

*Déclarations de ministres*

avis, pour d'autres raisons économiques, on assiste à des compressions dans un certain nombre de ces domaines. Je crois qu'il incombe au ministre de déterminer avec les compagnies ferroviaires, notamment celle dont le gouvernement est le principal actionnaire et, en fait, le seul actionnaire, quelles méthodes de modernisation englobent le système de sécurité le plus à jour et le plus efficace. C'est une question fort claire. Je ne prétends pas être un expert, et je n'entends pas faire la leçon au ministre sur les techniques en jeu, mais suffisamment d'experts nous ont laissé entendre qu'on a recours, dans d'autres coins du monde, à de meilleures méthodes pour ce qui est de la signalisation, des transmissions et des communications. Ces méthodes devraient faire partie du programme de modernisation et pas simplement dans l'ouest du pays. Le trafic est extrêmement important dans le centre du Canada, comme le ministre le sait pertinemment.

À mon avis, il s'agit d'un grave problème d'investissements et cela touche à un domaine sur lequel le gouvernement a une certaine influence. Nous savons qu'Air Canada affronte un grave problème de capitalisation et qu'il en va de même du CN. Tant que ces problèmes n'auront pas été réglés et qu'une réponse n'aura pas été trouvée, ces sociétés seront moins en mesure de faire face aux problèmes de sécurité découlant de la déréglementation. Par conséquent, tant que le gouvernement n'aura pas clairement réglé—et j'espère qu'on trouvera une solution—la question de savoir comment assurer les ressources financières nécessaires à l'exploitation de nos principaux transporteurs, surtout ceux du secteur public, certains de ces problèmes de sécurité demeureront sans solution.

Je pourrais en parler plus longuement, mais tout cela revient malheureusement à un problème de gros sous. Il s'agit de savoir qui paiera et d'où viendra l'argent. Nous nous réjouissons que l'on consacre ainsi 60 millions de dollars à la sécurité aux aéroports. Cela ne fait aucun doute. Mais nous savons que le problème est beaucoup plus vaste et qu'on doit trouver une solution au cours des quatre ou cinq prochaines années. Plus on tarde à s'y attaquer, plus il y a de risques que se produisent de graves accidents. Je ne suis pas ici pour brandir des avertissements ou pour me faire prophète de malheur. Je dis tout simplement que c'est une réalité que devraient reconnaître tous les députés à la Chambre, et il est de notre devoir de faire ressortir cette réalité et de donner cet avertissement.

**Le président suppléant (M. Paproski):** La parole est au député de Hamilton Mountain (M. Deans).

**Une voix:** Bravo!

**M. Ian Deans (Hamilton Mountain):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses applaudissements.

● (1230)

Je commencerai par dire que, tout comme le député de Winnipeg—Fort Garry (M. Axworthy), j'interviens à titre de remplaçant. Je ne prétends absolument pas avoir la connaissance nécessaire pour donner au ministre les réponses à tous les problèmes. Je tiens cependant à lui dire certaines choses par votre intermédiaire, monsieur le Président.

Le ministre jouit de beaucoup de respect de notre part pour les efforts qu'il déploie. Je le dis au nom de mes collègues. Je sais en tout cas que notre porte-parole en matière de transports aurait tenu à le dire. Personne ne met sa sincérité en doute

quand il vient prononcer une déclaration comme celle d'aujourd'hui. Nous avons toutefois des sujets de préoccupation que je vais exprimer.

Il n'y a sans doute personne au Canada qui ne partage le désir sincère du ministre de resserrer les normes de sécurité. A un moment ou à un autre, nous avons tous éprouvé des difficultés au chapitre de la sécurité dans les transports, ou nous connaissons des gens qui en ont éprouvées. Encore une fois, je ne mets pas en doute l'engagement du ministre d'améliorer les normes de sécurité dans les transports. Cependant, je trouve qu'il conviendrait qu'à une date ultérieure, le ministre fasse une autre déclaration pour nous expliquer plus précisément certaines nouvelles techniques auxquelles ont recours les différents transporteurs qui constituent notre réseau de transport. Je crois que nous aurions tous avantage à bien saisir jusqu'à quel point les transporteurs modernisent leurs installations par souci de sécurité et en quoi consiste cet effort de modernisation.

Dans sa déclaration, le ministre nous a assuré encore une fois, ainsi qu'il l'avait fait par le passé, que la déréglementation économique ne mettrait pas en péril la sécurité. Dans la mesure où l'on peut réussir en formulant un énoncé comme celui-là et en le répétant sans cesse, le ministre a au moins réussi jusqu'à un certain point à convaincre d'autres personnes de se rallier à sa bannière. Il est probablement au courant de la situation qui, à ce qu'on me dit, existait au comité des transports au moment où celui-ci examinait le document intitulé «Aller sans entraves», publié par le ministre et à son usage. Apparemment, chaque fois qu'un député de l'opposition ou un représentant du grand public évoquait les risques que la déréglementation économique pouvait entraîner pour la sécurité, des ministériels, à ce qu'on me dit, répondaient en disant: «Le ministre nous a donné l'assurance que la déréglementation économique ne nuirait pas à la sécurité». Ils disaient cela sans aucune explication et sans fournir le moindre argument. Ils y croyaient dur comme fer. Ils estimaient que c'était vrai, puisque le ministre l'avait dit. J'espère qu'il a raison. La plupart des députés, je pense, l'espèrent aussi. N'en déplaise au ministre, je ne peux tout simplement pas accepter cela comme un acte de foi parce que lui prétend que la situation va s'améliorer du point de vue sécuritaire et que la déréglementation n'aura pas de conséquences économiques néfastes. Je le signale au ministre et je lui rappelle que je lui ai demandé de faire plus tard une autre déclaration sur toute cette affaire, peut-être à l'automne.

Je tiens aussi à dire au ministre que, quand les membres du comité de la Chambre vont examiner la nouvelle loi sur les transports au Canada, il devra être convaincu que, du point de vue politique, il faudra que ses collègues ministériels du comité accordent la priorité à l'aspect sécuritaire des changements. Ils devront comprendre que le ministre tient à ce que ce soit là une de leurs premières considérations. Ils devront exiger des transporteurs qui témoigneront devant le comité d'exposer leurs programmes pour améliorer la sécurité quand ils expliqueront leur position favorable ou non favorable au processus de déréglementation qu'on propose. Bien entendu, le ministre peut faire cette recommandation à ses collègues du comité et, naturellement, nous ferons la même chose de notre côté. Autrement, nous sommes d'avis que ce serait de la négligence. Je