

portance des inspecteurs et de la surveillance dans le contexte de la déréglementation.

Je vais en lire quelques passages puis je reviendrai aux recommandations du juge Moshansky. Si vous mettez tout ça ensemble vous découvrirez exactement ce qui manque dans toute cette affaire. Abordons certains points concernant la sécurité. Au paragraphe 4 de l'annexe de ce document on peut lire:

4. Une densité d'inspection annuelle de 100 p. 100 est un idéal, pas une obligation. À la quantité, on préfère pour l'instant la qualité afin de se consacrer à des inspections plus fréquentes et plus poussées des transporteurs et des activités à plus haut risque.

5. Les mesures suivantes ont été prises en vue de déterminer les besoins réels d'inspection, de prévoir ce qu'ils seront à l'avenir et d'assurer l'efficacité maximum du personnel dans ce domaine.

a) Un processus de contrôle du rendement a été mis en oeuvre ce qui fera s'accroître l'efficacité des inspections.

b) Des programmes de formation spécialisée ont été élaborés à l'intention des préposés aux inspections réglementaires pour accroître l'efficacité de leur travail.

Ces questions dont je viens de vous parler faisaient déjà partie des sujets de préoccupation soulevés en 1984 dans le rapport du vérificateur général. Si l'on jette un coup d'oeil aux 191 recommandations du juge Moshansky, on se rend compte qu'il revient à la charge—en fait, il est question d'inspection de sécurité et de surveillance dans presque chacune des 191 recommandations—mais il propose, à peu de choses près, les mesures que la direction avait recommandées en 1986.

• (1540)

Dans le chapitre 25, qui parle de la performance de la direction, la recommandation 105, stipule que Transports Canada doit s'assurer que l'Ordonnance sur la navigation aérienne, Série VII, numéro 2, article 5, soit modifiée de façon à énoncer clairement les fonctions, les responsabilités et les qualifications afférentes à tous les postes de direction d'un transporteur aérien qui y sont mentionnés.

La recommandation 106 porte que, une fois que les critères uniformes prévus à la recommandation 105 auront été établis et publiés, Transports Canada s'assurera que toute candidature à un poste de direction d'un transporteur aérien respecte les critères avant d'être approuvée.

À la recommandation 107, ont lit ce qui suit: «Que Transports Canada surveille et contrôle de façon suivie et adéquate les programmes de mise en service de nouveaux avions par les transporteurs aériens canadiens.»

Les crédits

Il est difficile de croire que le gouvernement faisait état en 1986 de l'importance de faire ce genre de chose, c'est-à-dire s'assurer qu'il y ait des mécanismes de protection et de surveillance, alors que le juge Moshansky laisse aujourd'hui entendre dans son rapport que ce qui devait être fait ne l'a pas été.

Je ne peux m'empêcher de me demander ce qui se passe à Transports Canada.

Dans le peu de temps qu'il me reste, je voudrais effleurer une question fort importante. Elle concerne le ministre lui-même—si je peux finir par me retrouver dans mes papiers.

Il est essentiel que les gens se rendent compte de l'importance que cela a. Je me reporte au chapitre 37 du rapport qui traite de gestion de la sécurité et de l'organisation de Transports Canada. On dit: «Que Transports Canada propose un amendement à la Loi sur l'aéronautique pour que soient énoncées clairement les responsabilités du ministre en matière de sécurité aérienne. L'amendement devrait insister sur la responsabilité du Ministre de façon à assurer que l'agencement du ministère permette au ministre d'être toujours informé précisément de la capacité de son ministère à s'acquitter efficacement de son mandat. . .»

Le président suppléant (M. DeBlois): Le temps du député est expiré.

M. Nault: Je vous remercie, monsieur le Président. Si vous me le permettiez, je pourrais terminer très rapidement.

Le président suppléant (M. DeBlois): La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Nault: Je vous remercie, monsieur le Président, et je m'excuse d'avoir un peu dépassé la limite de 10 minutes qui m'était accordée. Il faut dire que c'est un peu court pour une question de cette importance.

J'ai demandé aux députés des deux côtés de la Chambre de me permettre de présenter la motion suivante, avec l'appui de mon collègue de Thunder Bay—Nipigon:

Que la Chambre demande également au gouvernement de reconnaître publiquement le courage de l'hôtesse de l'air, Sonia Hartwick, des survivants du vol 1363, ainsi que des hommes et des femmes de la ville de Dryden qui ont participé aux efforts en vue de secourir les passagers de l'avion d'Air Ontario qui s'est écrasé le 10 mars 1989.

Je vous remercie, monsieur le Président, et je remercie également tous les députés de m'avoir permis de faire figurer au compte rendu cette motion très importante.