

Les crédits

Si les transporteurs aériens et le gouvernement pouvaient se concerter, je crois que nous pourrions trouver une solution permettant à ces deux lignes aériennes de vivre, de bien vivre et de se livrer concurrence. Il faudrait rétablir une certaine réglementation qui serait l'amorce d'une solution logique, sur les plans intérieur et international, pour structurer l'espace aérien au lieu de laisser Air Canada et Canadien se battre féroce­ment à cause de la déréglementation, ce qui rend les deux compagnies vulnérables au grand dam des voyageurs canadiens, et de l'économie canadienne en général.

[Français]

Le président suppléant (M. DeBlois): Nous reprenons le débat avec l'honorable député d'Abitibi.

M. Guy Saint-Julien (Abitibi): Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre part à ce débat concernant une motion de l'opposition.

Mardi de cette semaine, le ministre des Transports du Canada a rendu public le rapport final de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden et cette enquête a d'abord et avant tout porté sur une tragédie humaine. Je sympathise de tout coeur avec les survivants et les familles des victimes de cet écrasement.

Par la même occasion, le ministre Corbeil a rassuré tous les Canadiens que le système de transport aérien au Canada est sûr. Selon le Bureau de la sécurité des transports du Canada, les statistiques relatives aux aéronefs immatriculés au Canada démontrent clairement que durant la dernière décennie, il y a eu une amélioration marquée dans la sécurité aérienne au Canada. En fait, de 1981 à 1991, le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada a baissé de 35 p. 100. Le ministre a ajouté, à cet égard: «Je m'engage à ce que cette amélioration se poursuive».

Durant toute la durée de cette étude, soit trois ans, il y a eu 17 recommandations, mais au cours de l'enquête, le ministère a mis en oeuvre un certain nombre d'autres mesures pour améliorer la sécurité aérienne.

Monsieur le Président, si je prends la parole aujourd'hui, c'est à titre de député de la Chambre des communes représentant la population de la plus grande circonscription des dix provinces du Canada, après les deux territoires du Nord-Ouest. Si on en compare la superficie, au-dessus d'un demi-million de kilomètres carrés, on pourrait dire que nous avons dans notre région, plus de vingt aéroports, soit des aéroports qui appartiennent au secteur inuit, au secteur cri et des aéroports commerciaux et d'autres qui appartiennent au gouvernement du Canada.

Donc, au sujet de l'accident du 10 mars en Ontario, j'ai un article de journal ici—et on peut s'y fier, car les journalistes nous soumettent d'excellents reportages—du 28 décembre 1989, écrit par M. Sylvain Blanchard. Le titre est: «La déréglementation aérienne au Canada: très peu d'aubaines, mais un service amélioré.» L'article dit ceci: «Les transformations ont été beaucoup moins douloureuses qu'aux États-Unis. En 1985, lors de l'arrivée de la déréglementation du transport aérien au Canada, les transporteurs avaient l'air d'une bande de sauvages devant un buffet. Certains, comme Wardair, qui criaient sur tous les toits qu'ils allaient s'emparer du tiers du marché, ont fait une indigestion».

L'image est percutante, mais Robert Obadia, le président fondateur de Nationair trace un bilan positif de la déréglementation du transport aérien au pays. À ses yeux, l'expérience canadienne a été beaucoup moins douloureuse que chez nos voisins du Sud où le transport aérien est déréglementé depuis 1978. «La déréglementation canadienne n'a guère eu d'impact sur les prix des billets», s'empresse-t-il de préciser. «Ils continuent d'augmenter au rythme de l'inflation et les aubaines que l'on voit ici et là s'expliquent largement par une gestion efficace des sièges. Par contre, la déréglementation a amélioré de façon considérable les services dans les petites communautés».

Et quand on parle de petites communautés, monsieur le Président, on regarde dans le nord de l'Abitibi et Air Creebec alors que le chef Billy Diamond, le président fondateur, se demandait, lors des audiences sur la question du service aérien des régions éloignées et du Nord, s'ils étaient adéquats. Il déclarait: «Les Cris ont fondé Air Creebec pour fournir des transports aériens le long de la côte, c'est-à-dire la côte de la Baie d'Hudson, de la Baie James et vers l'intérieur des terres. La compagnie, qui est dirigée par des autochtones, offre des services fiables, efficaces et en expansion constante.»

Monsieur le Président, je pourrais continuer dans ce même sens. Air Creebec appuie fortement la nouvelle politique aérienne du ministère des Transports. Si on poursuit de l'autre côté, concernant les petites communautés, soit dans le Nord, dans les villages inuit, la compagnie Air Inuit qui transporte beaucoup de passagers dit que les pistes d'atterrissage de la région ont longtemps été très mauvaises. Après bien des pressions, les gouvernements fédéral et provincial ont accepté de financer les travaux qui devraient permettre de réparer et d'améliorer toutes les pistes d'ici 1990.

Monsieur le Président, ce à quoi je veux en venir, c'est que les deux gouvernements, la province de Québec et le gouvernement fédéral, ont investi au-delà de 100 millions de dollars, avec la Convention de la Baie James. . .