus dirigée par des gens qui s'y connaissent. Elle est sous la coupe des banquiers depuis un bon bout de temps. Aux États-Unis, les sociétés fonctionnent en respectant tout juste les marges prévues par la FAA en matière de sécurité.

Imaginons une ligne invisible qui correspond à la marge de sécurité. Autrefois, l'industrie américaine se situait bien au-dessus de la ligne. La déréglementation est venue et l'industrie s'est rapprochée le plus possible de cette ligne. Voilà ce qui s'est passé chez nos voisins du Sud.

Au Canada aussi, nous avons commencé à nous rapprocher de plus en plus du minimum, en matière de sécurité. Dans toute industrie, on ne cherche pas normalement à se contenter du minimum. On essaie d'être bien au-dessus. Et plus on est au-dessus, plus on se sent en sécurité. Telle était la culture d'entreprise, dans l'industrie canadienne du transport aérien, mais cette culture a changé. Ce ne sont plus les transporteurs aériens qui décident quand on peut décoller, ce sont les banquiers, parce que ce sont eux, les propriétaires. Les sociétés de transports aériens croulent sous les dettes aussi bien au sud de la frontière que chez nous.