

*Questions orales***LA SÉCURITÉ AÉRIENNE****L'INSTALLATION D'UN NOUVEAU MATÉRIEL DANS LES APPAREILS**

M. Fernand Robichaud (Westmorland—Kent): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports. Dans un rapport publié vendredi dernier, le Bureau canadien de la sécurité aérienne a déclaré que le nombre d'accidents au Canada concernant des collisions d'appareils est assez important pour justifier de graves craintes pour la sécurité.

Par ailleurs, l'Association des pilotes canadiens a révélé qu'elle demandait avec insistance que les appareils canadiens commerciaux et privés soient équipés d'un ordinateur complexe, le TCAS-3 et le MODE-C, qui sont tous les deux capables de détecter la proximité d'un autre appareil, ce qui permettrait aux pilotes d'anticiper et d'éviter les collisions en vol.

Le ministre a-t-il chargé ses services d'examiner la possibilité d'installer ce nouveau matériel et, sinon, le fera-t-il dans les plus brefs délais?

L'hon. John C. Crosbie (ministre des Transports): Monsieur le Président, non seulement le Bureau canadien de la sécurité aérienne mais aussi le ministère des Transports se préoccupent sérieusement d'assurer la sécurité dans tous les modes de transport du Canada. A mon avis, il n'y a rien de nouveau ni d'étonnant dans le rapport auquel fait allusion le député.

Le ministère des Transports a examiné les dispositifs dont parle le député. Il se tient au courant de la recherche qu'on effectue à ce sujet et reste en rapport avec les responsables américains à ce propos. Lorsque ces dispositifs seront acceptés et qu'on aura prouvé qu'ils sont efficaces et viables, nous encouragerons certainement leur utilisation, tout comme les États-Unis. La question est à l'étude et nous nous en tenons informés.

[Français]

LES 28 RECOMMANDATIONS DU RAPPORT—LA POSITION DU GOUVERNEMENT

M. Fernand Robichaud (Westmorland—Kent): Monsieur le Président, le rapport du Bureau canadien de la sécurité aérienne indiquait aussi que le nombre des quasi-accidents entre les avions et les véhicules terrestres est à un niveau alarmant. Afin de minimiser le danger au sol, le ministre peut-il assurer les Canadiens et les Canadiennes—puisque'il dit qu'il est au courant de tous ces problèmes—qu'il agira dans les plus brefs délais concernant les 28 recommandations de ce rapport?

[Traduction]

L'hon. John C. Crosbie (ministre des Transports): Monsieur le Président, à mon avis, nous devrions remettre cette question dans son contexte. Comme le directeur des Services de la circulation aérienne de notre ministère l'a fait remarquer, nous nous plaçons au deuxième rang dans le monde pour ce qui est du nombre des 27 039 appareils immatriculés. Nous comptons 59 395 pilotes brevetés et nos contrôleurs aériens surveillent 5 millions de mille carrés d'espace aérien.

Étant donné qu'il n'y a environ que 150 accidents généraux à étudier dans un réseau de cette dimension et que seulement 10 p. 100 d'entre eux sont jugés critiques, je ne pense pas qu'il

faille s'alarmer outre mesure. A mon avis, il faut remettre le problème dans son contexte.

En ce qui concerne le contrôle de la circulation au sol dans les aéroports, nous installons maintenant un radar de surveillance des mouvements de surface dans les aéroports, un type de radar spécial extrêmement perfectionné qui donne aux contrôleurs de la circulation aérienne un affichage à haute définition de la circulation au sol dans les aéroports. On en installe à Toronto, à Vancouver, à Dorval, à Ottawa, à Winnipeg et à Calgary.

Ce radar a été mis en service à Vancouver le 11 juin de cette année et à Toronto le 1^{er} juillet, et il le sera à Dorval à la fin d'octobre. Par conséquent, on prend déjà des mesures pour résoudre le problème des risques de collision au sol.

* * *

LE COMMERCE EXTÉRIEUR**LE DROIT IMPOSÉ PAR LES ÉTATS-UNIS SUR LA POTASSE CANADIENNE**

M. Vic Althouse (Humboldt—Lake Centre): Monsieur le Président, ma question s'adresse soit au vice-premier ministre, soit à la ministre du Commerce extérieur. Elle a trait au droit préliminaire imposé par la Commission du commerce des États-Unis jusqu'à concurrence de 85.2 p. 100 sur la potasse canadienne importée dans ce pays.

Comme les États-Unis se procurent 80 p. 100 de leur approvisionnement de potasse au Canada, un embargo augmenterait le prix de la potasse et accentuerait la faiblesse dans cette industrie. Il contribuerait également à réduire les surplus de céréales aux États-Unis et à renforcer les prix des céréales.

Il est donc évident que l'indécision du gouvernement à ce sujet s'inspire de raisons non pas économiques, mais plutôt politiques. La ministre peut-elle nous dire quelles sont ces raisons politiques?

L'hon. Pat Carney (ministre du Commerce extérieur): Monsieur le Président, je nie catégoriquement que le gouvernement ait fait preuve d'indécision à la suite de cette initiative commerciale prise par les États-Unis. Nous avons collaboré dès le début avec l'industrie pour examiner le système. Il s'agit d'un différend entre l'industrie américaine et les producteurs canadiens. Nous avons offert toute l'aide possible. J'ai déjà affirmé à la suite de cette décision que cette initiative n'aurait jamais dû être prise parce que les compagnies qui se sont élevées contre les producteurs canadiens représentent moins de 5 p. 100 de la production américaine.

● (1440)

Comme le député le comprend probablement, les États-Unis produisent seulement environ 10 p. 100 de la potasse dont ils ont besoin. Prendre des représailles contre leur principal fournisseur est insensé. Comme un député l'a déjà signalé, ceux qui en feront les frais à la longue seront les producteurs agricoles et les consommateurs américains.