

L'ajournement

Transports. Il s'agit là d'un rôle très important. Il nous faut de l'information, que ce soit un énoncé de principe ou un genre quelconque de document de référence, pour connaître l'orientation du gouvernement et savoir si son engagement est ferme.

Le second point dont le gouvernement pourrait tenir compte en élaborant un tel document, c'est qu'il faut expliquer aux Canadiens le processus législatif qui servira à appliquer les recommandations. Le groupe de travail chargé de revoir la loi sur l'aéronautique travaille vaillamment à ce projet depuis des années. Je suppose qu'on ne connaîtra pas les fruits de leurs travaux avant la fin de la présente législature. Si nous attendons trop longtemps, jusqu'à ce que nous ayons élaboré une mesure législative répondant parfaitement aux exigences du rapport Dubin, nous n'y arriverons pas au cours de la présente législature. Cela sera considéré comme une source d'embarras provisoire et le gouvernement oubliera ses engagements.

Par contre, il serait intéressant de savoir si le gouvernement a l'intention de présenter une mesure législative afin de créer une commission canadienne de la sécurité aérienne qui serait chargée de l'application des règlements, des normes de navigabilité et de l'octroi des brevets.

Et enfin, il serait extrêmement intéressant que le gouvernement nous fasse connaître ses intentions dans un document préliminaire et qu'il nous dise quelles sommes seront nécessaires pour appliquer toutes les recommandations du rapport, auxquelles le ministre a déjà souscrit. Il faudra investir des capitaux pour améliorer les aéroports, le système de navigation, les communications, moderniser les radars, etc.

Aujourd'hui, le secrétaire parlementaire a annoncé de nouveau un programme qui a déjà été annoncé je ne sais combien de fois, le programme des aires de trafic, de l'ordre de 217 millions de dollars. Je ne sais combien de fois on nous a rebattus les oreilles avec ça. Nous savons que ce programme sera échelonné sur dix ans. Or, il soulève certaines questions très sérieuses. Nous avons besoin de ces renseignements. Ils devraient être rendus publics. Le programme devrait être accéléré et assurer que le matériel soit le meilleur possible. Il nous faut un exposé ou un livre blanc qui nous renseigne sur les intentions du gouvernement. Le financement des programmes de formation est de première importance. Qui en assumera le fardeau? Les contribuables? Quels en seront les effets sur les petits transporteurs? Comment les frais se répercuteront-ils dans le secteur privé? Voilà autant de questions sur les engagements financiers du gouvernement auxquelles nous voulons des réponses. Nous avons besoin de ces renseignements.

Le gouvernement doit s'engager sérieusement à diffuser ces renseignements et à affecter les sommes et les ressources humaines voulues pour appliquer les recommandations du

rapport Dubin. J'espère que le secrétaire parlementaire pourra nous éclairer sur ces questions.

● (2225)

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, depuis le dépôt du premier volume du rapport de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne, le ministre s'est constamment efforcé de donner une réponse rapide et positive aux recommandations du juge Dubin.

La rédaction du projet de loi visant à créer, selon les recommandations du premier volume du rapport, une commission canadienne de la sécurité aérienne, est en voie d'élaboration et le projet pourrait être déposé au Parlement vers la fin du printemps prochain. Ainsi qu'on l'annonçait ces jours derniers, un nouveau manuel d'exécution vient de paraître; il donne suite aux recommandations du volume II qui préconisaient une politique d'exécution plus rigoureuse. Des modifications à la loi sur l'aéronautique sont en voie d'élaboration, encore dans l'esprit des recommandations du volume II, et le Parlement devrait être saisi d'un projet de loi dès que possible.

La teneur très technique du volume III, le dernier, nécessitera une étude approfondie. Le ministre y verra, cependant, en priorité et il donnera suite, le député peut m'en croire, d'une manière tout aussi positive que pour les volumes précédents.

Le gouvernement a déjà pris des mesures pour essayer de résoudre certains problèmes relevés par le juge Dubin dans le volume III. Ainsi, l'utilisation de radio-balises de détresse, conformes aux nouvelles normes, deviendra à nouveau obligatoire à partir du 1^{er} avril 1982. En ce qui concerne les radars, le gouvernement lancera un premier appel d'offres d'ici quelques semaines pour l'installation d'un nouveau réseau de radars qui devrait coûter plus de 217 millions de dollars.

Le député a déjà demandé que l'on se débarrasse de la haute direction de l'administration des transports aériens. Le ministre a demandé à ses hauts fonctionnaires de faire preuve d'esprit de collaboration et de largesse d'esprit à propos de la remise en question du système de l'aviation civile par le juge Dubin. Les mesures prises à la suite des recommandations des deux premiers volumes prouvent que c'est ce qui s'est passé jusqu'à présent. Le ministre est convaincu que les hauts fonctionnaires continueront à l'aider à essayer de créer et de maintenir le meilleur système de sécurité possible dans l'aviation civile.

M. l'Orateur adjoint: L'ajournement de la Chambre étant adopté d'office, la Chambre s'ajourne à 2 heures demain.

(A 10 h 27, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)