

L'ajournement

de ses échanges avec l'étranger. On a estimé qu'il s'agissait de plus d'un milliard et demi de dollars chaque année—chaque année qui se passe sans que nous ayons de marine au Canada. Sous les diverses administrations libérales, l'histoire du Canada s'est résumée à des occasions manquées. Je souhaite que ce soir marque le point de départ du long cheminement vers la création d'une marine marchande nationale sûre, prévisible, rentable et constructive, pour le commerce international du Canada.

M. Joseph-Philippe Guay (secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion économique régionale): Madame l'Orateur, je répondrai seulement à la question posée par le député; le temps ne me permet malheureusement pas de reprendre toutes les observations qu'il a faites ce soir et qui n'étaient pas inscrites dans son avis.

Bien que les Nations Unies aient arrêté à Genève le 7 avril 1974 un code d'éthique applicable aux conférences maritimes et qu'une majorité de pays ait voté en sa faveur, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'il sera ratifié par le nombre voulu de pays et qu'il pourra être appliqué. En effet, le code n'entrera en vigueur que lorsqu'il sera accepté par 24 États rassemblant au moins 25 p. 100 de la jauge mondiale enregistrée.

Il serait peut-être utile de signaler les principales raisons de l'abstention du Canada. Le code approuvé exige un partage obligatoire des cargaisons ce qui, de fait, supprime tout élément de concurrence dans l'établissement des tarifs. Le code prévoit l'établissement d'une nouvelle formule d'arbitrage obligatoire. Le Canada a exprimé l'avis que cet arbitrage devrait être prévu dans le cadre de la formule actuelle adoptée par les Nations Unies. Le code, d'autre part, prévoit une nouvelle formule très compliquée, et suppose vraisemblablement de nouveaux frais élevés que devront assumer les nations commerçantes.

Le Canada étudie à l'heure actuelle certains facteurs pour décider de son adhésion au code. Il faudrait signaler que seulement deux pays, l'Iran et les Philippines, ont signé. Un autre facteur que le Canada doit étudier est l'attitude de ses principaux partenaires commerciaux. Troisièmement, nous devons voir si ce code est compatible avec les autres accords internationaux du Canada. Le bilatéralisme et la formule 40-40-20, dont a parlé le député, pourraient diminuer l'importance des échanges commerciaux et augmenter les frais de transport intercontinental. Et le dernier point, mais non le moindre, nous devons étudier très minutieusement les répercussions sur les intérêts canadiens.

Je crois que le ministre des Transports (M. Marchand) s'est déjà dit porté à appuyer son projet de flotte marchande canadienne. Les circonstances qui ont forcé le Canada à abandonner sa flotte de marine marchande après la Seconde Guerre mondiale ont beaucoup changé. La convention favorise les compagnies maritimes nationales, mais la définition englobe même les navires étrangers affrétés. Ainsi, l'adhésion à la convention n'engagerait pas le Canada à établir une marine marchande.

LES TRANSPORTS AÉRIENS—LE DÉFAUT DU MOTEUR À RÉACTION PRATT AND WHITNEY—LA MODIFICATION ENJOINTE AUX COMPAGNIES AÉRIENNES

M. Dan McKenzie (Winnipeg-Sud-Centre): Madame l'Orateur, le sujet dont je parlerai ce soir touche directement ou indirectement un grand nombre de Canadiens. C'est celui de la sécurité sur nos lignes aériennes canadiennes. C'est un sujet que j'étudie depuis longtemps.

[M. Forrester.]

Le ministre des Transports (M. Marchand) m'a confirmé qu'on allait apporter une modification sur laquelle je m'étais renseigné aux moteurs Pratt and Whitney installés sur les avions des lignes aériennes canadiennes. Je m'en réjouis, mais je suis très préoccupé par certains autres problèmes dans ce domaine. En 1974, nous avons vu grimper le nombre des victimes lors de vols commerciaux à l'étranger. Aux États-Unis, en 1974, plus de deux fois plus de passagers et de membres de d'équipage ont perdu la vie qu'en 1973, le nombre de victimes par 100 millions de passagers-milles étant passé de .122 à .256.

J'ai un certain nombre de question à poser au ministre des Transports, pour m'assurer que ce taux croissant d'accidents mortels ne gagne pas les services aériens du Canada. Nous avons eu de la chance à ce jour, mais nombre d'incidents récents donnent à croire de plus en plus que le ministère des Transports ne remplit pas sa tâche en ce qui concerne la sécurité aérienne. Ainsi, l'année dernière, on apprenait qu'une cargaison aérienne dangereuse était souvent transportée mal emballée et mal étiquetée, et l'équipage aérien et l'équipe au sol ne savaient pas ce qu'elle contenait.

En outre, il semble que, le ministère des Transports n'ait pas exercé de surveillance quant à certains problèmes de systèmes d'air sur des compagnies aériennes naviguant au Canada. J'ai en ma possession un document sur l'entretien à Air Canada déclarant que le vol 526 en provenance de Québec, le 26 mars 1974, a subi une dépressurisation et que 40 p. 100 des masques n'ont pas distribué d'oxygène. La direction de la société a par la suite déclaré que tous les masques avaient fonctionné «selon les limites de tolérance». Elle a admis, cependant, que la société Douglas a tenu une réunion, en octobre 1974, avec plusieurs compagnies aériennes au sujet des dispositifs de pressurisation et d'oxygène des DC-9 qui sont considérés comme «plus dangereux» que ceux des autres avions. Air Canada a par la suite effectué 22 modifications des dispositifs en question dont on avait assuré la sécurité deux mois auparavant. La différence entre ces informations exige une enquête.

● (2220)

Lundi dernier au soir, l'aéroport international de Winnipeg a été fermé pendant trois heures. Pourtant, pendant cette période, un appareil L-1011 d'Air Canada a été autorisé à y atterrir. La direction de l'aéroport a déclaré que l'appareil avait un moteur défectueux et qu'il devait atterrir d'urgence. En même temps, Air Canada déclarait que l'avion n'était aucunement avarié. Même si le désordre règne dans d'autres sections du ministère des Transports, les activités dont il est question mettent en cause un organisme de réglementation à qui est confiée chaque jour la vie de milliers de personnes et dont les erreurs peuvent être tragiques et fatales.

La première page du numéro de ce matin de la *Gazette* de Montréal contient un article intitulé «Les bénéficiaires en première classe et la sécurité en deuxième, sur les lignes aériennes». Voici ce que dit l'article:

On viole régulièrement les règles de sécurité sur la plupart des vols commerciaux au Canada, y compris ceux d'Air Canada et de CP Air, pendant que les employés des lignes aériennes et les autorités fédérales ferment les yeux.

L'article, fort bien documenté, dit ensuite que bon nombre d'employés des lignes aériennes déclarent qu'on enfreint tout naturellement les règles concernant le chargement de bagages trop volumineux pour être placés sous les sièges et l'interdiction aux passagers de s'asseoir à côté