

[Text]

is quite a shuffle of carriers going on down there at the present time.

Mr. McRae: If you were to extrapolate or to pick up this information and apply it to the Canadian scene, I would assume, given the larger distances, the smaller communities, and so on, that the effect could be more serious if we deregulated so that there was unlimited competition.

Mr. McLeish: Our staff is studying this at the present time, Mr. McRae. The first indications are, because of the nature of our air routes which are essentially the national network for just north of the U.S. border and then with spikes headed north with small branches off, that we have quite a fragile system compared to what happens in the United States. When you consider the fact that some of the States have the same population as Canada in a much tighter geographic area, this in itself indicates that the very nature of our domestic air industry is considerably different than that in the States. As a result of this fragile nature, we believe that we have to study this question very carefully and so does the Air Transport Committee of the CTC. We have been examining this together to try to determine just which way we should go.

Mr. McRae: I do not want to put the ministry to a lot of trouble but I think it might be worthwhile, if you have some of this data on the American situation, to put it before us because the debate is going to be around for awhile. I would appreciate it if that could be done.

I would like to make one last comment and I do not think it needs a response but I would like to put it on the record. I was one of the people who has been very disturbed about our approach to air safety. I have looked at the American experience and the National Transportation Safety Board—I think that is the name but at least it conveys the idea—and I initially was somewhat critical of our approach of not setting up such a board and rather setting up the Accident Review Board—and once again the title escapes me. It has struck me since, especially as the result of a reply that I got from the Minister in some discussions I had with him, that I had been concerned about people in the department administering the safety program, administering the accident program on the grounds that there might be some concerns about conflict of interest. I think the Minister satisfied me when he indicated that he would prefer just the accident investigation board as a separate thing from the safety body, simply for the reason that if there is an accident investigation board that is only investigating accidents, not involved in the safety program, then there will be no conflict between the people who are running the safety program and the board. I think that is important. I think I have been satisfied that is a better approach, so if you keep the investigative part entirely separate, then there can be no question of any conflict of interest, whether there is or there is not, and I think that is important. I just wanted to make that comment. If you have any other comments, fine.

[Translation]

que leur seul moyen de survie consiste à vendre leur entreprise ou encore à fusionner avec d'autres compagnies. On assiste donc actuellement aux États-Unis à un bouleversement complet parmi les compagnies aériennes.

M. McRae: Si nous appliquions cette formule au Canada afin de favoriser une concurrence sans limite, je suppose que les conséquences seraient encore plus graves, étant donné que les distances chez nous sont plus grandes et les petites localités, plus petites encore.

M. McLeish: Nous étudions précisément cette question, monsieur McRae. Compte tenu des itinéraires empruntés par nos compagnies aériennes nationales, itinéraires qui suivent la frontière américaine au nord et, de temps en temps, font des incursions vers le nord et à l'intérieur, la structure de l'industrie est beaucoup plus fragile qu'aux États-Unis. Certains états américains abritent une population comparable à celle du Canada dans un espace géographique beaucoup plus restreint, et ce phénomène explique à lui seul les différences considérables qui existent entre l'aviation canadienne et l'aviation américaine. A cause de notre fragilité de structure, le comité des transports aériens de la CTC, ainsi que nous-mêmes, devons étudier cette question avec le plus grand soin. Nous collaborons étroitement afin de déterminer ensemble la voie à suivre.

M. McRae: Je n'ai pas l'intention de créer des difficultés au ministre, mais je crois qu'il serait utile de fournir aux membres du comité certaines données sur la situation américaine. En effet, le débat n'est pas nouveau et je souhaiterais disposer de ces renseignements.

J'aimerais faire une dernière remarque qui n'a peut-être pas besoin de réponse, mais que j'aimerais néanmoins faire porter au compte rendu. Je suis de ceux qui se sont montrés très inquiets de l'attitude que vous avez adoptée au sujet de la sécurité aérienne. Je me suis penché sur la situation aux États-Unis où un organisme, le National Transportation Safety Board a été établi. Je ne suis pas sûr que ce soit le nom exact, mais du moins l'idée est claire. Au début, je me suis un peu étonné de ce que vous n'avez pas établi un tel organisme au lieu de la Commission d'enquête sur les accidents d'aéronefs, mais je ne suis pas sûr de ce titre non plus. J'ai eu de nombreuses discussions avec le ministre à ce sujet et j'ai été très étonné par une de ses réponses, à savoir que certains responsables de l'administration du programme de sécurité ou du programme d'enquête sur les accidents, au Ministère, redoutaient des conflits d'intérêt. Le ministre m'a indiqué qu'il préférerait que le programme de sécurité et la Commission d'enquête sur les accidents d'aéronefs soient deux choses distinctes, afin d'éviter les conflits entre les responsables du programme et ceux de la commission. Cela me semble important. Je reconnais que cela vaut mieux: en effet, si la commission chargée des enquêtes n'a rien à voir avec la sécurité aérienne, il ne peut y avoir de conflits d'intérêt, et cela me semble très important. C'est la remarque que je voulais faire. Si vous avez d'autres commentaires, je vous écoute.