

*Les crédits*

J'ai écouté celles qui ont été soulevées à la Chambre depuis que le juge Moshansky a rendu son rapport public. J'ai aussi lu la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui et il me semble y avoir ici une conspiration pour dire que l'accident d'avion est entièrement attribuable à la déréglementation.

Je me souviens d'avoir lu dans le rapport Moshansky que certains employés de la société aérienne ont aussi commis une erreur en ne suivant pas certaines consignes.

Serait-il possible d'explicitier ces deux aspects, de manière que la population canadienne voie la situation dans une juste perspective au lieu de penser que, comme on le prétend ces dernières semaines à la Chambre, la déréglementation est la seule responsable de l'accident? Le député a-t-il quelque chose à répondre?

**M. Comuzzi:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Nous avons travaillé en très étroite collaboration lorsqu'il était le secrétaire parlementaire du ministre des Transports et que je faisais partie du Comité des transports.

Il se souvient sans doute que notre comité a été pour quelque chose dans l'exercice qui a consisté à combler les lacunes de ce qui s'appelaient alors le Bureau canadien de la sécurité aérienne et qu'il a aussi proposé un nouveau concept d'enquête multimodale visant les accidents de train, de bateau, de pipeline et d'avion.

Il se souviendra sans doute des témoignages du capitaine Norm Vindon, de l'Association canadienne des pilotes de ligne, et de nombreux autres. Ce que nous avons vraiment retenu alors, c'est que, de nos jours, un accident n'est jamais causé par un seul facteur. Tout est beaucoup trop compliqué. Je comprends la question que vient de poser le député, mais je lui demande de se reporter au moment de l'enquête. Il faut plus qu'un simple incident pour causer un accident.

Je veux répondre à sa question sur la déréglementation. La déréglementation était en vigueur au moment de cet accident et de celui de Gander et elle a été l'un des facteurs importants en cause. Elle n'a pas été le seul facteur, la seule cause de ce désastre, mais elle est au nombre des facteurs qui, ensemble, ont été à l'origine de l'accident de Dryden. Il y en a eu d'autres, et je pense que le rapport en fait mention. Mais il mentionne aussi que c'est là un des facteurs à l'origine de ce malheureux accident. Comme je l'ai déjà dit, j'espère que nous tirerons tous une leçon de cet accident, de manière que cette situation ne se reproduise plus jamais.

• (1600)

**M. Ronald J. Duhamel (Saint-Boniface):** Monsieur le Président, j'aurais une question à poser à mon collègue de Thunder Bay—Nipigon. Sauf erreur, il a dit que ce n'était pas seulement la déréglementation, mais aussi les restrictions financières, le manque d'appuis des plus hautes autorités ministérielles, tout cela pris ensemble qui avait eu des conséquences extrêmement négatives. Est-ce que j'ai bien compris?

Deuxièmement, alors que nous parlons des accidents de Gander et de Dryden, qui ont effectivement été des drames terribles, les Canadiens veulent également savoir si la déréglementation, les restrictions financières et un soutien gouvernemental insuffisant pouvaient entraîner des problèmes dans d'autres secteurs également.

Le député pourrait peut-être me donner deux réponses brèves.

**M. Comuzzi:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Comme je l'ai déjà dit, les compressions financières, conjuguées à d'autres mesures, ont eu des conséquences catastrophiques. D'une part, le ministre des Transports et le gouvernement ont imposé des restrictions financières dans tous les domaines. D'autre part, nous nous sommes engagés dans la déréglementation. Qu'est-ce que tout cela veut dire?

Que, dans un régime de marché ouvert et de libre entreprise, tout le monde pouvait offrir des services de transport. D'autre part, les effectifs d'un organisme de réglementation très important pour la sécurité aérienne au Canada, loin d'être maintenus, ont diminué.

La charge de travail est énorme et il y a de moins en moins de gens compétents pour le faire correctement.

C'est le problème que le juge Moshansky aborde lorsqu'il dit que les deux initiatives ne peuvent aller de pair. C'est pourquoi j'ai dit au départ que ce sont les décisions ministérielles au plus haut niveau qu'il nous faut examiner.

[Français]

**M. Guy Ricard (Laval-Ouest):** Monsieur le Président, il me fait grandement plaisir de participer à ce débat aujourd'hui, car je suis fier des réalisations du gouvernement dans le domaine des transports. La mise en place d'un réseau des transports vigoureux et compétitif est vitale pour le développement de toutes les régions du Canada. Aussi, dois-je applaudir les efforts de notre gouvernement d'entreprendre la réforme législative et réglementaire du réseau des transports. Ce changement vital se fait attendre depuis longtemps. Je suis confiant qu'il permettra au Canada de demeurer compétitif tout