

*Transports—Loi*

Je croyais que le député de Papineau (M. Ouellet) devait être le prochain à prendre la parole.

Je veux dire à mon ami de London que ce qui est arrivé à Regina arrivera à London. Le gouvernement a ouvert les portes toutes grandes. Nous avons eu une première compagnie aérienne et ensuite une deuxième. On nous a dit qu'il fallait plus de concurrence et nous en avons eu une troisième. Le marché n'est pas suffisant pour trois compagnies aériennes alors l'une d'entre elles s'est retirée au bout d'un an. Ensuite, notre aéroport a dû devenir international, alors nous avons obtenu Frontier Airlines qui assurait la liaison avec Saskatoon, Regina, le Dakota du Nord, Denver et ainsi de suite. Cela a duré 14 mois. Frontier Airlines est maintenant par terre. Elle a fait faillite.

C'est le syndrome de la Chambre de Commerce, on s'attend à du champagne et on a de la bière. Notez bien ce que je vous dis, les grandes compagnies finiront par absorber ou acheter ces petites compagnies aériennes insignifiantes ou par conclure des accords d'exploitation avec elles. Par conséquent, les tarifs ne seront pas réduits. Il faudra payer le tarif courant comme ce fut le cas dans des villes comparables à London et même dans des villes plus grandes aux États-Unis.

● (1840)

**M. Reid:** Monsieur le Président, j'ai entendu le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) dire que le système des transports est bon et sûr. Peut-il prouver qu'il y a une différence dans l'attention accordée à la sécurité par Air Canada, une compagnie publique et par Canadian Airlines International, une compagnie privée? Depuis 1983 ou 1984, quand la déréglementation de l'industrie du transport aérien a commencé, les compagnies aériennes ont-elles porté moins d'attention à la sécurité? Le député s'inquiète-t-il des grandes compagnies du secteur? Ou veut-il dire que les petites compagnies se préoccupent moins de la sécurité? Pourquoi s'inquiète-t-il tellement quand le secteur du transport aérien est rationalisé ou consolidé par les grands transporteurs qui ont une préoccupation évidente pour la sécurité de leurs passagers?

**M. Benjamin:** Monsieur le Président, je ne me plaignais pas du fait qu'il ne reste plus que deux compagnies aériennes. C'est à peu près tout ce que le Canada peut faire vivre. Je ne me plaignais pas de cela. Je montrais seulement comment cela est arrivé sous l'égide de la déréglementation qui a ouvert toutes grandes les portes aux forces du marché de la libre entreprise. Il est inévitable qu'il se produise des faillites ou des fusions dans ce cas. C'est l'un ou l'autre. Il ne faut pas qu'il y ait trop de gars pour se partager la même place sur le banc.

Lorsqu'il est question de sécurité, il faut mentionner qu'Air Canada a reçu une médaille internationale pendant trois des six ou sept dernières années. Il s'agit de l'une des sociétés aériennes les plus efficaces et les plus sûres. Nous en avons fait l'une des dix meilleures sociétés aériennes du monde et elle reste fidèle à son image.

On aurait pu en dire autant du Canadien pacifique et de Pacific Western. Pour fixer des tarifs compétitifs, il faut réduire les coûts au minimum, ce que fera tout bon gestionnaire. C'est inévitable, la preuve en a été faite à maintes reprises. L'accident d'Arrow Airlines est attribuable à la déréglementation. L'accident de l'avion de la Florida Airlines qui a

percuté un pont à Washington est attribuable à la déréglementation. Ce n'est pas une raison, parce qu'il n'y a pas beaucoup d'accidents de rester les bras croisés, l'air suffisant, et de déclarer : «Eh bien, nous n'avons pas eu d'accidents dernièrement». Que font les députés d'en face? Ils attendent les accidents?

Les activités d'une société aérienne et les fonds dont elle a besoin pour ses immobilisations et le reste seront peut-être réduits après la déréglementation. Les sociétés aériennes devront rogner leurs dépenses et elles le feront.

Je ne crois pas un seul instant qu'Air Canada ou Canadian Airlines International lésineront en matière de sécurité. Je ne peux le croire. Je ne pense pas qu'elles le feront. Mais elles comprimeront leurs dépenses dans de nombreux autres secteurs. Elles réduiront le nombre de leurs destinations. Je m'inquiète pour ceux qu'il est convenu d'appeler les transporteurs des annexes 3 et 4 qui n'ont pas les moyens de se payer un programme de sécurité et d'entretien comme les grandes sociétés.

**M. le vice-président:** Je rappelle aux députés que la période des questions et commentaires est terminée.

**M. Reid:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Le député a établi un parallèle entre les États-Unis et le Canada mais est-il en mesure d'étayer ses affirmations en donnant des chiffres sur le nombre d'accidents mortels d'avion dans les deux pays?

**M. le vice-président:** Les députés consentent-ils à accorder une minute supplémentaire au député de Regina-Ouest (M. Benjamin) pour lui permettre de terminer son exposé? Le député de Papineau (M. Ouellet) aura ensuite la parole.

**M. Benjamin:** Monsieur le Président, j'aimerais beaucoup disposer d'une période illimitée comme le député de Papineau. Si je les avait en ma possession, je me ferais un plaisir de citer tous les chiffres au député de St. Catharines (M. Reid). Je serais heureux d'énumérer toutes ces statistiques. Les mémoires présentés au comité des Transports et les témoignages qu'il a entendus renfermaient beaucoup de données à ce sujet mais le député et ses collègues ont préféré ne pas en tenir compte.

[Français]

**L'hon. André Ouellet (Papineau):** Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir à ce moment-ci dans le débat que nous engageons en troisième lecture sur le projet de loi C-18. Ce projet de loi C-18 qui est également connu sous le nom de Loi nationale concernant les transports a fait l'objet de remarques, de discussions et a soulevé l'attention du public en général plus que peut-être beaucoup d'autres projets de loi.

A ce stade-ci, il est bon je pense de faire un petit tour en arrière, un survol historique, pour voir comment nous en sommes arrivés aujourd'hui à cette ultime étape d'un projet de loi qui très certainement bouleversera l'industrie du transport au Canada. Il y aura, à mon avis, des répercussions néfastes sur la sécurité et sur plusieurs secteurs de notre économie. Les transports et la réglementation auront servi à promouvoir l'unité du pays depuis la création même de notre Confédération.

Si on fait exception des régions côtières et du centre du pays, où le transport maritime était possible, les sociétés ferroviaires détenaient à l'époque un monopole à peu près total sur le