

conflit entre les membres et les enquêteurs qui se jugent indépendants.

J'insiste sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne pour deux raisons. Je me rends bien compte que ce sont de vieilles histoires au moment où nous examinons ce projet de loi, mais c'est un projet de loi que les libéraux ont présenté. Il est intéressant d'entendre l'opinion des députés libéraux, surtout des nouveaux, qui prétendent que c'est une vieille histoire et que cela a été terrible. Il faut leur rappeler que c'est une idée de leur parti. Nous devons accepter notre part des responsabilités pour les erreurs passées.

On ne risque guère de se tromper à mon sens en disant que ce projet de loi est une réincarnation de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Je me demande si c'est le bon moment. Nous avons beaucoup à faire au cours de cette session. Nous devons également nous rappeler que deux enquêtes très importantes sont en cours, l'une sur l'écrasement de Dryden et l'autre sur celui de Gander. Or, j'ai le sentiment que ces enquêtes donneront lieu à d'importantes recommandations qui s'apparenteront à l'analyse de ce projet de loi. Ainsi, il est peut-être dans l'intérêt du Parlement d'attendre que nous recevions les rapports préliminaires sur ces enquêtes pour connaître les recommandations qui seront faites.

Nous sommes heureux de faire l'étude de ce projet de loi. En effet, nous étions très enthousiastes à l'idée de savoir qu'il serait adressé au Comité permanent des transports plutôt qu'à un comité législatif, comme c'est le cas habituellement. Nous étions heureux parce que nous reconnaissons la très grande compétence en la matière des membres du Comité permanent des transports.

À l'heure actuelle, au moins 1 200 enquêtes sont terminées ou restent à faire. En effet, il y a actuellement 1 200 enquêtes indépendantes en suspens. Nous avons donc intérêt à nous hâter, au cours des semaines qui viennent, pour mettre sur pied le Bureau d'enquête sur les accidents de transport. Dieu sait que nous ne pouvons pas continuer à traiter les cas à mesure qu'ils se présentent, comme nous l'avons fait ces dernières années.

Accidents de transport

Il importe de reconnaître que ce projet de loi se présente un peu tard. Il ne contribuera pas à court terme à améliorer toute la question de la sécurité aérienne, ferroviaire et maritime, mais il aidera à déterminer ce qui a mal tourné, qui sont les responsables, quels étaient les problèmes et ainsi de suite. Au mieux, il permettra de formuler des recommandations afin que des problèmes soient évités dans l'avenir.

Je me dois de formuler au moins une critique à l'endroit du gouvernement relativement à ce projet de loi. Il suffit d'examiner attentivement la situation pour se rendre compte que la source de beaucoup des problèmes que nous connaissons aujourd'hui dans le domaine de la sécurité aérienne, maritime et ferroviaire, sans parler du transport de produits par pipeline, n'est nulle autre que cette idée de déréglementation que le gouvernement impose aux Canadiens depuis de nombreuses années maintenant. Le gouvernement a décidé de déréglementer ce secteur vital de notre économie que sont les transports, et je dis vital parce que notre pays est le deuxième au monde en superficie. Nous avons été témoins des effets de la déréglementation de l'industrie des transports aux États-Unis, initiative du gouvernement Reagan. Les résultats ont été atroces. Le nombre d'accidents a augmenté, la sécurité a été gravement compromise. C'est la réalité, et il existe d'innombrables exemples pour le prouver.

Pourtant, notre gouvernement a quand même suivi aveuglément les traces de M. Reagan, et nous voyons maintenant les résultats. Nous constatons maintenant que notre secteur des transports n'est plus aussi sûr. Nous voyons les effets de la déréglementation lorsque nous passons par l'aéroport de Toronto et que nous devons attendre deux ou trois heures sur la piste avant de pouvoir décoller.

Ceux d'entre nous qui vivent dans des localités éloignées et qui avaient accès comme les autres à des services de qualité doivent maintenant se contenter de services minimaux. Dans certaines petites localités où il y avait auparavant un certain nombre de vols chaque jour, il n'y a plus qu'une arrivée et un départ. Autrement dit, on constate une détérioration réelle des services, sans parler des prix. On s'imaginait que, grâce à la déréglementation, la concurrence allait s'intensifier, ce qui ferait baisser les prix. Je ne crois pas qu'il y ait encore des gens qui soient