

surveillance, alors qu'on devrait prévoir une surveillance semblable dans cette région.

Je ne peux vraiment pas comprendre pourquoi le ministre ne traite pas les Indiens Kwagweth de façon aussi équitable que le Conseil tribal Nuu-chahnulth.

M. Steve Butland (Sault Ste. Marie): Madame la Présidente, je suis heureux d'avoir l'occasion de débattre ce projet de loi, étant donné que je serai probablement le dernier à intervenir à cette étape-ci de l'étude du projet de loi. Je dois reconnaître que je vais m'éloigner quelque peu du sujet, comme je l'ai fait ce matin lorsque j'ai posé mes questions, car je ne suis pas un expert pour ce qui est du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Cependant, je crois assez bien connaître la situation relativement à la déréglementation.

Selon moi, le gouvernement était mal préparé à la déréglementation et tout un éventail de coupures de presse tentent à le démontrer. Permettez-moi de vous en citer une parmi des centaines d'autres: «Un ancien pilote prétend que certaines compagnies aériennes américaines privilégient la rentabilité au détriment de la sécurité.» Selon moi, cela devient également vrai au Canada.

A mon avis, le gouvernement est aussi mal préparé face à la déréglementation que face à l'Accord de libre-Échange. Il est tout à fait regrettable que notre espace aérien ne soit pas plus sûr aujourd'hui qu'il ne l'était hier, et qu'il ne le sera demain à la suite de la création de ce nouvel organisme d'enquête sur les divers modes de transport. C'est ce qui est regrettable dans tout cela.

Notre parti est d'accord avec le principe du projet de loi, mais là n'est pas le problème. Or le projet de loi ne résoud pas le problème, qui est la déréglementation. La déréglementation n'a pas été à la hauteur de la réputation élogieuse que lui avait faite le gouvernement malgré les avertissements de tout le monde.

Réduire les coûts, c'est tout ce qui comptait. Je vous rappelle encore une fois la suppression du service d'avions à réaction dans les localités du Nord. Il n'y a pourtant pas de concurrence là-bas. Nous avons subi des hausses de tarifs, lesquels ont augmenté quatre fois en quatre mois, comme je l'ai signalé ce matin. Le billet aller retour Ottawa-Sault-Sainte-Marie, soit une distance de 450 milles, coûte presque 500 dollars. Le billet Toronto-Vancouver coûte moins cher. Aller en Europe me coûterait presque moins cher que de me rendre d'Ottawa à Sault-Sainte-Marie. C'est honteux.

La sécurité diminue chaque jour à un rythme effarant. Le programme de modernisation des radars, dont le gouvernement est extrêmement fier, me dit-on, est déjà désuet. Je tiens de source sûre que le radar canadien n'est pas compatible avec le système américain et ne permet pas de dépister les avions américains survolant les

localités du Nord. Plus de 6,000 vols sont ainsi effectués chaque jour au-dessus de ma localité, ce qui nous préoccupe certes énormément.

Certains aéroports des agglomérations du Nord sont passés de la catégorie 6 à la catégorie 5, sans qu'il y ait grande différence dans les avions, mais cinq ou six personnes ont perdu leur emploi de pompier. La tragédie de Dryden est un exemple qui explique notre souci de sécurité. Une hôtesse qui a perdu la vie dans cet accident avait dit à son mari qu'elle allait très bientôt quitter son emploi si les choses ne changeaient pas. Au cours des derniers mois, la baisse de la concurrence a entraîné la perte de 14 emplois dans ma circonscription. Les employés de partenaires canadiens se retrouveront bientôt sans emploi. Air Canada a fermé une billetterie. Vous me direz que cette fermeture n'a touché après tout que deux employés qui peuvent toujours déménager à Toronto. Et cela me rappelle le régime d'assurance-chômage. J'imagine que les résidents du nord de l'Ontario et d'autres régions du pays peuvent déménager à Toronto pour se trouver du travail. Mais les gens qui ont travaillé pendant 15 ou 19 ans pour Air Canada ne veulent pas s'en aller à Toronto. Ils ne veulent pas quitter leur collectivité.

• (1730)

Après en avoir discuté, nous appuierons le projet de loi, sachant fort bien que le Bureau sera très occupé, probablement trop occupé. Nous espérons cependant de tout coeur qu'il n'ait pas beaucoup de travail.

Tous les jours, nous lisons des histoires effrayantes dans les journaux canadiens. Il y a à peine deux semaines, notre journal local publiait un article dans lequel des passagers affirmaient que le Convair n'était bon que pour la ferraille. M. KcKnight, qui vient de démissionner du poste qu'il occupait à Air Ontario, déclarait qu'on avait remarqué chez ces avions construits à la fin des années 1950 un niveau élevé de vibration. Ce genre de déclarations préoccupent grandement tous les résidents du nord du Canada.

Nous prétendons que, de nos jours, les voies aériennes ne sont plus sûres. En fait, nous nous inquiétons aussi de la sécurité au sol. Le Bureau d'enquête ferait peut-être bien, à mon avis, d'examiner la situation au ministère lui-même.

La présidente suppléante (Mme Champagne): Y a-t-il des questions ou des commentaires? La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote!

La présidente suppléante (Mme Champagne): Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.