

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 8, 1979

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum. Unfortunately, the Minister has been delayed for a couple of minutes. Here he is. We were about to start and the Deputy Minister was kind enough to answer some of the questions, but we have the Minister with us.

We shall resume consideration of our Order of Reference relating to the main Estimates for the Fiscal Year Ending March 31, 1980. We shall resume consideration of Vote 1.

Department of Transport

Departmental Administration Program Budgetary

Vote 1—Departmental Administration, Operating expenditures—\$57,346,000

The Chairman: I would like to welcome the Honourable Otto Lang, Minister Of Transport, who is with us this morning to continue with questions and answers.

Before we proceed, I would like the members to be aware that the room is going to be occupied at 11 o'clock, so I will keep the 10-minute question and answer period as tight as possible. I would ask for the co-operation of the members to keep their questions short so that the answers can be given to them.

The first questioner on the list is Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. It is unfortunate that the members of the Committee have to be penalized for the late arrival of the Minister. I am sure that he was very busy, but nevertheless we are 16 minutes into the Committee proceedings.

Mr. Chairman, the Minister and his officials have set out to discredit the interface study of 1976 which I have been talking about. The Minister of Transport first said he did not see the report, then he said it was a report that was dealing specifically with Inuvik, Fort McMurray and Fort St. John. If he had a chance to look at it by now he would realize that that is wrong.

We have been told further that the authors of the report were incorrect in stating that the deficiencies that were identified were part of a national problem. The Minister and his officials have said that that was not the case, that it was not a part of a national problem and, further, that the conditions that were identified were problems that did not exist in the Pacific region and specifically in Cranbrook.

Yet this report states, Mr. Chairman, and I quote from it, that operating rules should be established, and these are some very basic recommendations advanced in the interests of creating a safer climate in air transportation in Canada. They stated that:

Operating rules should be established to provide for orderly communications transfer, of arriving and departing IFR aircraft, between Aeradio and PAL-DCPC at locations where a Control Tower is not in operation. Such rules must accommodate the responsibilities associated

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 8 mars 1979

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons quorum. Le ministre, malheureusement, a été retardé de quelques minutes. Bon, le voilà. Nous étions sur le point de commencer, et le sous-ministre a bien voulu répondre à quelques questions, mais voilà que le ministre est ici.

Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi concernant le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. Nous étudions le crédit 1er.

Ministère des Transports

Programme de l'administration centrale Budgétaire

Crédit 1er—Administration centrale— Dépenses de fonctionnement—\$57,346,000

Le président: Nous souhaitons la bienvenue à l'honorable Otto Lang, Ministre des Transports, qui continuera de répondre aux questions.

Avant de commencer, je tiens à rappeler aux députés que cette salle sera occupé par un autre groupe à 11h00, et je m'en tiendrai rigoureusement à un temps de parole de dix minutes. Je prie donc les députés de s'en tenir à des questions brèves afin qu'ils puissent entendre les réponses.

Le premier sur la liste est M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Il est malheureux que les membres du Comité soient pénalisés pour le retard du ministre. Je sais qu'il est très occupé, néanmoins, nous avons déjà perdu seize minutes.

Monsieur le président, le ministre et ses fonctionnaires cherchent à discréditer l'étude sur l'interface de 1976 dont j'ai parlé. Le ministre des Transports a dit d'abord qu'il n'avait pas vu ce rapport, ensuite il a dit que ce rapport traitait particulièrement de Inuvik, Fort McMurray, et Fort St. John. Si, finalement, il a vu ce rapport, il sait qu'il avait tort.

On nous a dit en plus que les auteurs de ce rapport se trompaient en déclarant que les lacunes identifiées faisaient partie d'un problème national. Le ministre et ses fonctionnaires m'ont dit que tel n'était pas le cas, que cela ne faisait pas partie d'un problème national, et de plus, que les conditions identifiées ne causaient pas de problème dans la région du Pacifique, et surtout pas à Cranbrook.

Pourtant, monsieur le président, ce rapport déclare qu'il faut établir des règlements, et ces recommandations fondamentales sont faites afin de créer un climat plus sécuritaire dans le transport aérien au Canada. Le rapport déclare ce qui suit:

Il faudrait établir des règlements pour assurer des communications ordonnées entre les radio de bord et le périphérique pour les avions qui décollent ou atterrissent aux instruments dans des aérodromes sans tour de contrôle. Ces règlements doivent tenir compte des responsabi-