

### *Les transports*

Passons maintenant au problème de la sécurité aérienne. Malgré les affirmations du ministre, il est incontestable que le niveau de la sécurité aérienne s'est considérablement dégradé dernièrement, et plus précisément depuis un an, les faits le prouvent. Nous avons abordé à maintes reprises le problème qui se pose dans le nord de l'Ontario. Le ministre a promis d'engager plus d'inspecteurs. Il devrait y avoir à peu près 400 inspecteurs à l'heure actuelle, mais nous n'en avons que 308. Cela fait environ 80 de moins que prévu. Le moral est bas et les effectifs diminuent. En outre, en ce qui concerne la conformité aux normes internationales, le Canada est passé de la huitième à la treizième place. Les enquêtes effectuées par le ministère ont démontré que les normes sont généralement appliquées sans aucune coordination et souvent au petit bonheur. Certaines constatations sont encore plus troublantes. Selon des sources bien informées, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du ministère, il est fort probable que l'absence de règlements convenables ait contribué jusqu'à un certain point à l'accident tragique qui est survenu à Cranbrook.

● (1540)

Au lieu d'assumer ses responsabilités, le ministre préfère jeter un voile sur cette question et prétendre que tout va pour le mieux. A mon avis, il manque nettement à ses devoirs. Nous demandons à nouveau une enquête publique approfondie sur toute cette question de la sécurité aérienne, afin que tous les faits soient connus et que les mesures qui s'imposent soient adoptées. C'est le moins que nous puissions exiger.

J'aimerais aborder brièvement la question des transports urbains. Le gouvernement n'a jamais fait preuve d'initiative à cet égard. Vous souvenez-vous du projet de transports urbains de 290 millions de dollars annoncé par le premier ministre (M. Trudeau) à un déjeuner, le 18 juin 1974? Il a été abandonné, mais après que bien des municipalités et des gouvernements provinciaux eurent dressé des plans en fonction de cette promesse.

En 1977, on s'est contenté de réorganiser le programme quinquennal existant de 230 millions de dollars. Le programme a été inefficace à cause de retards, de la paperasserie administrative et de la bureaucratie. Il y a actuellement à Toronto trois passages à niveau extrêmement dangereux qui auraient dû être remis en état en vertu du programme des passages à niveau mais qui ne l'ont pas été à cause justement de ces retards, de cette paperasserie administrative et de cette bureaucratie.

Le gouvernement criait sur tout les toits que le bill sur le déplacement des voies ferrées constituait l'une des plus importantes mesures législatives adoptées en 1974. On m'a dit que pas une seule demande n'avait été approuvée en application de cette mesure législative. Voilà ce qui est advenu des grands projets de transports urbains que le gouvernement libéral a annoncés en 1974. Ce programme a été ni plus ni moins qu'une érucation.

Je reviens à la question de l'échec du gouvernement. Il n'a pas su consulter ses partenaires du domaine des transports. Il n'a pas su collaborer avec eux. Il s'est montré dédaigneux et méprisant à l'égard du Parlement et ne lui a pas permis d'étudier les problèmes du transport.

Le gouvernement n'a pas su reconnaître qu'il existe des problèmes dans différents domaines. Il préfère farder les faits. Il a été dit maintes fois à la Chambre que le gouvernement n'a

pas su élaborer la politique des transports. Dans un pays aussi vaste et étendu que le Canada, la question des transports est primordiale, parce que les transports favorisent le développement économique équilibré des régions, l'établissement d'une base industrielle solide et l'unité de notre pays. Une politique nationale complète des transports est l'un des éléments majeurs dans la poursuite de ces objectifs.

Une politique des transports efficace devrait se fonder sur certains principes de base. Tout d'abord, les gouvernements provinciaux et municipaux, et en fait les usagers des services de transport, devraient participer plus directement à l'élaboration et à l'application des politiques et des objectifs. Il nous faut un processus de consultation réaliste. L'élaboration de la politique gouvernementale doit être axée sur des objectifs primordiaux. De même, le Parlement doit redevenir la principale assemblée où l'on discute des programmes et des problèmes de transport.

Deuxièmement, la politique des transports devrait être un instrument conçu pour réaliser des objectifs nationaux et régionaux. Les membres de notre groupe, tout comme sans doute le ministre de l'Industrie et du Commerce, rejetons le principe du paiement par l'utilisateur cher au ministre des Transports. Le premier l'a déjà condamné à la Chambre et il ne changera sans doute pas d'avis. Les programmes de transport devraient servir à rendre les producteurs et les transformateurs canadiens plus compétitifs. Notre politique des transports devrait encourager l'exploitation et la transformation accrue de nos ressources renouvelables et non renouvelables dans les régions où elles sont extraites et y favoriser le secteur de la fabrication.

Troisièmement, une nouvelle politique des transports devrait prévoir des règlements plus simples et moins nombreux. On devrait simplifier le système actuel qui est trop complexe et bureaucratique en réduisant de façon ordonnée le nombre de règlements. On devrait appliquer le principe de la remise en question et s'engager fermement à faire appel au secteur privé.

Quatrièmement, une nouvelle politique devrait encourager l'intensification de la concurrence. Dans les cas où une véritable concurrence ne s'exerce pas et ne peut pas s'exercer, il faut mettre en place un mécanisme efficace qui assurerait la protection de l'expéditeur captif ou quasi captif.

Cinquièmement, il faudrait réorganiser le ministère des Transports pour renforcer le droit de regard du ministre et le mécanisme selon lequel il rend compte au Parlement. A l'heure actuelle, le ministère des Transports compte plus de 21,000 employés et consiste en trois administrations. Celles-ci se subdivisent en 2,000 centres de coûts et de responsabilité qui gèrent 110 programmes et activités distinctes. En outre, le ministère supervise la gestion du fonds de roulement des aéroports et les activités de quelque 13 sociétés de la Couronne. Il faut restructurer le ministère de façon à le sensibiliser aux différents modes de transport, à permettre un contrôle ministériel plus efficace et à améliorer la responsabilité vis-à-vis du Parlement.

Pour être efficaces, ces principes ne doivent pas se borner à des déclarations nébuleuses du ministre, ils doivent être appliqués à une nouvelle politique ou loi nationale des transports. Notre loi nationale actuelle sur les transports est périmée et n'offre pas le cadre voulu pour une nouvelle politique. L'une des tâches les plus urgentes est de rédiger une nouvelle loi