

Transports—Loi

Le président suppléant (M. Paproski): Comme il est maintenant 13 h 28, je quitte maintenant le fauteuil pour le reprendre à 14 heures.

(La séance est suspendue à 13 h 28.)

REPRISE DE LA SÉANCE

[Traduction]

La séance reprend à 14 heures.

M. Dennis H. Cochrane (Moncton): Monsieur le Président, c'est pour moi un privilège de parler du projet de loi C-18 concernant les transports et prévoyant la déréglementation de ce secteur. Je connais un peu le sujet, car je suis député d'une circonscription de l'Atlantique et membre du comité permanent des transports.

A ce dernier titre, j'ai eu l'occasion de prendre part aux séances tenues dans tout le pays pour examiner le document *Aller sans entraves*. J'ai aussi eu la chance de visiter le nord du Canada et de mener des audiences sur ce document et sur les effets que risque d'avoir la déréglementation dans cette région. J'ai aussi été envoyé à Washington par le Centre d'échanges sur les questions législatives pour y observer sur place l'expérience américaine de déréglementation et ses ramifications.

J'aborderai aujourd'hui la question sous quatre angles, à savoir la sécurité, le développement régional, la concurrence et le service aérien. On craint que la réforme de la réglementation économique n'ait des effets négatifs sur la sécurité des transports et que le gouvernement ne soit moins ferme dans sa résolution d'assurer la sécurité des voyageurs. Rien ne saurait être plus éloigné de la vérité. Le ministre des Transports (M. Crosbie) l'a déclaré, la sécurité est sa grande priorité et continuera de l'être. Cet engagement est affirmé dans l'énoncé de politique nationale des transports, à l'article 3, et réitéré jour après jour dans les activités du gouvernement.

Le gouvernement actuel ne compromettra jamais la sécurité des transports. Les Canadiens jouiront comme il se doit de la tranquillité d'esprit que procure l'assurance que le système de transport canadien est l'un des plus sûrs au monde et que nous nous efforçons toujours d'améliorer nos programmes de sécurité. On fait tout ce qu'il est humainement possible pour garantir la sécurité du transport des voyageurs et des marchandises. Absolument rien ne permet de dire que la Loi nationale sur les transports va compromettre la sécurité aérienne. Le secteur des transports aériens a toujours fait de la sécurité sa priorité absolue. En réglementant et en faisant respecter la sécurité aérienne, le gouvernement veillera à ce qu'il en reste ainsi.

En prévision de l'entrée de nouveaux transporteurs dans le secteur, le gouvernement a étoffé ses programmes de formation, d'inspection et de contrôle pour répondre à cette recrudescence d'activité. L'intérêt que le gouvernement voue à la sécurité se manifeste par toute une série de mesures présentement en voie d'application. La Loi sur l'aéronautique a été modifiée en 1985. Elle s'applique à toute l'aviation depuis les pilotes du dimanche jusqu'aux lignes aériennes nationales. La

loi a été renforcée en ce qui concerne la sécurité des aéroports, les dossiers des pilotes et des ingénieurs, les assurances des propriétaires et des exploitants, la navigabilité des aéronefs, les services de la circulation aérienne et les aides à la navigation aérienne, de même que les dossiers médicaux des titulaires de permis. Des dispositions plus strictes sont prévues pour l'imposition de sanctions aux contrevenants.

En outre, le gouvernement a créé un tribunal de l'aviation civile, afin d'entendre et de trancher de façon rapide et équitable les appels des décisions administratives. Cependant, les règlements ne suffisent pas. Il faut des gens compétents pour les mettre en oeuvre. Malgré le programme d'austérité du gouvernement, on a engagé plus de 100 personnes préposées à la sécurité dans tout le Canada. Ces gens travailleront dans le domaine de l'aviation, du transport des matières dangereuses, de la navigation et dans d'autres secteurs du transport. Les normes de sécurité canadiennes sont élevées. Nous avons un excellent régime de réglementation. Nous pourrions compter sur des gens qui seront conscients des exigences en matière de sécurité et sauront bien les comprendre.

On retrouve également au Canada l'infrastructure voulue pour assurer la sécurité de nos navires, de nos chemins de fer et de nos avions. Ainsi, des radars sont essentiels à la navigation aérienne, et nos systèmes de radar subissent des modifications fondamentales depuis quelques années. Le Canada doit suivre l'évolution technologique, et c'est ce que nous faisons. Le gouvernement consacre plus de 800 millions de dollars à un plan de modernisation des systèmes de radar aux aéroports de tout le pays. On pourra ainsi améliorer la sécurité et l'efficacité des aéroports.

Le bilan de l'aviation canadienne en matière de sécurité est exemplaire. Sur plus de 120 transporteurs internationaux dont le bilan en matière de sécurité est enviable, nos principaux transporteurs se classent parmi les premiers. Notre bilan s'améliore régulièrement depuis 20 ans. Ceux qui prétendent qu'une réforme de la réglementation et l'amélioration de la sécurité sont incompatibles, n'ont qu'à se pencher sur l'exemple américain. Leur réforme de la réglementation était quelque peu différente, mais cet exemple mérite d'être souligné néanmoins.

Aux États-Unis, le bilan des compagnies aériennes commerciales en matière de sécurité est supérieur depuis la déréglementation de cette industrie en 1978. Depuis, le nombre des transporteurs aux États-Unis est passé de 38 à plus de 225. En fait, quand nous avons discuté de ces statistiques à Washington, nous avons appris que, depuis la déréglementation aux États-Unis, alors qu'auparavant le nombre des usagers du transport aérien était d'environ 200 millions, il était passé à 400 millions en 1983 et 1984. Ce chiffre à lui seul suffirait à imposer des pressions supplémentaires sur le système qui a cependant continué à bien réagir. Le bilan des compagnies aériennes en matière de sécurité demeure exceptionnel en dépit de quelques-uns des graves problèmes qui ont fait la manchette dans les médias.