

*Les transports*

Considérant le texte de la motion, je ne peux pas m'empêcher de penser qu'elle cadre très bien avec tout ce qui s'est passé à la Chambre ces derniers jours et qui nous a fait perdre un temps précieux. Je n'irais pas jusqu'à dire que c'étaient des frivolités; je n'en pense pas moins que c'est une preuve flagrante de la tactique d'atermoiement employée dernièrement.

Il existe, des deux côtés de la Chambre, de nombreux députés qu'on peut considérer comme des hommes raisonnables et intelligents; pourtant les députés de l'opposition officielle emploient pour parler des transports, des mots comme «condamner», «terrible» et «effroyable». Il n'y a là rien qui puisse aider les Canadiens. Je ne peux dire qu'une chose, c'est de la bouillie pour les chats. Nous avons largement la preuve que le ministre des Transports (M. Lang) s'est fort bien acquitté de ses responsabilités, dans le contexte actuel, surtout ces dernières années.

● (2110)

Je le disais encore l'autre soir, le député de Saint-Jean-Ouest (M. Crosbie), je crois, s'est lancé dans une longue diatribe, comme à son habitude, et d'un bout à l'autre de son discours il n'a trouvé rien de mieux que de demander la démission du ministre des Transports. Nous savons tous que ce genre d'intervention est ridicule, et c'est ce que penseront également les Canadiens, car le transport est une question extrêmement sérieuse.

La motion dont nous sommes saisis ce soir traite notamment de la sécurité aérienne. Le Canada n'a pas à avoir honte en ce qui concerne la sécurité aérienne. En fait, grâce à ses règlements très stricts, le Canada est un des pays au monde, sinon le pays, qui ont la meilleure réputation en matière de sécurité aérienne, et nous pouvons tous en être fiers.

Le nombre d'accidents n'a pas augmenté dernièrement chez les transporteurs aériens. En fait, selon les derniers chiffres complets dont nous disposons pour l'aviation commerciale, la situation est restée relativement stable de 1970 à 1977; elle se compare à celle des États-Unis et de la Grande-Bretagne, et le nombre d'accidents survenus au Canada est nettement inférieur à la moyenne mondiale des accidents mortels établie par l'Association du transport aérien international.

Je ne sais pas où ceux qui font ces affirmations obtiennent leurs chiffres, mais les données les plus récentes publiées par le Centre des statistiques de l'aviation de Statistique Canada indiquent le taux d'accidents pour les avions canadiens enregistrés pour 100,000 heures de vol. Selon ces données, au cours d'une période de cinq ans, de 1973 à 1977, le pourcentage d'accidents a diminué constamment, passant de 0.63 pour 100,000 heures de vol en 1973, à 0.21 en 1977.

Les renseignements contenus dans l'article intitulé «Le bilan de la sécurité des différentes compagnies aériennes internationales» paru dans le magazine *Flight* le 20 janvier 1979, laisse entendre que le nombre d'accidents mortels par nombre de vols constitue le meilleur indice de sécurité alors qu'en fait le nombre d'accidents par vol est un indice plus global pour les comparaisons effectuées entre différents pays et différentes compagnies aériennes. En plus de cette difficulté que pose la comparaison juste et précise du bilan des accidents dans les différents pays, il y a le fait qu'il existe différentes façons de définir les accidents. Les comparaisons effectuées entre différents pays sur la base des accidents mortels sont des comparaisons entre les calculs que font les pays en fonction de leur

responsabilité dans ces accidents mortels. Cette responsabilité en matière d'accidents est calculée en fonction du nombre moyen d'accidents mortels par période donnée. Étant donné que le temps constitue une mesure de la période d'exposition à des risques, il est mesuré par le taux d'activité pendant la période en question en incluant les vols, le nombre d'heures de vol et la production.

La définition que donne cet article du magazine *Flight* est celle des cas où «il y a eu décès de l'un ou plusieurs des passagers d'un aéronef destiné au transport public—y compris les hélicoptères effectuant des transports réguliers—effectuant des vols réguliers ou non réguliers de transport de passagers payants ou de fret». Il convient de noter qu'au Canada l'expression «transport aérien public» n'est pas reconnue officiellement. Les services de transport aérien commercial canadiens sont classés en deux catégories—les vols réguliers et non réguliers et les vols nolisés. Les services de vol nolisés sont groupés en différentes sous-catégories en fonction du poids de l'aéronef.

Je n'ai pas l'intention de consacrer le temps qui m'est accordé monsieur l'Orateur à ne parler que de la sécurité aérienne mais je tiens à dire très clairement que le Canada accorde beaucoup d'importance à la sécurité aérienne comme il se doit de le faire d'ailleurs et grâce à nos règlements de sécurité aérienne très sévères, notre pays bénéficie d'une des meilleures réputations au monde.

Je voudrais parler maintenant des avantages dont bénéficie le Canada atlantique à la suite de certaines des mesures et des règlements adoptés par le ministre des Transports. Au cours de l'année dernière le ministre a jugé nécessaire d'allouer plus de 100 millions de dollars à l'amélioration du système de transport dans les provinces atlantiques et ces crédits ajoutés à ceux des programmes du MEER en vertu d'accords spéciaux, au titre d'accords sur les routes nationales et d'accords accessoires dans les quatre provinces atlantiques nous ont en fait permis d'améliorer nettement la situation à la fois dans le secteur du transport routier et dans le domaine du transport aérien en les dotant d'avantage d'installations modernes pour moderniser le transport aérien des passagers.

Si les députés se penchent sur les prévisions budgétaires qui viennent d'être présentées à la Chambre par le président du Conseil du Trésor (M. Buchanan) ils constateront que dans les provinces atlantiques et en particulier au Nouveau-Brunswick, des sommes importantes ont été consacrées à l'amélioration non seulement des installations de Saint-Jean et du matériel d'atterrissage de Moncton mais également à la construction d'un nouveau bâtiment aéroportuaire à Charlo ainsi qu'à la construction d'une nouvelle piste d'atterrissage et d'installations diverses à Saint-Léonard, au Nouveau-Brunswick.

C'est un besoin dont on a parlé et qu'on cherche à satisfaire depuis longtemps, et je sais que les habitants des régions que j'ai mentionnées sont extrêmement heureux de ce qui a été annoncé et de ce qui figure au budget des dépenses pour l'année financière 1979-1980. En plus d'apporter des améliorations aux routes et aux installations aéroportuaires, on procédera à une analyse détaillée des ports à partir du bill sur la politique portuaire dans l'Atlantique et surtout à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, qui, en dépassant en tonnage moyen le port de Halifax, a montré qu'il était en mesure de recevoir et d'expédier une forte quantité de marchandises. Cette concur-