

*Transports—Loi*

plus aussi sûr aujourd'hui avec la déréglementation qu'il l'était en 1978.

Aujourd'hui, mon honorable ami de Regina-Ouest a demandé des statistiques. Je lui en fournis d'incontestables qui montrent clairement que la déréglementation a diminué la sécurité aux États-Unis, et qu'il est prévisible que la même chose exactement se passera au Canada.

[Français]

En effet, aux États-Unis, les cioux ne sont pas aussi sécuritaires qu'ils ne l'étaient avant la déréglementation. Les taux d'accidents et de mortalité ont augmenté, et je voudrais citer M. Ronald Cape, le président de la société américaine Cetus, qui dit, et je cite: «Les vols commerciaux sont moins sécuritaires maintenant qu'avant la déréglementation.» Le président de la société de sécurité Bache Prudential, M. Harry Jacob Jr., lui, dit: «Voyager en avion est beaucoup plus dangereux maintenant.» Pour nous, du parti libéral, pas juste pour nous mais pour une foule innombrable d'organisations qui ont comparu devant le Comité des transports, l'expérience américaine en matière de déréglementation aurait dû être étudiée attentivement par le gouvernement conservateur. Cette expérience américaine aurait dû amener le gouvernement conservateur à être plus prudent avant d'agir avec autant de célérité à déréglementer le transport aérien. Et je ne comprends pas cette insouciance, cette irresponsabilité de la part du gouvernement. Je voudrais en effet citer le témoignage de M. John Nance, professeur, auteur, ancien pilote lui-même pour la compagnie Braniff Airlines, qui a témoigné devant le Comité des transports. Et voici ce que M. Nance nous a révélé, et je cite un extrait de son témoignage devant le Comité des transports:

[Traduction]

«L'objection la plus grave de toutes, et celle qui a été considérée avec le plus de légèreté au Capitole, a été la question de la sécurité des compagnies aériennes. Il semble évident aux techniciens de l'industrie aéronautique que la guerre des prix va inciter à comprimer les coûts, ce qui va entraîner à son tour une réduction des sommes dont disposeront les transporteurs pour financer des programmes de formation des pilotes, du personnel navigant, des préposés à l'entretien et à l'exploitation, ainsi que de centaines d'autres, et conduira à une diminution des fonds destinés au personnel d'entretien et aux pièces de rechange.

Avec une ignorance abjecte de l'équilibre fort délicat des ressources humaines des compagnies d'aviation, les partisans de la déréglementation présument sans la moindre justification que les normes de sécurité ne seront pas compromises tant que la Federal Aviation Administration continuera de surveiller le secteur du transport aérien pour empêcher la baisse des normes. En outre, ils soutiennent qu'aucune société d'aviation n'a intérêt à réduire les normes de sécurité et à provoquer des accidents mortels qui sapent la confiance du public. Par conséquent, les gestionnaires auront naturellement tendance à maintenir leurs normes de sécurité en dépit des coûts.

En fonction de ces deux hypothèses naïves, le Congrès a promis qu'on ne permettrait jamais à la déréglementation de réduire la sécurité offerte au public américain et l'organisme gouvernemental chargé de veiller au respect de cette promesse est la FAA».

C'est précisément ce que nous disent le ministre et les hauts fonctionnaires du ministère des Transports, soit de ne pas nous inquiéter, que tout continuera à se passer comme d'habitude, que tout ira pour le mieux, que la sécurité ne sera pas compromise. Or c'est justement ce qui avait été promis au Congrès des États-Unis et qui ne s'est jamais concrétisé. C'est précisément ce qui se produira au Canada, aux risques et périls du grand public.

• (1930)

Je vais citer un autre extrait du texte que nous a remis M. Nance. Le voici:

Le Congrès américain n'a jamais compris ces vérités fondamentales:

A. En 1978, le niveau de sécurité du transport aérien aux États-Unis était, comme il l'avait toujours été, bien supérieur aux normes minima imposées par la réglementation aérienne fédérale;

B. La FAA était habilitée à appliquer uniquement les règlements fédéraux sur le transport aérien, également appelés «minimums» dans les milieux de l'aviation—il s'agit du seuil en matière de respect des règlements qu'un transporteur serait autorisé à atteindre avant que la FAA ne puisse et ne doive intervenir et prendre des mesures pour empêcher la situation de se détériorer davantage.

Comme il semblait évident que la déréglementation ferait augmenter les dépenses des transporteurs déjà établis qui seraient obligés de mener une course frénétique à la concurrence, et puisque les transporteurs actuels devraient trouver des moyens de réduire leurs coûts pour s'aligner sur ceux, moins élevés, des nouveaux transporteurs qui entrent sur le marché et dont les frais généraux ne dépassent pas ceux de PSA ou de Southwest, les principales compagnies aériennes étaient convaincues que les normes qu'elles appliquaient dans de nombreux secteurs de l'entretien, de l'entraînement et de l'exploitation, étaient bien supérieures aux minimums imposés par la FAA. Impuissante à empêcher ou même à influencer sur la décision d'un transporteur de réduire ses normes précédentes tant qu'il respectait les minimums requis, la FAA ne pouvait donc pas empêcher une dégradation générale des normes de sécurité—tant que ces dernières ne tombaient pas en-dessous des seuils prévus dans les règlements fédéraux sur le transport aérien.

Ainsi, dès le départ, la promesse faite par le Congrès américain de garantir sans réserve que le niveau de sécurité de l'industrie aérienne américaine ne diminuerait pas à cause des coûts était sans valeur et impossible à tenir. En outre, par son ignorance et son refus de faire des études à ce sujet, le Congrès a pratiquement garanti que ces normes devraient diminuer pour donner aux transporteurs actuels une assez bonne chance de rester en activité.

Je tiens à signaler aux ministres et aux ministériels qu'il pourrait fort bien en aller de même au Canada. Mon collègue, le député de Westmoreland—Kent (M. Robichaud) dit que c'est exactement ce qui va se produire et il a raison. M. Nance a dit que le Congrès avait eu la naïveté de croire que la sécurité serait maintenue. Je pense que les ministres et les ministériels sont assez naïfs pour le croire aussi. Je crains que la tragique expérience américaine ne se renouvelle.

Je continue à citer M. Nance:

Mais qu'en est-il de la propension naturelle des directeurs de compagnies aériennes à avoir et à maintenir un niveau de sécurité aussi élevé que possible? Là encore, l'ignorance joue un rôle dans l'expérience américaine.

Soit dit en passant, monsieur le Président, le ministre et le gouvernement ne peuvent plaider l'ignorance puisqu'ils sont forts de l'expérience américaine. Le Congrès américain pouvait peut-être plaider l'ignorance, mais le ministre des Transports (M. Crosbie), qui sait ce qui s'est passé aux États-Unis, refuse d'ouvrir les yeux et de voir le danger. Voici la suite de la citation:

Avec l'arrivée de milliers de brillants et honorables diplômés d'écoles commerciales et d'autres gestionnaires totalement ignorants de la réalité opérationnelle concrète du réseau humain que nous appelons un réseau aérien, il était fatal que se développe rapidement l'idée fausse que les conditions maximales de sécurité aérienne et les normes minimales de la Loi sur l'aviation n'étaient qu'une seule et même chose, et que dans la mesure où une compagnie aérienne