

Les crédits

M. Brian O'Kurley (Elk Island): Monsieur le Président, je veux d'abord féliciter la députée de Calgary-Sud-Ouest pour son discours. Il a certainement contribué à renforcer sa réputation de personne qui prend son travail à coeur, une réputation qu'elle s'est bâtie avant de devenir députée. Ses remarques montrent qu'elle comprend non seulement l'importance de la sécurité dans l'industrie des transports, mais aussi la nécessité de rechercher cet équilibre très délicat qu'il doit y avoir entre assurer la sécurité en tant que priorité cruciale et essayer de résoudre certains autres problèmes dans l'industrie des transports.

Je tiens à souligner à quel point il est important de citer certains faits, et je remercie la députée de s'en être chargée.

Il y a certains renseignements qui, à mon avis, valent la peine d'être répétés. Selon les données du Bureau de la sécurité des transports au Canada, le taux d'accident pour les avions canadiens est à la baisse. Il est passé de 16,9 p. 100 pour 1 000 heures de vol en 1981 à 14,2 p. 100 en 1987, et à un taux estimatif de 14 p. 100 en 1990. Le taux d'accident pour les chemins de fer canadiens est passé de 17,4 p. 100 par million de milles parcourus en 1981 à 12,5 p. 100 en 1987, et à 12,7 p. 100 en 1990.

• (1210)

Le nombre d'accidents maritimes est passé de 1 075 en 1981 à 1 008 en 1987, à 1 202 en 1990. Les données de la Direction de la sécurité routière de Transports Canada révèlent que le taux d'accidents d'automobile est passé de 133,1 pour 10 000 véhicules immatriculés en 1981 à 124,3 en 1987, et à 107,3 en 1990. Les statistiques préliminaires du Bureau de la sécurité des transports pour 1991 indiquent une amélioration dans tous les secteurs.

Comme il y a déjà une amélioration considérable, la députée peut-elle me dire ce que le gouvernement pourrait faire, selon elle, pour améliorer encore davantage la sécurité dans l'industrie des transports?

Mme Sparrow: Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'Elk Island. Il dit, à juste titre, que l'amélioration de la sécurité est une nécessité absolue. Il faut surtout continuer la recherche que nous avons déjà entreprise sur la sécurité dans différents secteurs du transport. Nous consulterons constamment l'industrie et les consommateurs. Nous étudierons la réglementation et nous en discuterons, non seulement au sein du Comité permanent des transports, mais aussi avec toutes les assemblées législatives, afin de pouvoir donner suite, de manière très constructive et positive, aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada et à toute autre suggestion visant à améliorer la sécurité.

Si vous me le permettez, je vais faire une rectification. Mon collègue a dit, à très juste titre, que le nombre d'accidents d'avion est en baisse. Il est de 16,9 accidents par 100 000 heures de vol, et non par 1 000 heures de vol, ce qui est un peu différent.

J'ai déjà parlé d'un groupe de travail du ministre des Transports sur l'industrie du camionnage, qui disposait d'un budget initial de 3 millions de dollars pour la création d'un institut de recherche sur le camionnage. La recherche dans le domaine des transports est nécessaire. Il y aura certainement de nouveaux modes de transport, de nouveaux types de moteurs ainsi que de nouveaux horaires de travail pour les membres d'équipage et les pilotes. Nous pouvons toujours faire davantage et nous allons poursuivre la recherche et le développement.

En terminant, je signale que nous allons éplucher le rapport du juge Moshansky sur l'accident aérien. Comme je l'ai dit, nous avons déjà donné suite à 49 p. 100 des recommandations qu'il contient et nous comptons mettre en application les 191 recommandations du rapport.

M. McCurdy: Monsieur le Président, dans ce débat, il y a deux façons de déterminer si le gouvernement avait raison.

Le président suppléant (M. Paproski): Je vous saurais gré de nous informer si votre parti divisera entre ses représentants le temps qui lui est accordé.

M. McCurdy: C'est ce que nous ferons.

Il y a donc deux façons d'aborder la question. Il faut d'abord déterminer si la déréglementation était nécessaire, et ensuite voir comment la déréglementation au Canada s'est déroulée, à cause de la politique du gouvernement.

Premièrement, j'ai l'impression que les Canadiens situent la déréglementation dans le contexte de la déréglementation, de la privatisation et de l'Accord de libre-échange, de la destruction de nombreux éléments au Canada qui s'étaient avérés constructifs au fil des ans et du refus de reconnaître les caractéristiques uniques à notre pays.

La déréglementation ressemble énormément au libre-échange, en ce sens qu'elle semblait avantageuse, en principe, mais, en l'examinant de près, nous nous sommes aperçus qu'on n'y reconnaissait pas les différences importantes qui existaient et qui existent toujours entre le Canada et les États-Unis. Notre pays a de nombreuses caractéristiques. Nous n'avons qu'à penser à la grande superficie du pays, au maigre bassin de population, à la hausse du coût de l'énergie et à toutes les particularités de ce genre qui gênent le traité de libre-échange et la déréglementation.