

### *Les crédits*

Je me souviens très bien que le gouvernement avait été mis en garde contre l'augmentation inévitable du volume de trafic aérien, notamment à l'aéroport Pearson et prévenu qu'il devrait augmenter en conséquence le nombre de contrôleurs de la circulation aérienne.

Mon collègue peut-il me dire quelle a été la réaction du gouvernement et qu'est-ce que cela a donné? En outre, a-t-il constaté une augmentation du nombre d'avions cloués au sol par des ennuis mécaniques ainsi que les effets que l'accroissement du trafic a eus sur les vérificateurs d'avions et la qualité de ces dernières?

**M. Angus:** Monsieur le Président, je pourrais facilement utiliser toute la période de dix minutes juste pour répondre à mon collègue.

Je vais essayer de procéder systématiquement. À propos des avions qui ne décollent pas à cause d'ennuis mécaniques, il est clair que leur nombre s'accroît. De plus, un nombre croissant de petits transporteurs de banlieue annulent des vols intermédiaires. Je m'explique. Disons qu'il y a un vol de prévu toutes les heures, mais qu'il n'y a pas assez de passagers pour remplir l'avion. En pareil cas le transporteur annule le vol, ce qui lui serait interdit en vertu des règlements.

Pour ce qui est des contrôleurs aériens et des inspecteurs, on lui a dit et répété—je parle ici du gouvernement—que ce qu'il faisait n'était pas conforme à la réalité de la déréglementation: «Si vous prévoyez que le volume de circulation aérienne va augmenter par suite de la mise en oeuvre de votre politique, vous feriez mieux d'embaucher plus de contrôleurs pour diriger la circulation aérienne et plus d'inspecteurs pour garantir la sécurité des opérations aériennes.»

**M. Lee Richardson (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir apporter quelque réalisme à ce débat et démontrer que la réforme de la réglementation a donné de très bons résultats. Les faits sont là pour le prouver.

Je dois dire que je me réjouis des contributions apportées à ce débat, notamment celle du député de Portage—Interlake qui lui a également redonné un certain réalisme, et le député d'Abitibi, M. Saint-Julien, qui a posé une très bonne question.

Au milieu des années 1980, le gouvernement a constaté que les mesures législatives qui jusque-là avaient bien servi et protégé l'industrie du transport, empêchaient désormais sa croissance. Elles ne servaient ni l'industrie, ni les usagers. En 1987, le gouvernement décidait donc de

remanier la réglementation économique dans ce secteur, en mettant en place un cadre de réglementation mieux adapté aux besoins du Canada moderne.

La Loi de 1987 sur les transports nationaux, la Loi sur le transport par véhicule à moteur et la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes—toutes les deux la même année—ouvraient, en ce qui concerne l'industrie canadienne du transport, la voie à une nouvelle ère de réglementation économique.

Par ce train de mesures législatives, on reconnaissait l'importance du transport pour renforcer la petite avance du Canada par rapport à ses concurrents dans le monde et pour promouvoir la croissance économique de ses régions.

Et donc, certaines mesures législatives avaient spécialement pour but d'encourager la création d'un nouveau climat propice à la concurrence, ceci au moyen d'un système de transport efficace adapté aux besoins des transporteurs et du public voyageur, dont la réglementation serait plus simple et plus sensible à ces besoins.

Les éléments clés de la nouvelle politique nationale des transports sont la sécurité, la compétition, des règlements moins nombreux et une plus grande accessibilité—la sécurité étant la priorité primordiale. Le système de transport actuellement en place répond aux besoins des transporteurs et des usagers. La concurrence et les forces du marché sont les facteurs indispensables pour assurer des services de transport efficaces et adéquats, à un coût minimal.

• (1100)

La réglementation économique des transporteurs sera minimisée afin d'encourager la concurrence à l'intérieur de chacun des divers modes de transport et entre eux. Les transporteurs devraient, dans la mesure du possible, assumer une juste part des coûts des installations et des services fournis aux frais de l'État et être dédommés des obligations imposées par l'État.

Le transport est la clé du développement régional. Les transporteurs ne devraient pas entraver inutilement la mobilité de tous, y compris des personnes handicapées.

Lorsqu'il s'est lancé dans ces réformes, le gouvernement n'a pas sous-estimé l'importance stratégique de l'industrie canadienne du transport. En gestionnaire prudent des biens du Canada, il a confié à l'Office national des transports la tâche d'examiner le fonctionnement de la nouvelle réglementation et de faire rapport chaque année au ministre pendant quatre années consécutives.