

Les crédits

Les gens qui nous écoutent et qui nous regardent ne sont pas obligés de nous croire sur parole, le député de Hamilton-Ouest, moi ou n'importe quel autre député de l'opposition, quand on parle des causes de l'écrasement de l'avion à Dryden ou des raisons pour lesquelles d'autres facteurs qui influent sur la sécurité du public voyageur ne garantissent toujours pas aux Canadiens les meilleurs services possibles ainsi que l'application rigoureuse des lois et des règlements qui sont censés les protéger.

Tout y est, dans le rapport du juge Moshansky. Les ministériels ont beau répéter sur tous les tons et à tour de rôle que tout va bien, il ressort clairement de ce document que depuis sept, presque huit ans Transports Canada n'a cessé de prévenir le gouvernement que les ressources étaient tout simplement insuffisantes pour garantir la sécurité du public voyageur.

Qu'il suffise de mentionner l'étude de base A réalisée en 1984, la constitution d'une commission de contrôle des programmes, les mises en garde contre les conséquences de la déréglementation sur la sécurité, émises par l'Association canadienne des pilotes de ligne en 1985. De plus, en mars 1985, le vérificateur général exprimait des inquiétudes similaires à l'égard du manque de ressources.

Le groupe de travail Nielsen—l'homme de main, par excellence—recommandait l'augmentation immédiate des effectifs pour permettre au ministère de poursuivre l'application des règlements afin de garantir la sécurité des vols. Vers la fin de 1985, un haut fonctionnaire de Transports Canada a fait un certain nombre de visites aux États-Unis pour mettre à profit l'expérience acquise par les Américains en cette matière.

Presque tout ce qui s'est fait depuis—réduction du nombre d'inspections, affectation d'inspecteurs non qualifiés, qui n'avaient pas reçu la formation appropriée, dans les régions—et qui a réduit l'assurance que confère la réglementation à laquelle les Canadiens ont droit, aurait pu être prédit en lisant la boule de cristal que constitue l'expérience américaine de la déréglementation.

En mai 1986, les mêmes mises en garde étaient formulées dans le rapport intitulé «La sécurité aérienne dans un milieu en évolution».

En 1989, mon collègue et moi avons soulevé à la Chambre la question de la sécurité aérienne et des ressources en personnel. Et encore en 1990.

Le gouvernement s'entête et refuse d'admettre que, quand il adopte des lois et de nouvelles mesures qui accroissent considérablement la charge de travail, il doit être disposé à fournir les ressources nécessaires pour garantir le bon fonctionnement des règlements et des mesures, à moins qu'il ne préfère mettre la sécurité du public en péril.

Nous avons un conflit évident que le gouvernement refuse aveuglément de reconnaître depuis plus de sept ans entre deux de ses politiques: d'une part la déréglementation, qui impose plus de travail à faire, jusqu'à 400 fois plus dans le cas de l'inspection des avions, et d'autre part la réduction des effectifs—c'est-à-dire plus de travail et moins de gens pour le faire.

Nous observons la même chose dans les services de la marine à Transports Canada. Un rapport publié depuis maintenant plus d'un an signale que les services de la marine n'ont pas les ressources suffisantes pour répondre aux situations d'urgence dans les voies navigables. Les mêmes rapports lancent des avertissements similaires dont le gouvernement ne tient pas compte depuis de nombreuses années en signalant que la sécurité du transport terrestre diminue elle aussi.

Dans tous les ministères—et c'est pourquoi je soulève la question de façon aussi urgente, même avec si peu de temps pour le faire—la diminution des ressources, le manque de formation, la perte de fonctionnaires hautement qualifiés mettent en danger la santé et la sécurité des Canadiens.

J'invite le gouvernement à examiner, ministère par ministère, l'impact qu'a eu son programme de réduction des effectifs, à voir combien de règlements et de lois du Parlement ne sont pas appliqués en matière de protection et de sécurité, simplement parce que le gouvernement a refusé de fournir les ressources nécessaires.

Mme le vice-président: Je dois malheureusement interrompre la députée.

[*Français*]

Comme il est 18 heures, il est de mon devoir de faire savoir à la Chambre que, conformément à l'article 81(17) du Règlement, les délibérations relatives à la motion sont terminées.

[*Traduction*]

Conformément au paragraphe 30(7) du Règlement, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.