

*Transports—Loi*

se conformait rigoureusement aux normes minimales, elle remplissait son contrat vis-à-vis du public. Il était donc fatal que les nouvelles compagnies de transport dirigées par des personnes extérieures au milieu de l'aviation attaquent le marché en prenant plus de liberté avec la sécurité (formation plus courte, stocks de pièces détachées réduits, critères d'expérience du personnel moins rigoureux) que les grands transporteurs dont elles étaient déterminées à attaquer les marchés.

Comme le succès et l'échec ne tenaient plus qu'à un facteur de coût, les arguments des vice-présidents à l'exploitation ou à l'entretien qui demandaient à disposer de crédits supérieurs au strict minimum nécessaire ont été de plus en plus négligés même au sein des compagnies implantées, et n'ont même pas été entendus chez beaucoup trop de nouveaux arrivants. Bien qu'il ait été, et qu'il soit toujours certain que les responsables de compagnies aériennes souhaitent à l'échelle nationale garantir le maximum de sécurité possible . . .

. . . et je pense que c'est la même chose au Canada . . .

. . . c'est en fonction d'une analyse des coûts et d'une étude des normes minimales enfouies dans la réglementation aérienne qu'on a déterminé ce qu'il était possible de faire, de sorte que le niveau de sécurité de l'ensemble du système a commencé à décliner.

Nous pensons que c'est exactement ce qui va se produire au Canada. Les nouveaux venus vont essayer de concurrencer les compagnies existantes et de s'emparer de certaines de leurs lignes. Nous sommes en grand danger de voir la sécurité se détériorer au Canada.

[Français]

Dans un livre que M. Nance a publié qui s'appelle *Blind Trust*, il dit ceci:

[Traduction]

Le transport aérien est une entreprise humaine. Il est humain de penser et d'agir subjectivement, quoi que fasse la technologie pour nous amener à une parfaite objectivité, et des erreurs humaines sont commises aux commandes des avions, sur la piste, dans les bureaux de direction—et au Congrès. De telles faiblesses sont prévisibles, et si nous ne mettons pas en place un coussin de sécurité suffisant que viennent réduire considérablement et dangereusement les forces de la libre entreprise déchainées par la déréglementation et vouées à la comptabilité de prix de revient.

[Français]

Au Canada, monsieur le Président, on veut tout simplement s'assurer qu'on ne prenne pas la même piste. D'un autre côté, nous voulons pour le Canada un réseau aérien sécuritaire, confortable, avec des tarifs équitables et une qualité de service supérieure, et nous croyons sincèrement que sur ces questions, le projet de loi C-18 faillit misérablement à la tâche. Cela nous amène à la question des tarifs aériens au cours des deux dernières années.

Le ministre des Transports a tenté de promouvoir son projet de déréglementation en disant aux Canadiens que les tarifs aériens des transporteurs canadiens seraient réduits à cause de la déréglementation. Entre temps, les deux, le président d'Air Canada et le président de CP Air, sont venus déclarer devant le Comité des transports que les tarifs aériens avaient atteint leur niveau le plus bas, que c'était fini, qu'il y aurait bien sûr concurrence entre les principales compagnies mais qu'il ne fallait plus s'attendre à des diminutions de tarifs à travers tout le Canada. Bref, le consommateur canadien a été trompé par le ministre qui voulait lui faire croire que les tarifs diminueraient considérablement à cause de la déréglementation. Aussi bien l'ancien ministre des Transports avait-il tenté de raconter la même histoire. Mais à son crédit, je dois dire que le vice-premier ministre a eu le courage d'admettre au mois de juin 1986 que la nouvelle Loi nationale sur les transports n'aurait aucun effet sur les prix.

[Traduction]

Et voilà pour les tarifs réduits, monsieur le Président. Le gouvernement a manifestement perdu une autre raison de déréglementer totalement le secteur du transport aérien.

[Français]

Monsieur le Président, ce gouvernement fut élu il y a bientôt trois ans grâce à la promesse d'emplois, d'emplois et d'emplois. C'étaient les trois promesses du gouvernement conservateur et, à ce moment-là, de M. Mulroney. Emplois, emplois, emplois! Malheureusement, forcé d'admettre que là aussi le gouvernement ne s'est pas avéré être à la hauteur. Ce projet de loi, nous le croyons, aura des répercussions néfastes sur le niveau d'emploi dans l'industrie du transport. Loin de créer des emplois, C-18 amènera une diminution des emplois à plein temps rémunérateurs dans le domaine du transport. Les travailleurs de l'industrie aérienne devront faire face à des mises à pied ainsi qu'à des déplacements importants. L'industrie des transports fut déréglementée aux États-Unis en 1978. De 1978 à 1985, 40 000 travailleurs de l'industrie ont perdu leurs emplois. Nous croyons que cette expérience américaine aura des retombées similaires au Canada. Il nous apparaît évident que dans un effort de rationalisation, les compagnies de transport aérien vont diminuer leurs effectifs. Nous avons déjà commencé à sentir ceci depuis que la CP Air a été achetée par la Pacific Western et l'on parle d'une rationalisation des opérations. Et je prédis qu'il y aura entre 1 200 et 2 000 mises à pied, pertes d'emploi, simplement dans cette compagnie canadienne.

Or, je ne parle pas d'autres compagnies qui pourront être affectées par la loi, je parle de cette nouvelle compagnie qui s'appelle maintenant Canadian Airlines et qui dans le contexte de la déréglementation a profité de l'insouciance du ministre des Transports (M. Crosbie) et du ministre de la Consommation et des Corporations (M. Andre) responsable de la concurrence au Canada, pour permettre une concentration excessive dans le domaine du transport aérien et ce qui aura pour conséquence directe la mise à pied de plusieurs centaines d'employés des anciennes compagnies Quebecair, Nordair, Pacific Western ou Canadien Pacifique, ou même Eastern Provincial.

Voici ce qui arrivera à la suite de la consolidation de ces cinq compagnies dans une compagnie: des emplois seront perdus. Il est inévitable que ceci arrive. Et ce que nous du parti libéral reprochons à ce projet de loi, c'est qu'il ne contient aucune disposition pour protéger justement les emplois dans l'industrie aérienne. Rien n'y est inscrit qui forcerait les compagnies aériennes à dédommager des travailleurs qui auraient à déménager pour garder leurs emplois ou à leur donner des préavis équitables en cas de congédiement. Nous considérons que le renforcement de la concurrence amènera les intervenants à couper dans leurs coûts, à adopter des stratégies du strict minimum, à abandonner certaines lignes et à risquer davantage la faillite. Toutes ces conséquences se traduiront par une diminution des possibilités d'emplois et par une augmentation des mises à pied.

Le projet de loi ne contient aucune disposition susceptible de s'opposer aux effets négatifs probables de la déréglementation sur la main-d'oeuvre dans le secteur des transports, alors que nous avons devant nous l'exemple le plus éloquent des problèmes posés aux États-Unis par cette déréglementation.