

Les crédits

Je veux prendre une des affirmations qu'il a faites dans son bref discours sur le programme de déréglementation mis sur pied par son gouvernement en 1984-1985. Il a dit: «Il n'y a pas eu de réduction du nombre d'accidents d'avion.» C'est ce que le secrétaire parlementaire a dit.

Je veux lui donner juste un exemple des preuves que nous avons, qu'il a, que le ministre a et que Transports Canada a, qui montrent que cette affirmation est fausse. Les chiffres sur la sécurité aérienne au Canada pour la période allant de 1981 à 1984, soit avant la déréglementation, indiquent que le nombre d'accidents est passé de 695 en 1981 à 458 en 1984.

Puis le gouvernement a mis sur pied son programme de déréglementation. De 1985 à 1991, le nombre d'accidents a augmenté. Il est passé de 438 en 1985 à 449 en 1991. Ce sont les faits. Ces chiffres ont été publiés par le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

À la lumière de ces informations, comment le député peut-il dire qu'il n'y a pas eu de réduction du nombre d'accidents d'avion?

M. Richardson: Monsieur le Président, je suis heureux que le député me pose cette question parce que je crois que cela montre encore une fois comment les députés de l'opposition, et ce député en particulier, aiment manipuler les chiffres pour induire en erreur les personnes qui lisent le hansard et celles qui regardent ce débat.

Permettez-moi d'abord de dire que je suis enchanté que nous ayons, dans le hansard, un compte rendu écrit de ce qui se dit ici, à la Chambre. Ceux qui liront le hansard d'aujourd'hui verront clairement que je n'ai jamais fait l'affirmation que le député m'a attribuée.

En réalité, ce que j'ai dit, c'est que le taux d'accident n'a pas changé. Il ne faut pas confondre le nombre d'accidents et le taux d'accident. Si on prenait la peine d'examiner les chiffres, on verrait qu'il y a eu une augmentation énorme du trafic aérien au Canada ces dernières années.

Par exemple, si le nombre de vols double au cours d'une année et que le taux d'accident reste le même, on peut donc présumer que le nombre d'accidents sera malheureusement plus élevé. S'il n'y a qu'un seul avion qui vole, les chances d'accident sont considérablement moindres que s'il y a en plus d'un.

Je me demande toujours qu'est-ce qui pousse le député à manipuler les chiffres comme il l'a fait aussi l'autre jour à la Chambre lorsqu'il a interrogé notre ministre au

sujet du nombre d'inspecteurs. Il voulait savoir qui avait raison.

En fait, j'ai trouvé sa question assez intéressante pour faire des recherches à cet égard. J'ai découvert que les deux ministres avaient raison, soit le ministre qui avait donné une réponse à la Chambre il y a plusieurs années, réponse que le député a mentionnée dans sa question, et l'actuel ministre des Transports.

Comme d'habitude, le député essayait de comparer des choses qui ne se comparent pas. Il a posé une question au ministre au sujet du nombre d'inspecteurs chargés de la réglementation de sécurité et a comparé sa réponse au chiffre qu'un ancien ministre des Transports avait donné il y a plusieurs années dans une réponse à une question sur les inspecteurs.

J'ai ici ce que ce ministre avait dit en 1985. Le chiffre qu'il avait donné dans sa réponse comprenait les inspecteurs chargés de la navigation aérienne et des aéroports, en plus des inspecteurs chargés de la réglementation de sécurité.

• (1110)

Les chiffres seront évidemment plus élevés, comme c'est le cas en l'occurrence, si l'on inclut les inspecteurs de la navigation aérienne et ceux des aéroports dans le nombre d'inspecteurs chargés de la réglementation touchant la sécurité. Dans sa réponse, l'ancien ministre parlait aussi de ces deux autres catégories d'inspecteurs. Je le répète, le député est astucieux, mais trompe la population en manipulant les données à son avantage.

M. Angus: Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement la réponse du secrétaire parlementaire. D'entrée de jeu, je signale que la déréglementation n'a visé que l'aviation commerciale. Elle n'a pas visé la catégorie générale des propriétaires exploitants, mais simplement les sociétés commerciales, celles de qui nous achetons nos billets d'avion.

Nous jouons avec les chiffres. J'ai signalé que la déréglementation ne visait que les avions commerciaux parce que les chiffres cités par le secrétaire parlementaire et le ministre, bien qu'ils soient exacts, n'ont pas leur place dans le débat actuel sur la déréglementation et l'enquête sur l'accident de Dryden. Voici les véritables chiffres, ceux du BCSCA: de 1984 à 1991, le nombre d'accidents impliquant des avions commerciaux immatriculés au Canada a augmenté de 33,7 p. 100. Mais ce qu'il faut surtout retenir, et cela concerne directement une remarque que vient de faire le secrétaire parlementaire, c'est que le pourcentage total d'accidents par 100 000 heures de vol est passé de 8,3 en 1984, à 9,4 en 1989.