

Les crédits

Par conséquent, l'argument du député selon lequel les cioux sont plus sécuritaires parce qu'il y a plus d'avions et plus d'heures de vol ne tient pas debout. Les rapports des organismes révèlent une hausse non seulement du nombre d'accidents, mais aussi de leur pourcentage par 100 000 heures. Il y a eu une augmentation, pas une baisse.

Voici ma question au député. Pourquoi le gouvernement persiste-t-il à tout confondre dans ce débat au lieu d'être honnête avec la population canadienne et de dire: «D'accord, le pourcentage d'accidents a augmenté et voici ce que nous allons faire pour le réduire»?

M. Richardson: Monsieur le Président, ce genre de discussion pourrait durer longtemps. Les faits me semblent clairs. Le député a dit dans sa longue entrée en matière que nos chiffres n'étaient pas satisfaisants. C'est ce qu'il a dit, et il vient de l'admettre. Nos chiffres, les chiffres du ministre des Transports et de son ministère sont exacts. Le taux des accidents n'a pas augmenté au Canada. Je pense que le député fait allusion aux seuls transports aériens.

Je tiens à répéter que nous venons de terminer une enquête de trois ans sur un écrasement d'avion. Le rapport Moshansky a été déposé récemment et je crois que le député est au courant que, la semaine dernière, le juge Moshansky, qui vient de terminer ce rapport très détaillé et cette évaluation très poussée, a dit que le Canada avait l'un des réseaux de transport aérien les plus sûrs du monde. Voilà qui me semble éloquent.

M. Keyes: Monsieur le Président, je répète que c'est pour moi un honneur de prendre part au débat sur cette motion qui porte sur la déréglementation des transports au Canada.

Il n'est pas inutile de rappeler le texte de la motion:

Que la Chambre condamne le gouvernement de ne pas admettre que la déréglementation de l'industrie canadienne des transports s'est avérée un échec et a en fait entraîné une diminution du nombre de transporteurs aériens, une diminution des emplois, une hausse des prix, une réduction du service et de la sécurité en matière de transport aérien, routier et ferroviaire.

Pour l'essentiel, la motion porte juste, mais je voudrais faire une réserve importante au sujet des intentions qu'elle traduit. Ce qu'elle dit sur la hausse des prix et les pertes d'emplois est juste. Ce qui importe le plus, toutefois, c'est l'échec absolu du gouvernement qui ne s'est pas bien préparé à maîtriser la créature qu'il a libérée. En effet, nous croulons sous le poids de documents qui

débordent d'exemples montrant que le gouvernement a échoué dans la gestion de la déréglementation.

Je voudrais citer d'autres problèmes à Transports Canada qui, c'est du moins notre point de vue, de ce côté-ci de la Chambre, ont fait obstacle à tout effort réel de réforme dans le réseau des transports.

Les titulaires se succèdent à un rythme effarant à la tête du ministère des Transports. Les ministres sont remplacés au moindre prétexte lorsqu'il y a des remaniements ministériels. Cela complique gravement la mise en oeuvre de tout changement qui peut s'amorcer dans le réseau lorsque le ministre commence à bien connaître le ministère.

Cette difficulté, elle m'a été signalée directement par l'un des cinq ministres qui ont eu la charge des Transports sous le gouvernement actuel. Je ne vous dirai pas de qui il s'agit. Je ne vais pas le nommer, mais il se reconnaîtra. Un soir, alors que nous dînions avec d'autres membres du Comité des transports, il m'a dit: «Merde, je ne faisais que commencer à prendre les choses en main. Je ne faisais que commencer à comprendre l'énorme portefeuille que représente Transports Canada et voici que je dois aller prendre celui d'un autre ministre». C'est effectivement malheureux.

D'un autre côté, les gestionnaires qui s'y sont succédé, et je pense ici aux simples soldats, aux cadres supérieurs et au ministre, venus de l'extérieur, ont laissé leur empreinte sur le ministère et puis sont passés à autre chose. Cela ne fait qu'aggraver le phénomène du taux de roulement élevé dont je viens de parler.

Le problème vient de ce que les ministres et gestionnaires, soucieux de leur avancement, n'ont pas mis en oeuvre des politiques qui auraient sans doute augmenté les dépenses ministérielles. N'oubliez pas que ce gouvernement a adopté dès le départ comme objectif politique global de réduire le déficit.

Lorsque le gouvernement a proposé la déréglementation, il croyait que laissée à elle-même, l'industrie du transport, tant aérien que routier, prendrait son essor. Il croyait, et le secrétaire parlementaire du ministre des Transports nous l'a dit, en la doctrine conservatrice de la survivance des plus aptes et a libéré le jeu du marché afin que l'industrie puisse prendre de l'expansion sans réglementation ou supervision gouvernementale excessive. Mais le gouvernement a négligé les fondements du système. Chacun sait, à part le gouvernement actuel, que pour qu'un système prenne de l'expansion il faut prévoir les