

*Transports—Loi*

pas négliger les employés des compagnies aériennes qui en souffriront si le projet de loi C-18 est adopté tel qu'il se présente actuellement.

Par exemple, ces employés pourraient être l'objet d'importantes mises à pied et de mutations à cause de la déréglementation. Je le dis en m'inspirant de l'expérience vécue aux États-Unis où la déréglementation a été mise en branle en 1978. On signale en effet qu'environ 40 000 employés des compagnies aériennes ont perdu leur emploi entre 1978 et 1985. La preuve est là, noir sur blanc. Ce n'est pas agiter des épouvantails, c'est la réalité. Ces mises à pied massives ont été le résultat de la déréglementation.

Le projet de loi C-18 ne s'occupe pas de protéger les employés des compagnies aériennes canadiennes. Il n'obligera même pas ces dernières à indemniser les travailleurs mutés ni à donner un préavis acceptable avant de faire des mises à pied. Je ne pense pas que ce soit là ce que les Canadiens souhaitent, ni ce que le gouvernement devrait être autorisé à faire.

M. Roy Rideout, vice-président des Lignes aériennes Canadien Pacifique, aurait dit selon les journaux que les Canadiens ont des attentes irréalistes au sujet de l'intention du gouvernement de déréglementer l'industrie du transport aérien. Il ajoutait que c'était la publication d'un Livre blanc intitulé *Aller sans entraves* par l'ex-ministre des Transports en juin 1985 qui avait fait naître ces attentes.

• (1440)

Le projet de loi C-18 reprend une bonne partie des recommandations de ce Livre blanc. Depuis un an, le gouvernement fait la promotion de son document *Aller sans entraves* en faisant valoir aux Canadiens que la déréglementation entraînerait une baisse des tarifs aériens. On voit mal comment ces tarifs pourraient tomber quand on sait que les bénéfices actuels des sociétés aériennes sont dérisoires pour ne pas dire inexistantes. Les tarifs ne diminuent qu'à long terme lorsqu'il y a compressions des prix de revient ou d'autres frais généraux. Cette concurrence accrue, dont parlent les partisans de cette mesure, pourrait très bien être à l'origine d'une course effrénée susceptible de compromettre la sécurité des transports.

Puisqu'il en est question, monsieur le Président, parlons donc de la sécurité des passagers, une question vitale pour nous tous, dans un secteur aérien déréglementé. Voici ce qu'écrivait dernièrement *La Presse* en manchette:

[Français]

Plus d'accidents d'avions avec la déréglementation—On peut s'attendre à ce que le nombre d'accidents d'avions augmente au Canada, à cause, notamment, de la déréglementation de l'activité économique accrue...

*et cetera, et cetera.*

[Traduction]

Si vous lisez les articles de presse consacrés à ce sujet en une semaine, vous trouverez qu'ils soulignent tous les dangers de la déréglementation et les inquiétudes qu'elle suscite. Par exemple on lit dans un titre: «CP Rail prétend que la déréglementation lui fera du tort». Les gouvernements provinciaux et leurs experts sont très inquiets. Les représentants de l'industrie craignent que la déréglementation prévue ne ruine les camionneurs canadiens. Si le gouvernement est ouvert et à l'écoute des gens et s'il consulte la population, il devrait lire le journal un peu plus attentivement, ouvrir les oreilles et écouter ce que les gens

disent plutôt que de se lancer dans la déréglementation d'une façon doctrinaire, désordonnée et irréfléchie.

Pour revenir à la sécurité, nous regrettons que le projet de loi ne contienne aucune garantie pour empêcher que les normes de sécurité dans l'industrie du transport aérien ne soient effectivement réduites dans certaines situations. L'expérience américaine nous montre que le danger est réel.

Notre position est basée sur quatre observations. Premièrement, la déréglementation entraîne une forte augmentation de la concurrence, ce qui signifie que dans les temps plus difficiles il ne reste pas beaucoup de moyens pour comprimer les coûts. Les dirigeants les moins honnêtes réduiront alors les coûts d'entretien, de surveillance, d'inspection et de vérification des appareils. Ce phénomène ne se produira peut-être pas chez nos transporteurs aériens les plus importants mais certainement chez les plus petits. Il y a de quoi s'inquiéter sérieusement. Deuxièmement, la déréglementation incite fortement de nouveaux venus à s'implanter sur le marché puisque les règlements qui permettent d'y accéder sont assouplis. Ces nouvelles compagnies débudent souvent avec des employés inexpérimentés et insuffisamment formés pour entretenir les appareils. Troisièmement, la déréglementation pousse les transporteurs anciens et nouveaux à exiger des concessions de leurs employés. Ces concessions se traduisent souvent par des horaires prolongés, du stress, de l'insécurité d'emploi, des salaires inférieurs et de la fatigue, ce qui a pour effet d'augmenter le risque d'erreurs humaines. Quatrièmement, aux États-Unis, la *Federal Aviation Administration*, qui avait, en 1979, 2 000 inspecteurs pour surveiller 237 transporteurs aériens n'en avait plus que 1 300 en 1984 pour 407 transporteurs aériens. Si, nous maintenions et si nous améliorions la sécurité en ce qui concerne les inspecteurs, il n'y aurait pas lieu de s'inquiéter sur ce point. Nous croyons que ces quatre exemples parlent d'eux-mêmes.

Il est absolument impossible que ces quatre conséquences directes de la déréglementation puissent entraîner la hausse des normes de sécurité. Nous recommandons qu'avant d'autoriser l'application généralisée de la déréglementation au Canada le gouvernement fédéral présente les amendements et les mesures nécessaires pour protéger les voyageurs contre ces graves dangers. Pour aggraver le problème, le vérificateur général du Canada a dit ceci dans son rapport à la Chambre des communes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1985:

... aucune région n'a en pratique été en mesure d'inspecter, au moins une fois par année, tous les transporteurs qui relèvent de sa compétence.

Autrement dit, plusieurs transporteurs aériens au Canada cette année n'ont pas été inspectés. Ce n'est pas ce qu'on appelle des normes de sécurité élevées, et en aucun cas on ne devrait déréglementer le transport aérien avant que des mesures de sécurité strictes et sans équivoque ne soient instaurées. Toute politique qui met le moins en péril la sécurité des voyageurs au Canada rencontrera l'opposition vigoureuse du parti libéral du Canada.

Ce qui m'a frappé particulièrement, après avoir consacré de nombreux mois au comité parlementaire sur l'égalité, voyage d'un bout à l'autre du Canada et entendu parler de la situation des handicapés dans notre société, c'est que l'on ne semble pas se préoccuper des moyens d'accès, du confort et de la sécurité des handicapés dans aucun des modes de transport. Je pourrais