

*Les crédits*

mécanismes de soutien et les ressources qui l'assureront d'une croissance aussi vive que constante.

Je voudrais vous ramener, monsieur le Président, à l'excellent rapport, d'une grande portée, de la commission d'enquête sur l'accident aérien de Dryden. Le président de cette commission, le juge Virgil Moshansky, s'est livré à un examen très approfondi de Transports Canada et de la ligne aérienne dont un des avions s'est écrasé dans le tragique accident survenu le 10 mars 1989. On lit ce qui suit dans le volume 3 du rapport: «Pendant les audiences tenues au cours de cette enquête sur l'accident de Dryden, j'ai souvent entendu les témoins, responsables de la réglementation de Transports Canada se plaindre de leur incapacité à répondre efficacement à la demande croissante de services de certification, d'inspection et de surveillance des transporteurs aériens.» Selon ces témoins, la charge de travail qu'imposent la certification, l'inspection et la surveillance créée par les changements rapides de l'industrie des transporteurs aériens n'a pas été accompagnée d'une augmentation similaire des ressources de l'organisme de réglementation de Transports Canada.

• (1120)

Le resserrement des ressources est la conséquence de l'introduction presque simultanée de deux politiques du gouvernement fédéral en 1984, soit la réforme de la réglementation économique de l'industrie des transporteurs aériens et la réduction du déficit. Cette dernière politique imposait des restrictions budgétaires sur les services offerts par le gouvernement fédéral. L'effet combiné de ces deux politiques a mis le personnel de Transports Canada responsable de réglementer la sécurité du transport aérien dans une situation difficile.

À l'époque de la déréglementation, opérée sous l'ancien ministre des Transports qui est devenu aujourd'hui le vice-premier ministre, la politique s'intitulait «Aller sans entraves». On s'inquiétait de ce que le gouvernement cherchait à réaliser avec la déréglementation. L'opposition officielle a bien déclenché la sonnerie d'alarme, mais le ministre des Transports de l'époque continuait de se faire rassurant en affirmant que tout irait pour le mieux dans le meilleur des mondes. En effet, voici ce qu'il disait, monsieur le Président, en 1984: «Je vous affirme sans équivoque que le gouvernement n'a pas l'intention de proposer ni de promouvoir une réforme de réglementation économique qui irait à l'encontre des normes de sécurité.»

Pourtant, ce n'était pas ce que son sous-ministre disait. Je cite de nouveau le rapport Moshansky. Voici les propos

du sous-ministre des Transports, tels qu'ils sont rapportés à la page 874:

On ne peut pas en parler. . .

C'est-à-dire de la réforme de la réglementation économique.

. . . sans parler d'une autre politique du gouvernement. Tout à l'heure, j'ai dit que nous allions mettre en oeuvre la politique imposée par le ministre des Transports. En fait, cela signifie que lorsque des politiques aussi importantes sont annoncées, nous devons les mettre en oeuvre car ce sont des politiques du gouvernement, du ministère, des décisions politiques du gouvernement.

Or, la réduction du déficit est une autre grande priorité du gouvernement. Les premières mesures prises en ce sens ont été annoncées par M. Wilson en novembre 1984 dans son discours sur l'économie. Ces mesures ont frappé de plein fouet notre ministère.

Dans le budget de mai 1985, notre ministère a été visé une seconde fois par les objectifs de réduction du déficit. Pour la planification financière, cette réduction a fait mal, surtout après celle de novembre 1984.

Voilà ce que disait, en 1984, le sous-ministre du ministre des Transports d'alors. De toute évidence, le ministre poursuivait deux objectifs diamétralement opposés: promouvoir la sécurité et faire des économies.

Nous le savons tous, nous en sommes tous bien conscients et nous l'avons répété à maintes reprises à la Chambre, on ne transige pas avec la sécurité.

En 1985, constatant le problème, le ministère s'est penché sur le phénomène de la déréglementation aux États-Unis. Il a confié à ses représentants la mission d'aller aux États-Unis pour recueillir le point de vue des responsables de la Federal Aviation Administration, la FAA, qui faisait l'expérience de la déréglementation depuis six ans. C'est grâce à cette mission que Transports Canada a pris conscience du fait que la déréglementation aux États-Unis avait nécessité une augmentation considérable du nombre d'inspecteurs de la sécurité. On s'est rendu compte, à Transports Canada, que si la déréglementation avait pour objectif une expansion du transport aérien, il fallait pour cela accroître le nombre d'inspecteurs. Aux États-Unis, le nombre d'inspecteurs a donc rapidement augmenté.

La délégation canadienne était dirigée par Donald Douglas, qui était alors directeur du service des permis et des certificats.

J'ai ici, à titre d'information, une note rédigée pendant cette rencontre cruciale, et je voudrais la lire aux fins du compte rendu. Cette note renferme des observations faites par des membres de la délégation canadienne à leur retour du siège de la FAA à Washington, le 20 décembre 1985: «La FAA vient tout juste d'annoncer qu'elle allait engager 500 nouveaux inspecteurs sur trois ans pour faire face aux effets de la déréglementation. La FAA prévoit aussi d'engager 1 000 contrôleurs aériens.»