

Les crédits

précisément, les principales préoccupations suivantes sont mentionnées dans le rapport de l'examen préliminaire de 1987:

a) La pénurie d'inspecteurs qualifiés et expérimentés et de personnel de soutien dans la Direction générale l'a empêchée d'assumer son mandat efficacement; b) L'accroissement des demandes de certification entraînées par la réforme et la nécessité de fournir des services aux transporteurs aériens nouveaux ou en pleine expansion a une incidence sur la possibilité de la Direction générale de suivre efficacement son programme d'inspection continue, et par le fait même de s'assurer que l'industrie respecte la législation, la réglementation et les normes en vigueur.

Nous avons ces constatations. Encore une fois, les préoccupations sont pratiquement passées inaperçues. Le roulement des ministres à Transports Canada s'est poursuivi et, malheureusement, les préoccupations économiques ont continué de l'emporter sur la prestation de ressources financières suffisantes pour remplir le mandat le plus important ou prioritaire de Transports Canada, la sécurité.

Que la Chambre me permette de me reporter une fois de plus au rapport Moshansky, ce rapport très exhaustif en trois volumes. Dans les constatations, à la page 1007, le juge dit:

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 1980.

Des avertissements ont été donnés au début des années 1980 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.

Je vais passer à la dernière constatation, car je n'ai plus beaucoup de temps. On dit:

Si la Direction générale de la réglementation aérienne de Transports Canada avait été en mesure d'assumer efficacement toutes ses responsabilités en temps opportun, certains facteurs ayant contribué à l'accident de Dryden n'auraient peut-être pas existé.

De ce côté-ci de la Chambre, nous disons au secrétaire parlementaire du ministre des Transports, et ce n'est pas drôle, car tous les signes étaient présents, que nous demandons maintenant depuis des années que le ministre songe sérieusement à fournir les ressources nécessaires pour assurer la sécurité.

Ne vous méprenez pas, monsieur le Président; une conclusion de 30 secondes aujourd'hui pourrait s'appliquer tout autant à 1985 et 1989. Maintenant, en 1992, nous continuons de donner des avertissements. Nous ne voulons pas entendre dans cinq ans résonner les paroles du juge Moshansky. L'accident de Dryden ne s'est pas produit par hasard; on a permis qu'il se produise.

M. Richardson: Monsieur le Président, je pense qu'il est important de souligner à nouveau que ce qu'on a

déréglementé dans le cadre de la réforme de la réglementation en question, c'est le fardeau économique que devait supporter l'industrie. Les règlements en matière de sécurité demeurent en vigueur et on les a même renforcés au fil des ans.

Nous ne rendons pas justice aux Canadiens et à l'industrie si nous ne précisons pas très clairement aujourd'hui que le transport aérien au Canada est maintenant plus sûr qu'il y a dix ans. Les statistiques du Bureau de la sécurité des transports le montrent bien.

Le député a beaucoup parlé du rapport Moshansky. Or, dans le cadre d'une récente interview télévisée, on a demandé au juge Moshansky si le transport aérien au Canada était sûr.

Le juge Moshansky, à qui on doit l'enquête en question, a répondu dans le cadre de l'émission *Canada AM*, ce qui suit: «Oui, je pense que les transports aériens sont sûrs au Canada. Nous avons, selon moi, un des systèmes de transport les plus sûrs du monde. Cela ne veut pas dire qu'il est parfait. Mon rapport tendait à relever les lacunes qui devaient être corrigées afin de rendre le système le plus proche possible de la perfection.»

En fait, selon le Bureau de la sécurité des transports, le taux d'accidents depuis 1988 est légèrement inférieur à la moyenne des quelques années précédentes. La chose la plus importante pour les Canadiens aujourd'hui, c'est certainement le fait que nous n'avons pas attendu sans rien faire que ce rapport soit présenté.

Comme le juge Moshansky l'a déclaré, «notre espace aérien est sûr, nos systèmes d'aviation sont parmi les plus sûrs du monde, mais cela ne veut pas dire qu'ils sont parfaits. Il faut également se rappeler que cette enquête portait sur un accident donné. Chose certaine, le ministre prend des mesures constructives afin de corriger beaucoup de lacunes relevées durant l'enquête». C'est notamment ce qu'il a dit.

Le député de Hamilton préfère alarmer inutilement les gens et prétendre que le gouvernement ne se préoccupe pas suffisamment des questions de sécurité. Notre réponse montre clairement que nous abordons la question de façon constructive.

Je voudrais poser la question suivante au député: doit-on comprendre qu'il n'a pas pris le temps de lire notre réponse initiale de 93 pages au rapport Moshansky qui a été déposée à la Chambre et qui montre, comme le ministre l'a déclaré à de nombreuses reprises, que nous avons déjà donné suite à 49 p. 100 des recommandations du juge Moshansky?

Est-il possible que le député ne veuille pas parler de cette réponse précisément parce qu'elle révèle tout ce que nous avons fait jusqu'à maintenant?