

même enquêteur. C'est ce que l'on appelle un conflit d'intérêt.

Quant aux réelles infractions contre la sécurité et aux accidents impliquant réellement Air Canada à Dorval, je puis en souligner beaucoup mais il suffira d'en mentionner quelques-uns. Tout récemment, il y a eu le 26 mars le sérieux incident du vol 526 après son départ de Québec. En grim pant à 14,000 pieds d'altitude l'appareil, un DC-9, a eu une chute de pression dans la cabine. Seulement 40 p. 100 des masques à oxygène à bord fonctionnaient. Il n'y a absolument aucune excuse à cela. Heureusement, l'avion a atterri sans qu'aucun de ses occupants ne soit blessé. Il ne manquait que 26 heures, a-t-on constaté, avant que cet avion passe à la vérification «A». Air Canada effectue ses contrôles techniques à Dorval après quelque 50 heures de vol d'un appareil. Qu'est-ce donc qui a fait défaut? Nous ne le saurons malheureusement jamais. Cependant, une commission indépendante qui enquêterait sur de tels incidents et qui en ferait rapport au Parlement permettrait au public de savoir.

● (1740)

Actuellement, Air Canada trompe le public pour ce qui est de l'observance des normes de sécurité. Après que j'eus saisi la Chambre de cette question, le nouveau président de la ligne aérienne, M. Ralph Vaughn, a eu le culot de nier catégoriquement l'incident dont je viens de parler. Il a de fait déclaré et je le cite:

Nous avons trouvé que ces accusations n'avaient aucun fondement et il est malheureux que M. McKenzie continue de faire de telles allégations.

Ce ne sont cependant pas là des allégations de mon cru. Il s'agit plutôt de faits exposés dans le sommaire quotidien du fonctionnement des appareils rempli par le service de l'entretien à Dorval. Le ministre des Transports (M. Marchand) a également admis devant le comité qu'il y avait eu un problème d'oxygène sur le vol 526, contredisant ainsi l'affirmation de M. Vaughn.

Un autre incident mettant en danger la sécurité des usagers d'Air Canada et qui a été passé sous silence par cette société est survenu dans l'un de leurs appareils de type L-1011, un réacteur dont le fonctionnement, selon Air Canada, s'est avéré bien inférieur aux critères de performance établis par le fabricant. Le 19 mai 1973, le vol TO20 d'Air Canada a dû se poser d'urgence après qu'un incendie se fût déclaré à bord. On a découvert après enquête que le réacteur numéro un avait deux de ses orifices à boroscopie ouverts et que l'incendie avait été provoqué par des gaz chauds soufflants sur les fils d'allumage du moteur en passant par les orifices ouverts. Heureusement, encore une fois, il n'y a pas eu d'accident grave ni de blessés, mais on tremble à la pensée de ce qui aurait pu se produire. Vous devinez aussi bien que moi ce qu'Air Canada et le gouvernement ont fait pour s'assurer qu'un tel incident ne se reproduise plus.

Et puis il y a les incidents survenus au cours de cinq vols d'Air Canada entre le 24 janvier et le 22 février de cette année. Les vols 296, 634, 625, 238 et 280 des 24 janvier et 13, 15, 19 et 22 février se sont faits à des risques considérables pour la sécurité de leurs passagers. Un sommaire quotidien du fonctionnement des appareils rempli le 22 mars 1974 par le service de l'entretien à Dorval a constaté que dans tous les cas, les câbles de commande de l'inverseur de poussée du moteur, sauf dans le cas de l'appareil n° 709, comportaient diverses déficiences: humidité dans le bâti, insuffisance de lubrification, usure, détérioration des garnitures de teflon dans les conduits. Le

Commission fédérale d'enquête sur les transports

sommaire constatait également que ces défauts étaient passés inaperçus «à la suite d'une interruption de la vérification d'entretien de routine n° C-3». Cette interruption résultait du fait que l'on ne délivrait pas de bordereau de travail pour ce travail. Pourquoi? Personne ne le sait, sauf peut-être Air Canada.

Ce ne sont là que quelques exemples concernant Air Canada et la sécurité à Dorval. Il semble survenir des incidents de ce genre tous les jours aux lignes aériennes nationales et je suis persuadé qu'il s'en produit aussi dans tous les autres moyens de transport. Nous devons absolument charger une commission fédérale d'enquête sur ces incidents comme tels et sur d'autres, qu'il s'agisse d'Air Canada, de CP Air ou d'une autre ligne aérienne, ou d'accidents ou d'incidents des transports aériens, ferroviaires, routiers ou maritimes.

M. Charles Turner (secrétaire parlementaire du ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, d'après les notes explicatives, le bill C-109 propose d'établir une commission d'enquête permanente et impartiale sur les accidents de transport qui relèvent de l'autorité fédérale. On ajoute qu'en vertu des lois actuelles, beaucoup de ces accidents de transport, qui peuvent avoir pour résultat une perte de vie, font l'objet d'une enquête par le corps fédéral qui est responsable de l'établissement et de l'application des règles en vertu desquelles le transport fonctionnait lorsque l'accident a eu lieu. On dit qu'il y a, dans pareil cas, conflit d'intérêts manifeste. Il faut examiner de plus près les raisons que l'on donne dans les notes explicatives pour justifier la présentation du bill.

Il est vrai que dans le cas des accidents ferroviaires, par exemple, la réglementation des chemins de fer relève en grande partie du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports. Le même organisme fait normalement enquête sur les accidents ferroviaires et essaie d'en déterminer les causes. C'est cependant simplifier les choses à l'excès de dire qu'il y a un conflit d'intérêts parce que l'organisme de réglementation d'un mode de transport est aussi celui qui doit enquêter un accident survenu dans ce mode de transport.

On peut soutenir, et non sans raisons je pense, que l'organe de régie doit effectuer des enquêtes sur les accidents pour décider des modifications qu'il est nécessaire ou souhaitable d'apporter à sa réglementation dans l'intérêt de la sécurité. Si le personnel chargé de cette mission ressortit à la nature humaine, on peut sans doute dire sans crainte de se tromper qu'il veille à ce que le mode de transport dont il a la charge présente toute l'efficacité et la sécurité auxquelles il est humainement possible d'atteindre. Dans un domaine où le secret se conserve très difficilement, il semble fort improbable que le comité des transports par chemin de fer puisse réussir, même s'il le voulait, à empêcher le public de savoir qu'un accident ferroviaire a été causé par une déficience de son action sur le secteur des transports ferroviaires.

Dans le cas des autres modes de transport, l'aviation par exemple, la régie est organisée de telle sorte que les services chargés des enquêtes sur les accidents aériens ne relèvent ni directement, ni indirectement, de la branche de l'administration aérienne responsable de la police administrative des transports aériens. En fait, l'organe d'enquête et l'organe de régie sont indépendants l'un de l'autre; ils rendent compte chacun de leur côté à un même administrateur, qui relève lui-même du sous-ministre et, par lui, du ministre et du Parlement. On peut donc dire qu'il n'existe pas de conflit d'intérêts sur le plan des enquêtes relatives aux accidents. Rien ne vient entraver la