

Un autre membre de la délégation canadienne était Ian Umbach. Il a déclaré devant la Commission Moshansky que les inspecteurs aériens arrivaient difficilement à suffire à la tâche. À la page 879 de son rapport, on lit l'échange suivant entre Umbach et le commissaire:

Q. Aviez-vous demandé à vos supérieurs de vous envoyer du renfort?

R. Oui.

Q. Le nombre que vous demandiez était-il inclus dans les 1 150 années-personnes exigées?

R. Oui.

Q. Quels messages receviez-vous de vos supérieurs?

R. Sauf la perte d'une année-personne, nous n'obtenions aucune réponse.

Q. Quelles en étaient les raisons, à votre avis?

R. Nous devons faire des compressions.

Le commissaire: Vous deviez faire des compressions?

Le témoin: Des compressions.

Le commissaire: Dans le personnel?

Le témoin: C'est ça.

Q. Ainsi, vous demandiez plus d'inspecteurs alors qu'en fait on vous en enlevait?

R. Oui.

Q. Et votre charge de travail? Était-elle attribuée à d'autres ou diminuée?

R. Non.

Q. Que s'est-il passé?

R. Nous nous sommes habitués à en faire plus avec moins.

C'est ça le point crucial, monsieur le Président, faire plus avec moins. À maintes reprises, l'opposition a parlé de la nécessité de ressources suffisantes, mais elle n'a reçu que les assurances du ministre que le gouvernement avait la situation bien en main.

J'ai questionné le ministre des Transports et le porte-parole de notre parti pour les transports; le député d'Ottawa l'a fait aussi, tout comme les députés de notre parti qui viennent du Nord. Si vous voulez avoir un exemple de manipulation des chiffres, je vous prie de vous reporter à la question que j'ai posée mardi dernier et qu'on trouve à la page 9093 du hansard:

Jeudi dernier, le ministre des Transports a affirmé à la Chambre que le nombre total d'inspecteurs. . .

C'est-à-dire le nombre total d'inspecteurs aériens.

Les crédits

...est passé de 456, en 1985, à 569, en 1991. Selon le ministre des Transports de l'époque, qui est le vice-premier ministre aujourd'hui, il y avait non pas 456 inspecteurs, mais bien un peu plus de 600.

On a demandé combien il y avait d'inspecteurs aériens. La réponse a été 456. Mais quand cette même question a été posée en 1985, on avait dit qu'il y en avait plus de 600.

Le vice-premier ministre actuel, qui était ministre des Transports à l'époque, avait parlé une journée de 600 inspecteurs, puis avait précisé le lendemain qu'il y en avait 614. La question posée visait à savoir combien il y avait d'inspecteurs dans l'ensemble de l'industrie. C'est la réponse qui nous a été donnée. C'est la triste réalité.

Les employés au sol de Transports Canada sont inquiets devant la pénurie d'inspecteurs. Ils ont prévenu à maintes reprises les gestionnaires supérieurs et les hauts fonctionnaires de Transports Canada des manquements aux normes de sécurité, mais ces avertissements sont toujours tombés dans l'oreille de sourds.

Dans des documents publiés ultérieurement, on a même admis que Transports Canada ne respectait pas les exigences, pour ce qui est du nombre d'inspecteurs en poste. En 1987, une étude préliminaire de la réglementation aérienne a été réalisée par le sous-ministre adjoint de l'Aviation. Cet examen interne des conséquences de la déréglementation montrait clairement que Transports Canada ne pouvait pas augmenter le volume de travail des services des certificats et d'inspection. Une partie du sommaire administratif de ce rapport préliminaire reprenait des préoccupations déjà formulées au sujet de l'opposition inéluctable entre les mesures de sécurité et la très importante question d'argent.

• (1130)

Cela est très clair à la page 978 du rapport Moshansky. On y traite de l'examen préliminaire du règlement de l'aviation effectué en juin 1987:

La réforme de la réglementation de l'industrie des compagnies aériennes exploitées au Canada a été annoncée au moment où le ministère ne possédait pas le nombre suffisant de ressources compétentes, n'avait pas fait la planification nécessaire ni établi les méthodes d'exploitation requises, et ne pouvait pas faire appliquer la réglementation pour surveiller l'industrie aéronautique et l'encourager à respecter la législation, la réglementation et les normes sur la sécurité. À cet égard, le ministère se trouvait à peu près dans la même situation que la FAA au moment de la déréglementation. Plus