

Accidents de transport

La question essentielle que je désire poser au député aujourd'hui est celle-ci: A son avis, ces mesures sont-elles justifiées et n'interdisent-elles pas aux Canadiens l'accès des aéroports, sans compter qu'elles constituent un obstacle majeur à la sécurité?

M. Whittaker: Le député soulève un aspect que nous examinons depuis un bon moment, mais surtout depuis quatre ans. Le petit transporteur est aux prises avec une hausse des coûts à cause de la réglementation. Je dirai que les réductions subséquentes à ces chapitres que nous avons constatées aux États-Unis par suite de la déréglementation, et l'augmentation des frais ont entraîné une baisse considérable du service et de l'entretien des sociétés aériennes. Celles-ci s'efforcent de réaliser des économies de bouts de chandelle dans l'espoir de maintenir en vol leurs appareils à tout prix, estimant que pour survivre elles doivent continuer de faire voler leurs avions sans se soucier de la sécurité. Suite à la déréglementation, elles ont tendance à couper sur bien des plans. Le gouvernement ajoute encore à ce problème par son attitude à l'égard de la sécurité, du fait que le nombre des inspecteurs et des contrôleurs de la circulation aérienne est insuffisant. Le député a soulevé un aspect intéressant au sujet des pistes parallèles à Vancouver.

Alors que j'étais assis récemment dans la salle d'attente d'un aéroport, j'ai calculé la fréquence à laquelle les avions atterraient sur l'une des pistes. La moyenne était d'environ un avion toutes les 1,32 minutes. Je les ai comptés ainsi pendant environ une heure et demie. Les avions atterraient sur une seule piste. C'était de gros avions. De toute évidence, les aéroports comme celui de Vancouver doivent utiliser de larges pistes parallèles et embaucher de nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne. J'estime que nous devons embaucher plus de contrôleurs de la circulation aérienne non seulement à l'aéroport de Vancouver, mais aux aéroports intérieurs de Vancouver et de Victoria où le trafic aérien s'est intensifié depuis quelque temps.

Si le gouvernement était vraiment sérieux à propos de la sécurité dans le domaine de la circulation aérienne, il débloquerait les crédits nécessaires, il ne procéderait pas à des coupes comme celles qu'il a faites, et il fournirait les ressources financières nécessaires pour assurer la formation d'un nombre suffisant de contrôleurs de la circulation aérienne non seulement à l'aéroport international de Pearson, mais à tous les aéroports du Canada, surtout dans la région de Vancouver.

Mme Hunter: J'aimerais aborder un autre aspect du projet de loi concernant les moyens de repérer les lacu-

nes sur le plan de la sécurité et la formulation de recommandations visant à réduire ces lacunes.

Le Bureau d'enquête sur les accidents de transport proposé a pour mission de faire de telles enquêtes. Au sujet des déversements de pétrole et vu que le gouvernement a été très réceptif à nos demandes d'enquête publique, j'estime que le bureau, qui n'impute pas de torts mais formule des recommandations, représente ce que nous essayons d'obtenir du gouvernement. Nous ne cherchons pas tellement à attribuer des torts. Nous voulons surtout savoir comment empêcher que se reproduisent des accidents comme ceux qui sont survenus sur la côte ouest de l'île de Vancouver et de Valdez.

Ma circonscription, Saanich-les-Îles-du-Golf, subira toutes sortes de conséquences. A cause des initiatives prises par Trans Mountain Oil Pipe Line à Vancouver, il y aura une augmentation du trafic pétrolier dans le golfe de Georgie, qui baigne les Îles-du-Golfe. Si cette enquête publique n'est pas ordonnée, et qu'il n'y ait pas de recommandations sur la sécurité du transport des marchandises, il est probable que cet accroissement du trafic de navires-citernes se soldera par un autre déversement de pétrole qui ruinera l'existence de mes mandants ainsi que l'économie de ma circonscription.

Je demande au gouvernement d'envisager de revêtir les pétroliers d'une coque double, d'imposer un moratoire au forage au large des côtes et d'investir dans la recherche sur les moyens de contrer efficacement les déversements de pétrole.

A maintes reprises, nous avons demandé une enquête publique. Dans ma circonscription, située entre Vancouver et l'État de Washington, il y a une raffinerie, à Cherry Point, où les pétroliers se rendent régulièrement. Ce Bureau d'enquête sur les accidents de transport serait certainement un organisme neutre, non menaçant, à qui le gouvernement pourrait confier le soin de mener cette enquête publique.

Je demande au député d'Okanagan—Similkameen—Merritt (M. Whittaker) s'il souhaite traiter de cet aspect du projet de loi.

• (1650)

La présidente suppléante (Mme Champagne): Il ne reste que très peu de temps, mais j'accorde au député d'Okanagan—Similkameen—Merritt (M. Whittaker) la possibilité de répondre.

M. Whittaker: Merci, madame la Présidente. Il est question de la partie du projet de loi sur le transport maritime. Comme je les perçois, les dispositions du projet de loi et les structures du bureau ne sont pas véritable-