

Les crédits

Selon moi et le Nouveau Parti démocratique, il faudrait qu'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International fusionnent et qu'on laisse l'Office national des transports exercer ses fonctions d'organisme d'application, de réglementation et de défense des droits des consommateurs.

Au lieu de cela, M. Eyton est maintenant à genoux devant la société American Airlines qui, parions-le, deviendra propriétaire à 25 p. 100 des Lignes aériennes Canadien International. Je voudrais faire une petite prédiction, en espérant qu'elle se révélera fautive. Au cours de la présente législature, avant les prochaines élections, le gouvernement autorisera une société aérienne étrangère à acquérir jusqu'à 50 p. 100 des actions d'une société canadienne. Êtes-vous prêt à parier, monsieur le Président? Quelqu'un, là-bas, est-il prêt à le faire? Il y a de grandes chances pour que cela se fasse. Alors, je ne crois pas M. Rhys Eyton lorsqu'il dit que cela n'aura aucun effet sur les activités des Lignes aériennes Canadien International.

La société American Airlines finira par diriger toutes les activités d'entretien, l'attribution des avions et les routes internationales du transporteur canadien. Il n'aura d'autre choix que de se plier à ces exigences. C'est la raison pour laquelle Air Canada et Canadien International devraient fusionner.

Des pays comme l'Allemagne, l'Italie, la France, la Grande-Bretagne, la Scandinavie, et j'en passe, ont constaté il y a plusieurs décennies—soit dit en passant, ils ont tous des populations de deux à cinq fois supérieures à la nôtre, ce qui représente un marché de 400 à 500 millions de personnes seulement en Europe—qu'ils ne pouvaient pas s'offrir le luxe d'avoir plus d'une compagnie aérienne nationale. Le Canada va donc imiter les merveilleux États-Unis d'Amérique. Notre pays est vaste, son climat est diversifié et sa population n'est pas trop nombreuse. La seule façon d'exploiter de façon rentable plus d'une compagnie aérienne nationale, c'est d'augmenter encore une fois les tarifs de moitié.

• (1640)

La première fois que j'ai été élu, le voyage aller-retour Regina-Ottawa, au tarif classe économique, coûtait 126 \$. Actuellement, il coûte tout près de 1000 \$.

L'expérience des huit dernières années devrait suffire à prouver que la déréglementation ne fonctionne pas et que notre pays n'a pas les moyens de disposer d'une multitude de compagnies aériennes à la vie éphémère. Certes, il n'est pas nécessaire qu'un mur de briques s'abatte sur ce gouvernement, mais je crains que cela ne se produise avec les prochaines élections.

M. Pat Sobeski (Cambridge): Je remercie le député de Regina-Lumsden d'avoir présenté ses observations.

Comme il siège depuis de nombreuses années au Comité des transports, j'ai apprécié son exposé. Or, il a rappelé qu'on s'inquiétait parce que, au départ, il y avait trois lignes aériennes nationales et quatre régionales, qu'il en reste deux aujourd'hui, et que l'on recommande maintenant qu'il y en ait seulement une. Je devrai revoir les bleus demain pour mieux comprendre le raisonnement de cet argument particulier.

Permettez-moi d'abord de souligner que le dossier sur la sécurité aérienne au Canada compte parmi les meilleurs au monde. Un accident quelle que soit sa gravité, nous rappelle toujours qu'un écrasement est inacceptable tant pour la population que pour un gouvernement. Tous les Canadiens sympathisent avec les survivants et avec les familles des victimes de l'écrasement tragique survenu à Dryden. Nous remercions le juge Virgil Moshansky et les membres de la commission qui ont travaillé inlassablement et avec dévouement pour dresser le rapport rendu public la semaine dernière.

Maintenant que le rapport est paru, Transports Canada a entrepris un examen approfondi de toutes ses recommandations, afin d'établir une liste des priorités. Le rapport présente 191 recommandations, dont 35 ont déjà été mises en oeuvre par Transports Canada. Le ministère a accepté 58 autres recommandations qu'il est en train de mettre en application.

On a renvoyé 73 recommandations à l'équipe de projet du gouvernement et de l'industrie pour options de mise en oeuvre. Enfin, le gouvernement se penche actuellement sur les 25 dernières recommandations, qui traitent d'une façon générale des lois, du Bureau de la sécurité des transports du Canada et de Transports Canada.

La sécurité aérienne est le fruit d'une collaboration entre l'industrie, le gouvernement, les syndicats et les voyageurs. Le travail de la commission d'enquête a fait ressortir le besoin d'entretenir et de consolider cette collaboration, afin de garantir la sécurité aérienne au Canada.

L'enquête du juge Moshansky est remarquable, parce qu'il en résulte non seulement une étude exhaustive, mais aussi une analyse constructive qui alimente nos efforts constants pour maintenir et accroître la sécurité aérienne au Canada. Ce rapport n'est pas qu'un document de référence, il présente des mesures concrètes à appliquer, et c'est précisément ce que fait Transports Canada.

L'engagement du ministère s'est déjà traduit par les mesures qu'il a prises en appliquant les 17 recommandations présentées dans les deux rapports provisoires de la commission. Il y avait notamment des recommandations concernant les dangers de la contamination de la voilure et des règlements régissant l'inspection des aéronefs