

Les crédits

Les gens d'en face persistent à dire que le gouvernement n'a pas donné suite de façon exhaustive au travail de la commission d'enquête. Comme je l'ai signalé tout à l'heure, nous avons donné suite à quelque 49 p. 100 des recommandations qui figuraient dans le rapport provisoire de la commission.

Ce qu'on est en train de découvrir, pas seulement en ce qui concerne Transports Canada, mais aussi dans le projet de loi auquel la députée et moi consacrons beaucoup de temps en ce moment, c'est qu'on parle de partenariat, de collaboration, et chacun doit assumer sa part de responsabilité. Nous sommes sur la bonne voie.

Qu'on parle de la fonction publique fédérale ou de la sécurité aérienne, la tradition de sécurité du Canada est l'une des meilleures au monde. Nous admettons cependant viser le summum de l'excellence, et je crois bien que nous poursuivrons nos efforts en ce sens.

Mme Diane Marleau (Sudbury): Monsieur le Président, j'ai écouté très attentivement le discours du député. Bien qu'il dise que nous ne devrions pas combler immédiatement une vacance de poste, est-il au courant de l'énorme augmentation des vols des innombrables petits avions qui demanderaient, à eux seuls, beaucoup plus de personnel pour les inspecter tous?

Le député estime-t-il qu'une très faible augmentation du personnel peut garder ces appareils en excellente condition et faire en sorte que tout fonctionne bien? Je vais vous donner un exemple.

Pour Sudbury, en Ontario, il y a eu une augmentation de 171 p. 100 du nombre des avions à turbopropulseur qui se posent dans cette ville et en décollent. C'est une augmentation très importante du nombre de vols.

Je dis au député, même s'il s'agit d'un petit avion, il y en a davantage en circulation. Nous ne pouvons pas assurer le service de ce grand nombre d'avions avec le même personnel. Je demande au député s'il pense que nous le pouvons.

M. Sobeski: Monsieur le Président, j'apprécie la question de la députée de Sudbury qui porte d'une manière générale sur le nombre d'avions. Si nous étions en 1920, ce serait une question de main-d'oeuvre et je devrais être d'accord avec la députée.

Cependant, il s'agit des années 1990. Je viens de faire un voyage dans l'Ouest où nous avons maintenant des ordinateurs qui permettent aux contrôleurs de la circulation aérienne d'assurer un plus grand volume de travail.

Les techniques d'inspection se sont améliorées ainsi que le matériel dont sont équipés les professionnels.

La députée a tout à fait raison et je ne mets pas en doute ses chiffres concernant l'augmentation des vols. Je sais que mon collègue d'Hamilton conviendra aussi que, effectivement, le professionnalisme et la qualité du travail des inspecteurs sont augmentés par le matériel dont ils disposent. Ils le reconnaissent, et à vrai dire c'est pour cette raison que nous avons augmenté le personnel. En embauchant un personnel qualifié, nous n'allons pas simplement employer n'importe qui.

Je voudrais assurer aux députés que le gouvernement n'a pas compromis et ne compromettra pas la sécurité.

Je voudrais aussi rappeler aux députés d'en face que le juge Moshansky a estimé que la sécurité actuelle de notre système d'aviation était l'une des meilleures du monde.

M. Brian Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): Madame la Présidente, j'étais impatient de participer au débat d'aujourd'hui. Pour rafraîchir la mémoire de la Chambre, le débat d'aujourd'hui porte sur une motion présentée à l'occasion d'une journée de l'opposition. Elle s'énonce ainsi:

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.

Les Canadiens qui suivent le débat aujourd'hui et qui ont entendu en particulier les interventions des députés ministériels doivent se rendre compte qu'il s'agit d'un débat important. Il est important de noter et effrayant de constater à propos du débat que rien n'a changé depuis sept ou huit ans.

Un grand nombre de députés aujourd'hui à la Chambre siègent ici depuis les élections de 1988; d'autres sont arrivés après les élections de 1984. Certains se rappelleront, pour y avoir participé eux-mêmes, les débats au sujet de la déréglementation au Canada, d'autres pas.

Certains ont étudié la question et se rendent compte que le débat que nous tenons aujourd'hui au sujet de la sécurité dans l'industrie du transport aérien ne découle pas du rapport Moshansky sur l'écrasement d'avion de Dryden, aussi excellent soit-il. Les millions de dollars qu'a coûtés cette enquête, les milliers d'heures de témoignage qui ont abouti au rapport Moshansky, ne sont pas à l'origine du débat au Canada et à la Chambre des communes sur la sécurité dans le transport aérien.