

*Les crédits*

Mais comment a évolué la sécurité? Le gouvernement a parlé de déréglementation en 1985 et l'industrie avait commencé à la planifier avant même qu'elle ne devienne réalité. On nous a parlé d'un accroissement du volume du trafic, aérien notamment, et du nombre de passagers, mais on n'a pas planifié de système de sécurité pour faire face à cette nouvelle situation, nous avons plutôt constaté une baisse du niveau de sécurité.

Il y a moins de contrôleurs aériens aujourd'hui qu'avant le début de la déréglementation. À ce moment, il y en avait 1 800 et aujourd'hui, il y en a 1 400.

Au moment où il a commencé à parler de déréglementation en 1985, le gouvernement a gelé le nombre de contrôleurs aériens sortant de l'école de formation de Cornwall. Plutôt que de planifier en prévision des besoins accrus, ils ont gelé le nombre de contrôleurs. Pourquoi? Parce que les conservateurs sont animés par ce que l'on appelle une idéologie et qu'ils ne peuvent pas s'en dégager.

Aujourd'hui, le ministre des Transports est obligé de faire des pieds et des mains pour que l'on forme plus de contrôleurs à Cornwall. Dans son rapport, le juge Moshansky laisse entendre qu'il nous manque 400 contrôleurs aériens pour respecter les normes minimales.

Savez-vous combien d'inspecteurs d'avions des lignes aériennes commerciales nous avons aujourd'hui? Nous en avons 31. En 1988, une fuite nous permettait d'apprendre que selon une note de service confidentielle du ministère, on évaluait le nombre d'inspecteurs requis à 41.

Aujourd'hui, en 1992, il en manque encore 10 pour atteindre le seuil fixé en 1988 et le gouvernement a l'audace et la témérité—un des mots favoris du premier ministre—de dire qu'il a toujours comblé au fur et à mesure les besoins en matière de sécurité, que ce soit en termes de réglementation ou de systèmes de sécurité.

Pour ce qui est de libérer la circulation aérienne, si les Américains doivent faire une plus grande utilisation de notre espace aérien—beaucoup plus sûr à mon avis que celui des États-Unis—qu'est-ce que cela signifiera pour le transport des Canadiens? A-t-on au moins prévu, en ce qui concerne la sécurité, d'harmoniser—un autre terme favori du premier ministre—d'harmoniser leur système avec le nôtre et non l'inverse? Le ministre ne dit pas grand-chose quand vient la question de déréglementation ou celle d'un accord pour libérer la circulation aérienne entre les deux pays.

Le juge Moshansky a dit essentiellement de façon très brutale et en termes francs et précis que la déréglementation du ciel, jointe à des mesures d'austérité financière ont nui à la sécurité du transport aérien. C'est essentiellement ce qu'il a dit. Ainsi que l'a fait remarquer notre porte-parole, ensemble la politique budgétaire et la déréglementation ont provoqué une collision en plein air, faisant une victime—la sécurité.

Nous ne voulons pas être alarmistes. Nous n'avons nullement l'intention d'effrayer les passagers. Je pense en fait que malgré les mesures prises par le gouvernement, notre infrastructure est encore solide.

Ce que je veux dire, c'est que si l'on veut déréglementer, accroître la circulation aérienne, assurer un plus grand nombre de mouvements avec des flottes qui ne sont pas nouvelles, il est logique que la sécurité soit renforcée. Or, elle est réduite pour des raisons financières attribuables à l'idéologie du gouvernement.

C'est la même chose chez nous, à Toronto. Le ministre de la Défense nationale décrète qu'il faut rationaliser les dépôts de Moncton, de Downsview et de Montréal à cause des compressions budgétaires. Très bien! Il faut donc réaliser une étude en 1990, pour le compte du gouvernement, afin de connaître le meilleur endroit où regrouper les dépôts.

Le rapport que le groupe chargé de l'étude de productivité lui présente en 1990 comporte quatre recommandations. Le premier choix du point de vue de la rentabilité était Kingston. En effet, ce choix s'imposait logiquement, compte tenu des considérations militaires et financières ainsi que de l'emplacement de Kingston, entre Montréal et Toronto. Le lieu le moins indiqué d'entre tous, dans tout l'axe Toronto-Kingston-Montréal, du point de vue de la viabilité économique était Montréal. Où le ministre a-t-il décidé de regrouper les dépôts? À Montréal.

Je ne veux pas susciter de rivalité entre les régions ou les villes, ni comparer le coût économique de Toronto à celui de Montréal. Car l'économie montréalaise est en aussi piètre état que celle de Toronto, voire pire.

Par contre, j'estime qu'on ne devrait pas traiter de la sorte les 300 personnes qui travaillent à Toronto. Cela veut dire 300 emplois de moins à Toronto. Une perte très concrète et très réelle. J'ai rencontré les personnes visées ainsi que le syndicat qui les représente, et elles m'ont fait parvenir des lettres. Elles n'arrivent pas à comprendre ce qui pousse le gouvernement à agir de la sorte.