

Pouvoir d'emprunt—Loi

Cela m'amène aux mesures d'exécution. Quatre provinces ont maintenant une loi relative à la ceinture de sécurité et même avec de faibles moyens d'application forcée, le port de la ceinture de sécurité y est plus répandu que dans les six autres provinces. En élargissant les mesures d'application forcée et la promotion, on pourrait réaliser une énorme amélioration, sans parler d'une réduction des 3.5 milliards de pertes causées à l'économie canadienne par les accidents de la route.

Une des mesures qui s'imposent avec le plus d'urgence actuellement, c'est l'intensification des travaux de recherche et de développement dans les transports. Parmi les domaines clés dans lesquels il faudrait accélérer les travaux de R et D, il y a l'amélioration de la productivité, le plafonnement de la consommation d'énergie, et divers domaines à incidences énergétiques comme le transport dans l'Arctique du pétrole et du gaz naturel liquéfié. Les transports s'arrogent actuellement près de 50 p. 100 du pétrole utilisé au Canada. Pour réduire la consommation d'énergie et les frais de fonctionnement, il faut investir dans les travaux de R et D. En juin 1981, le cabinet approuvait un relèvement de crédits de 19 millions pour un plan triennal de programmes concernant le transport ferroviaire de marchandises et les transports maritimes dans l'Arctique. Cet investissement est consenti en vue d'économies futures. Je suis persuadé que ce genre d'investissement est considéré par tous comme indispensable à l'avenir des transports.

La commission d'enquête Dubin s'est longuement attardée aux mesures de coercition. Le juge Dubin a conclu que le respect de la sécurité aérienne n'était pas assez énergiquement imposé, et il a recommandé des méthodes plus strictes d'application forcée. Cette recommandation a été acceptée par le ministre, et de nouvelles procédures d'application entrent actuellement en vigueur. Il est indéniable que cela exige des moyens supplémentaires, mais si cela diminue le nombre des accidents, la dépense est justifiée.

Nous devons constater que des dépenses considérables s'imposeront si nous voulons accroître la sécurité de nos transports. C'est ainsi que l'installation de radars perfectionnés devant contribuer à accroître la sécurité aérienne, coûterait des centaines de millions de dollars. Et il y a les dépenses courantes nécessaires à la modernisation des aides à la navigation, des balises, des systèmes d'atterrissage et autres systèmes, partout au Canada. Ces dépenses seraient d'une telle ampleur qu'on ne peut accéder à toutes ces demandes. Il faudra établir des priorités et décider ensuite de l'allocation de ressources limitées. Pour accroître la sécurité des transports, il faudra décréter de nouvelles normes, que ce soit dans la construction automobile, l'exploitation des chemins de fer ou l'emballage et la vente de substances dangereuses. Ici encore, les frais administratifs ne sont pas très élevés si on les compare à la réduction du nombre et de la gravité des accidents qui sera réalisée.

Enfin, j'ai parlé de ce qu'il en coûte pour l'indemnisation du manquement aux pratiques de sécurité. L'application et l'élaboration de normes et de consignes de sécurité ainsi que leur promotion ont un objectif commun: la prévention des accidents. Mais qu'arrive-t-il après qu'un accident a eu lieu? Les responsabilités du gouvernement à cet égard incluent les activités de recherche et de sauvetage ainsi que les enquêtes sur les accidents.

Les opérations de recherche et de sauvetage sont extrêmement coûteuses et des décisions très difficiles devront être prises à cet égard. Bien sûr, il serait intéressant de pouvoir planifier des moyens qui permettraient aux sauveteurs de se rendre sur les lieux d'un accident en l'espace de quelques minutes, quel que soit l'endroit ou le moment. Ce serait possible si nous disposions de fonds illimités, mais ce n'est pas le cas. Le bill qui fait l'objet de notre étude prouve hors de tout doute que des priorités doivent être définies, que des décisions s'imposent et surtout que les fonds doivent être dépensés prudemment.

Vendredi dernier, j'ai assisté à des exercices de recherche et de sauvetage sur la côte ouest. J'y ai été très impressionné par les possibilités qu'offrent les trois aéroglisseurs qui nous ont coûtés chacun entre un et trois millions de dollars. On m'a affirmé que ces appareils peuvent se rendre sur le lieu d'un accident en moins de 3 minutes. Comme ce serait magnifique si nous pouvions disposer de 50 de ces appareils pour couvrir toute la côte! Mais en avons-nous les moyens? J'en doute pour l'instant.

Il se peut, monsieur l'Orateur, que cette question ne cadre pas très bien avec l'objet de mon exposé qui est les investissements dans les transports. Toute dépense pour améliorer la sécurité n'améliore pas les infrastructures nécessaires au développement économique comme les installations portuaires, les chemins de fer ou les aéroports. Pourtant, il est aussi essentiel d'engager des fonds pour promouvoir la sécurité des transports qu'il est nécessaire d'en investir pour promouvoir le progrès économique.

Je n'ai fait qu'effleurer les principales dépenses d'investissement dans le secteur des transports. Nous savons tous que celui-ci est un élément majeur du mieux-être économique du Canada à tous les niveaux. Un réseau de transport efficace et pertinent peut ajouter grandement au mieux-être des Canadiens. Nous avons fait du progrès, mais il faut reconnaître tout ce qu'il nous reste à faire pour transformer notre réseau national en un réseau de premier plan dans le monde. Investir dans les transports, c'est miser sur l'avenir des Canadiens. En période de récession et de difficultés financières, ces investissements vont, à mon avis, stimuler l'économie et créer des emplois sans attiser exagérément l'inflation. Nous devons améliorer notre réseau national de transport afin de raffermir ce lien crucial vers notre mieux-être économique.

Mme Mitchell: Monsieur l'Orateur, je me demande si le député qui vient de parler répondrait à une question?

M. Flis: Certainement, monsieur l'Orateur.

Mme Mitchell: Au début de ses observations, le député a dit de Transports Canada que c'était un employeur qui offrait des chances égales aux femmes comme aux hommes. Voudrait-il dire à la Chambre quelle est la proportion des femmes parmi les employés de ce ministère, surtout pour les emplois autres que de secrétariat et, en outre, s'il estime qu'un programme de promotion sociale obligatoire est nécessaire au sein de ce ministère pour que les femmes y aient les mêmes chances que les hommes, de même qu'un salaire égal pour un travail égal?

M. l'Orateur adjoint: La présidence doute de la pertinence de la question, mais le secrétaire parlementaire souhaite répondre à celle-ci.