

Initiatives ministérielles

Le président suppléant (M. DeBlois): Le député de St. John's-Ouest.

Une voix: De St. John's-Est.

M. Ross Reid (St. John's-Est): Monsieur le Président, j'ai toujours suivi le député de St. John's-Ouest.

Mes remarques sur le projet de loi C-85 seront fort brèves. Auparavant, je voudrais faire une mise au point sur un certain nombre de choses. Nos collègues d'en face font sans cesse allusion à l'accord bilatéral canado-américain et à la déréglementation. Des précisions s'imposent à ces sujets.

En ce qui touche l'accord aérien bilatéral canado-américain, il faut reconnaître que cet accord, qui a été signé en 1974, est maintenant dépassé. Le trafic et les transports aériens sont vitaux pour le développement économique, dans les régions notamment. La plupart des députés le reconnaîtront sans doute—en particulier ceux qui connaissent la région de l'Atlantique. Il faut donc reconnaître que la question du transport aérien des voyageurs et des marchandises est liée directement au développement économique et à notre capacité d'accroître les possibilités économiques dans les régions. Signé en 1974, cet accord ne tient pas compte des nombreux changements économiques, des nombreux changements géographiques—il s'agit ici de la géographie économique bien sûr et non de la géographie physique—ni des besoins qu'ont les industries en matière de transport entre le Canada et les États-Unis.

• (1630)

Les Américains ont déjà accès à la plupart de nos grandes villes. Par contre, les transporteurs canadiens ont accès à un pourcentage beaucoup plus faible de villes américaines. Les transporteurs américains assurent plus de 60 p. 100 des liaisons transfrontière et retirent 500 millions de dollars de plus chaque année de ce marché que les transporteurs canadiens. Je crois que c'est un point dont il faut tenir compte relativement à la renégociation de cette entente.

Ce que nous devons faire, c'est assurer la compétitivité des transporteurs canadiens dans le nouveau régime et protéger la viabilité de l'industrie canadienne parce que ce sont les emplois des milliers de gens qui travaillent pour ces transporteurs aériens et dans les aéroports qu'ils desservent qui sont en jeu.

Pour ce qui est de l'entente bilatérale, je crois qu'il est important de reconnaître que nous introduisons graduellement certains éléments et que nous avons prévu des mesures de protection.

Certains de mes collègues d'en face ont parlé de souveraineté. Il est important de reconnaître dès le départ que les transporteurs canadiens fonctionneront comme des Canadiens, et que les transporteurs américains fonctionneront comme des Américains. Les règles nationales relatives à la propriété et au contrôle continueront de s'appliquer, et le droit d'établissement dans l'autre pays ne sera pas accordé.

Nous avons entendu des remarques au sujet de la sécurité. Je veux parler brièvement de cette question. Toute compagnie aérienne, peu importe son origine, qui poursuit des activités au Canada, est assujettie aux règlements de sécurité canadiens, et non aux règlements de son propre pays ou à ceux d'un autre pays. Tout transporteur aérien, qui poursuit des activités dans notre pays, le fait conformément aux règlements de sécurité du Canada. Nos traditions de sécurité comptent parmi les meilleurs au monde.

Permettez-moi un bref commentaire à propos de la tour de St. John's, à Terre-Neuve, que nous connaissons couramment sous le nom de Tor Bay. De minuit à 7 heures, il n'y a normalement aucun contrôleur aérien en poste dans cette tour. Je déplore cette situation et je l'ai dénoncée, mais c'est une situation que je comprends et que j'accepte pour le moment.

Je crois néanmoins qu'il est absolument essentiel d'admettre deux ou trois choses. Ni le trafic transatlantique ni le trafic régional ne sont pris en charge à St. John's; ils ne subiront donc aucun effet. Le trafic à destination et en provenance de St. John's restera la responsabilité d'opérateurs radio qui sont en poste 24 heures par jour à St. John's, à Terre-Neuve.

Au Canada, il n'y a pas de contrôleurs aériens dans la tour de nombreux aéroports, dont certains à Terre-Neuve et au Labrador. D'ailleurs, certains n'ont même pas de tour, mais continuent à fonctionner grâce à des spécialistes de l'information de vol. Toutefois, si le système d'atterrissage aux instruments de catégorie deux à St. John's s'avérait nécessaire pour les vols commerciaux qui arrivent plus tard, le personnel serait maintenu en poste dans la tour.

Il importe de ne pas faire de déclarations gratuites et irresponsables à la Chambre relativement à la sécurité aérienne. Je tenais simplement à l'établir clairement.

Revenons, si vous le permettez, à l'entente bilatérale entre le Canada et les États-Unis. Depuis 1985, le gouvernement tente de rouvrir l'entente, d'abord, monsieur