

*Initiatives parlementaires*

rapport ont déjà été réglés ou le seront incessamment. Il a ajouté qu'on pouvait prendre l'avion en toute sécurité au Canada.

En soulevant ces préoccupations, je voudrais qu'il soit bien clair que nous ne laissons aucunement entendre qu'il est dangereux, à l'heure actuelle, de prendre l'avion au Canada. Mais cela ne veut pas dire pour autant qu'il n'y a rien que nous puissions faire pour améliorer le système et pour éviter que d'autres accidents comme celui de Dryden ne se produisent pas. Cela dit, je voudrais attirer l'attention sur les constatations du juge Moshansky qui servent de base à ses recommandations. Ces constatations, s'il s'agissait d'un tribunal, seraient les faits déterminant les conclusions. Elles sont très importantes à deux égards.

Tout d'abord, il a constaté ceci, en ce qui concerne la période du milieu des années 80 où la déréglementation est entrée en vigueur, et je lis la page 1007 de son rapport: «Si l'on se base sur l'information devant cette commission, la Direction générale de la réglementation aérienne était mal préparée à assumer ses fonctions vers la fin des années 80. Des avertissements ont été donnés au début des années 80 et à plusieurs reprises par la suite, mais en vain semble-t-il. Les prévisions à propos des lacunes des mécanismes de vérification du niveau de sécurité reposaient sur des bases solides et ont été progressivement confirmées. Cependant, la haute direction de Transports Canada n'a jamais réagi comme il aurait fallu et n'a pas élaboré d'urgence des plans ou des mesures pour relever le défi inévitable.»

Voici une autre constatation: «On savait qu'une augmentation importante des effectifs était nécessaire pour répondre à la demande. Or, ces augmentations n'ont jamais été autorisées, et encore moins obtenues.» Enfin: «Si la Direction générale de la réglementation aérienne de Transports Canada avait été en mesure d'assumer efficacement toutes ces responsabilités en temps opportun, certains facteurs ayant contribué à l'accident de Dryden n'auraient peut-être pas existé.»

Dans la conférence de presse qu'il a donnée hier, le juge Moshansky a fait des révélations encore plus bouleversantes. Ce désastre qui a coûté la vie à vingt-quatre personnes était prévisible, a-t-il déclaré. Qui en était responsable? On pourrait citer, entre autres, l'organisme de réglementation, Transports Canada et le gouvernement du Canada.

Pourquoi le gouvernement? Ces deux dernières années, nous avons beaucoup parlé de la responsabilité ministérielle et des cas où le ministre doit répondre de ce qui se passe dans son ministère. Depuis que ce gouverne-

ment est au pouvoir, nous avons été témoins de l'évolution de ce principe. Il ne cesse de répéter que, si quelque chose arrive à un niveau subalterne, on ne peut pas en tenir le ministre responsable et qu'il suffit qu'il prenne les mesures correctives nécessaires.

Dans le cas présent, il me semble que le juge qui a présidé à l'enquête rejette la responsabilité des problèmes qui ont conduit et contribué à la catastrophe aérienne de Dryden tout en haut, sur le Cabinet.

Je vous lis d'autres constatations tirées du rapport du juge Moshansky, aux pages 1035 et 1036: «Les besoins en ressources additionnelles à l'intérieur de la Direction générale de la réglementation aérienne de façon à satisfaire à la croissance et aux exigences inhérentes à la mise en oeuvre de la réforme de la réglementation économique», c'est-à-dire la déréglementation, «ont été prévus et bien précisés dans plusieurs rapports et études avant 1984 et après. [...] En juin 1987, le groupe de vérification interne du sous-ministre a publié un rapport qui précisait clairement que la Direction générale de la réglementation aérienne était incapable à ce moment-là de dire avec certitude à la haute direction de Transports Canada si l'industrie aéronautique respectait la législation, la réglementation et les normes de sécurité existantes.»

Autre constatation: «L'effet combiné de la réforme de la réglementation économique et de la réduction du déficit [...] a créé une synergie qui, selon moi et suivant la preuve devant la commission, a nui à l'application efficace des normes de sécurité.»

Finalement, et à mon avis, la plus grave critique: «Je n'ai pas l'intention de critiquer le droit du gouvernement de lancer une politique de déréglementation économique de l'industrie du transport aérien. Je ne prétends pas non plus qu'il est mal de tenter de réduire le déficit national. Ce sont plutôt les effets combinés de ces politiques, sur le plan de la sécurité du public-voyageur, qui me préoccupent. Les politiques ne sont mises en cause d'aucune façon mais, dans l'ensemble, leur mise en oeuvre et leur gestion ont grandement laissé à désirer.»

• (1550)

Ce sont des paroles soupesées et des formulations réfléchies émises par un juge de la Cour suprême de l'Alberta et non de la rhétorique politique. Si l'on regarde la déclaration du juge hors de ce contexte et si l'on veut bien reconnaître sa signification, on constate que, selon le juge, les deux principales politiques du Cabinet, la politique de déréglementation d'une part et la politique de diminution du déficit de l'autre, se sont heurtées de front. La première victime de cet accident fut la sécurité des passagers canadiens, et 24 personnes ont péri à Dryden à cause de la collision de ces deux politiques.