

## L'ajournement

**M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Le ministre est très conscient de la nécessité d'équiper les aéronefs canadiens de radiobalises de secours efficaces. Cependant, le désir d'atteindre ce but le plus rapidement possible est tempéré chez lui par les leçons de l'expérience. Comme vous le savez, le ministère a rendu obligatoire l'installation de RBS au début des années 70, mais a dû revenir sur cette décision devant les incidents techniques causés par les premières versions de ce matériel.

L'obligation d'installer des radiobalises de secours à bord de certains aéronefs canadiens n'existe plus depuis septembre 1977, époque où une directive de navigabilité a ordonné l'enlèvement des piles au lithium de ces appareils. Ces piles posaient un danger pour la sécurité du fait qu'elles provoquaient la corrosion par acide sulfurique des composants internes, occasionnant ainsi des mises en marche intempestives des balises ainsi que des explosions.

Il y a plusieurs mois était lancé un programme visant à rétablir l'obligation pour tous les aéronefs d'être munis de RBS. Ce programme n'a pas été mené à terme, et une ordonnance de navigation aérienne rendant obligatoire l'installation de RBS a été publiée dans la Gazette du Canada le 28 octobre 1981. Elle va exiger que des radiobalises de secours soient installées à bord d'environ 20,000 aéronefs d'immatriculation canadienne, à partir du 1<sup>er</sup> avril 1982.

Le ministère a également révisé les normes techniques des radiobalises de secours et exige désormais des performances moins strictes par temps froid. Ainsi, ces radiobalises doivent pouvoir fonctionner 50 heures d'affilée à -20 degrés Celsius alors qu'auparavant elles étaient tenues de fonctionner 100 heures à -40 degrés Celsius.

Les radiobalises de secours ne seront pas exigées pour les appareils volant dans un rayon de 25 milles nautiques d'un aéroport ni pour les avions à réaction à moteurs multiples de plus de 5,700 kg survolant la terre en appliquant les règles de vol aux instruments dans un espace aérien contrôlé situé au sud du 66° 30' de latitude nord.

A l'origine, le ministère avait l'intention d'imposer comme délai de rigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1982. Toutefois, il faut accorder suffisamment de temps aux propriétaires d'avions pour leur permettre de réparer ou de remplacer leurs radiobalises et la date du 1<sup>er</sup> avril 1982 retenue constitue un délai plus réaliste pour permettre aux intéressés de se conformer aux nouvelles règles. Ainsi, les pilotes d'avion ne risquent pas de se retrouver dans l'impossibilité de respecter la loi, bien qu'il n'y ait aucune faute de leur part.

Un nombre important de propriétaires ont déjà à bord de leur appareil des radiobalises qui fonctionnent bien. Le ministère estime qu'environ la moitié des radiobalises devant être installées dans notre pays devront être remplacées moyennant \$350 à \$400 pièce, ce qui représente une somme minime, monsieur l'Orateur, par rapport à ce que coûtent les recherches ou les missions de sauvetage ou encore les pertes de vies humaines.

## VIA RAIL—LA RÉDUCTION DU SERVICE AU NOUVEAU-BRUNSWICK

**M. Fred McCain (Carleton-Charlotte):** Le lundi 26 octobre, j'ai demandé au ministre des Transports (M. Pepin) de m'expliquer de manière rationnelle et judicieuse comment il entend assurer le transport, dans un seul train, des voyageurs de deux

trains bondés s'il supprime le train *Atlantique* qui passe par le Nouveau-Brunswick. Le ministre pourrait-il me dire quelles dispositions il a prévu de prendre à l'intention des voyageurs de notre pays pour leur permettre de se déplacer en cas d'urgence ou lors des départs en vacances s'il détruit l'équipement qui nous donnait tout au moins un semblant de service? J'ai demandé si les libéraux du Nouveau-Brunswick s'opposaient à l'abandon de l'*Atlantique* et du service VIA entre Moncton et Edmundston. Jusqu'ici, je n'ai reçu aucune explication raisonnable, théorique ou logique du ministre. Il continue à abreuer la Chambre de belles paroles et de suppositions. Je l'exhorte à revenir sur sa décision draconienne de supprimer l'*Atlantique* et le service entre Moncton et Edmundston tant qu'il n'aura pas entendu l'avis du grand nombre de personnes qui comptent sur ce service ferroviaire.

● (2210)

Nous, les membres de l'opposition officielle, avons au moins pris le temps d'entendre à nos frais l'opinion de groupes et de particuliers, non seulement dans les Maritimes, mais partout au Canada, pour mieux comprendre les difficultés que causera cette réduction des services. Nous avons passé de longues heures à écouter des gens nous expliquer comment les réductions de service isoleront des villes, détruiront des entreprises, anéantiront des moyens de subsistance et feront disparaître l'essence même de notre grand pays. Cela ne fera que créer la division.

Sur quels conseils ou sur quel manque de conseils le ministre se fonde-t-il pour maintenir cette décision irrationnelle? Quand nous formions le gouvernement, nous nous trouvions devant les mêmes possibilités, mais nous avons décidé non pas de réduire les services, contrairement au ministre, mais plutôt d'augmenter le budget de VIA, ce qui est tout à l'honneur de l'ancien ministre des Transports, le député de Végreville (M. Mazankowski). Une chose est certaine: Les ministériels du Nouveau-Brunswick ne se sont pas préoccupés de l'opinion de leurs électeurs et ils ont voté pour appuyer les réductions de service. J'espère qu'ils ont l'intention de prendre leurs vacances ailleurs que dans leur propre circonscription s'ils veulent avoir la paix. Ils ne manifestent certainement pas de bonne volonté en appuyant les réductions de service de VIA Rail.

Je n'ai pas le temps de donner un rapport détaillé de tous les mémoires reçus par le groupe d'étude, mais j'exhorte le ministre et les députés à lire soigneusement le rapport qu'il a rédigé. Je recommande particulièrement aux députés des Maritimes de jeter un coup d'œil aux pages 41 à 45 du rapport, qui donnent la liste de toutes les personnes sérieuses qui ont demandé que le service soit maintenu. Permettez-moi d'en nommer quelques unes. Il y a des représentants de quatre syndicats, et de Chambres du commerce, le maire de Dartmouth, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, le conseil municipal de Halifax, le maire de Saint-Jean, le maire de Fredericton, les conseillers municipaux de Moncton, le maire de Sussex, le maire de St. Andrews, des représentants de Fredericton Junction, M. Lamey, le directeur de la Commission de mise en valeur de la capitale, et bien d'autres. Je recommande aux députés de la région de l'Atlantique de lire la liste de personnes influentes et en vue qui ont présenté des instances au groupe d'étude. Je signale en passant que les mémoires qui ont été rédigés en peu de temps et qu'on nous a remis à Saint-Jean étaient trop volumineux pour être insérés