

*Transports—Loi*

projet de loi pour corriger les malheurs qui auront été causés dans le domaine du transport par le projet de loi C-18.

Nous nous opposons, nous du parti libéral, vivement à une série de mesures contenues dans ce projet de loi lesquelles, à notre avis, vont nuire sérieusement à l'économie canadienne et cela pour plusieurs années. Nous regrettons que le projet de loi ne contienne pas les dispositions nécessaires pour assurer entre autres des normes de sécurité sérieuses et crédibles pour les passagers aériens; des services adéquats pour les voyageurs handicapés; des mesures visant la protection des emplois dans l'industrie du transport; des garanties que le réseau de transport national serait vraiment la pierre angulaire du développement régional au Canada.

Voilà, en résumé, les grands points sur lesquels nous aurions aimé et nous avons tenté, nous de l'Opposition officielle—et en particulier, mon collègue, le député de Westmorland—Kent (M. Robichaud) qui a présenté plusieurs amendements—d'améliorer la Loi. Nous n'avons pas eu le succès que nous aurions espéré.

Nous croyons que la révision d'une loi-cadre aussi fondamentale à l'équilibre socio-économique du pays aurait mérité une approche beaucoup plus responsable de la part du gouvernement conservateur. Une telle révision, je le répète, aurait mérité que l'on prenne bien soin de mesurer la portée d'un tel exercice de déréglementation sur, entre autres, la sécurité des voyageurs, les consommateurs, plus particulièrement au chapitre des tarifs, les emplois dans l'industrie, le niveau acceptable de contrôle étranger et finalement, encore une fois, sur le développement régional.

Monsieur le Président, au cours des quelques prochaines minutes, je voudrais tenter de broser un tableau—que de notre côté de la Chambre, nous, les libéraux, voulons le plus objectif possible—des retombées néfastes de la déréglementation à l'emporte-pièce, tel que le gouvernement nous l'a présenté, sous la forme du projet de loi C-18 que nous étudions en troisième lecture maintenant.

Je voudrais aussi passer en revue quelques-uns des témoignages les plus marquants que nous aurons entendus sur ces questions au Comité des transports. Nous voulons, d'une certaine façon, nous, les libéraux, nous faire les porte-parole de tous les Canadiens qui n'auront pas été écoutés par le ministre des Transports, tant au moment de la rédaction du projet de loi que par la suite quand l'Opposition a présenté des amendements en leur nom. Et nous voulons, par le fait même, joindre notre voix à celles de tous ces Canadiens pour dénoncer un texte législatif qui, s'il est établi sur un bon principe de base, est devenu, par ses modalités, un texte très mauvais.

Tout d'abord, je voudrais m'arrêter quelques minutes à la question qui plus que toute autre préoccupe les usagers des divers modes de transport. Quand on mentionne le mot «déréglementation», je crois que ce qui ennuie, effraie le plus les gens, c'est la question de la sécurité.

Nous, les libéraux, regrettons que le projet de loi ne contienne aucune disposition empêchant des situations qui pourraient effectivement réduire la sécurité aérienne. L'expérience américaine nous démontre que cela est un danger réel.

Je ne parlerai pas de la sécurité dans le domaine du camionnage, j'y reviendrai à l'occasion de l'étude de la Loi C-19, où nos craintes sont tout aussi grandes. Je ne parlerai pas non plus

de la sécurité dans le domaine du transport ferroviaire parce que nous croyons qu'à cet égard le gouvernement a complètement manqué de réalisme en ne donnant pas les moyens financiers appropriés aux compagnies de chemins de fer et en particulier aux deux sociétés de la Couronne, le Canadien National et VIA Rail pour qui le gouvernement a une responsabilité de satisfaire aux exigences minima de sécurité dans le domaine ferroviaire.

Toutes les semaines, tous les 15 jours, on entend parler de déraillements, on entend parler d'accidents ferroviaires. C'est donc dire qu'il y a un système déficient auquel le gouvernement doit s'attacher avec la plus grande urgence, et qu'il ne le fait pas.

Mais là où nos craintes sont les plus grandes et où je veux y revenir, c'est sur trois observations majeures dans le domaine de la sécurité aérienne. Premièrement, la déréglementation encourage l'entrée de nouvelles compagnies dans un marché qui se voudrait ouvert. Ces nouvelles compagnies aériennes arrivent avec une main-d'oeuvre souvent inexpérimentée et sans la formation nécessaire à l'entretien des avions. Deuxièmement, la déréglementation a comme effet d'imposer aux transporteurs d'exiger des concessions de la part de leurs travailleurs. Ceci mène souvent à des heures de travail plus longues, à du stress, à des baisses salariales et à de la fatigue, facteurs qui peuvent tous causer des erreurs humaines. Et cette augmentation du nombre de transporteurs n'amène pas, malheureusement, automatiquement une augmentation du nombre d'inspecteurs.

Comme on l'a vu aux États-Unis la *Federal Aviation Administration* avait, en 1979, 2 000 inspecteurs pour 237 transporteurs aériens.

Or, cinq ans plus tard, soit en 1984, elle avait 1 300 inspecteurs pour 407 transporteurs aériens. Cette situation semblable arrivera inévitablement au Canada.

Le gouvernement, actuellement, met des contraintes budgétaires au ministère des Transports. Or, le nombre d'inspecteurs n'augmentera pas conformément à l'augmentation du trafic aérien et, par conséquent, il est à prévoir que les mêmes lacunes qui existent aux États-Unis existeront chez nous.

Selon nous, ces trois situations parlent d'elles-mêmes. Il est inconcevable que ces conséquences directes de la déréglementation puissent faire autre chose que réduire la sécurité aérienne.

• (1920)

*[Traduction]*

Ce n'est pas tout. En fait, aux États-Unis le nombre de fois où il s'en est fallu de peu qu'il arrive un accident a augmenté régulièrement ces cinq dernières années et est passé de 311 en 1982 à 776 en 1985. Au cours des cinq premiers mois de 1986, on en a enregistré 305, ce qui représente une augmentation par rapport à la même période en 1985. Alors que le nombre de vols commerciaux a augmenté de 31 p. 100, passant de 14,7 millions en 1980 à 19,2 millions en 1986, le nombre de contrôleurs aériens a diminué de 13 p. 100. Alors que le nombre d'avions a augmenté de 68 p. 100 entre 1980 et 1984, le pourcentage des recettes d'exploitation dépensées pour l'entretien a diminué passant de 8,9 p. 100 en 1980 à 7,6 p. 100 en 1984. Cela indique clairement que l'espace aérien américain n'est