

Les crédits

Les membres du groupe se sont dit alors: «S'il en est ainsi, jetons un coup d'oeil aux besoins des sociétés aériennes et aux demandes du public canadien pour que nous puissions garantir le maintien de la sécurité.» Qu'ont-ils appris? Les Canadiens en visite, et je pense particulièrement à Don Douglas, de l'Administration canadienne des transports aériens, ont appris que les Américains avaient dû embaucher 500 nouveaux inspecteurs et 1000 nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne.

Qu'a fait le gouvernement? C'est documenté, et ce n'était pas assez.

Mme Barbara Sparrow (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé nationale et du Bien-être social): Monsieur le Président, je voudrais parler de la motion présentée par le député de Thunder Bay—Atikokan qui laisse entendre que la réforme de la réglementation économique de l'industrie canadienne des transports n'a pas été une réussite. J'ai écouté très attentivement ses remarques, ainsi que celles du député libéral. On a beaucoup parlé de la réforme de la réglementation et de ses effets sur la sécurité. Je voudrais reparler ici de la question de la sécurité des transports, en particulier celle du transport aérien.

Le député de Calgary—Sud—Est, qui est secrétaire parlementaire du ministre des Transports, a dit qu'on n'a pas touché aux règlements sur la sécurité, que la sécurité demeure toujours la priorité n° 1 et que ce qu'on a déréglementé, c'est le fardeau économique trop lourd, les règlements, tant provinciaux, municipaux que fédéraux, qui pesaient sur l'industrie.

En 1984, vous vous en souviendrez, monsieur le Président, quand ce gouvernement a pris le pouvoir, l'industrie lui avait demandé d'examiner les problèmes que connaissent tous les modes de transport. Des consultations ont eu lieu avec les consommateurs, les représentants de l'industrie, les fonctionnaires fédéraux et provinciaux ainsi que les différents secteurs de l'industrie des transports. Des colloques ont été organisés partout au pays et ici même, à Ottawa. Le Comité des transports, un comité permanent, s'est réuni maintes et maintes fois—j'allais parler d'une centaine de fois, mais je dois vérifier si c'est exact—pour discuter de la façon d'effectuer la déréglementation sans jamais, au grand jamais, toucher à la sécurité.

Comme l'a dit le député de Hamilton—Ouest, on ne peut pas esquiver la question de la sécurité, c'est vrai. Mais on ne l'a pas fait! La sécurité, qu'il s'agisse de la priorité qu'on y porte ou des règlements qu'on prend, n'a pas diminué. Au contraire, on l'a même renforcée entre-temps.

Nous discutons aussi des accidents ou blessures que nous déplorons tous, mais je dois dire qu'ils ont diminué par rapport aux heures de transport au cours des cinq ou six dernières années. Le taux diminue. Par exemple, et je sais que ces statistiques intéresseront mon collègue de l'autre côté, le taux des accidents pour les aéronefs enregistrés au Canada révèle une tendance à la baisse. Il est passé de 16,9 accidents pour 100 000 heures de vol en 1981 à 14,2 en 1987 et l'on prévoit 14,0 pour 1990. Il y a certainement moyen d'améliorer les choses encore car la sécurité doit passer en premier lieu; nous n'accepterons jamais que la sécurité soit négligée.

Je dois donc le répéter; ce gouvernement n'a jamais déréglementé la sécurité ou atténué l'importance de la sécurité par sa politique de déréglementation dans les transports. Je serais malhonnête à l'égard des Canadiens et tous les députés de cette Chambre seraient malhonnêtes à l'égard des Canadiens si on laissait une telle fausseté se répandre sans la contester.

Permettez-moi de déclarer que le député de Thunder Bay—Atikokan qui a présenté la motion est soit mal renseigné, mais je ne crois pas que ce soit le cas, soit pas suffisamment au fait des événements.

L'industrie du transport fait partie de l'infrastructure fondamentale du Canada, qu'il s'agisse de chemins de fer ou de transport maritime, aérien ou routier. Elle permet de lier les régions entre elles d'est en ouest et de transporter les biens et les gens d'un océan à l'autre. Le rôle prépondérant de cette industrie au sein de notre économie, en termes d'emplois créés et de revenus produits, témoigne de son importance. Les services de transport représentent environ 6 p. 100 de notre produit intérieur brut, génèrent des revenus de 35 à 40 milliards de dollars et fournissent plus d'un demi-million d'emplois aux Canadiens et aux Canadiennes.

Il est primordial que le secteur des transports soit solide pour les consommateurs et pour les différents secteurs de l'industrie. Il est directement lié à notre compétitivité, à notre performance économique et à notre produit intérieur brut.

• (1150)

Ce secteur, à l'instar de tous les autres, est en pleine évolution comme l'est le monde. Un grand nombre de ces changements, qui sont difficiles à accepter, nous sont imposés de l'extérieur. Il faut que nous devenions plus efficaces, plus compétitifs et que nous fassions face à la concurrence mondiale. La sécurité n'a jamais été un enjeu, jamais.