

Personnellement, j'éprouve beaucoup de sympathie pour les gens qui comptent encore sur un tel service. A mon point de vue personnel, un avis de quatre semaines annonçant l'interruption permanente d'un service qui existe depuis de nombreuses années, me paraît trop brusque.

Je prends note de la demande de l'honorable député pour une extension et la continuation temporaire de ce service aux termes que le député de Laval (M. Roy) a suggérés et je la ferai parvenir au ministre sans délai.

[Traduction]

LA SÉCURITÉ AÉRIENNE—L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS CONCERNANT LES AÉRONEFS ET LES PILOTES

M. Dan McKenzie (Winnipeg-Assiniboine): Monsieur l'Orateur, j'entends entretenir la Chambre ce soir des horreurs que racontent jour après jour ceux qui témoignent devant la commission d'enquête que préside le juge Dubin. Voyager dans le ciel du Canada à l'heure actuelle, c'est apparemment tout comme jouer à la roulette russe, et j'espère que le secrétaire parlementaire qui répond ce soir au nom du ministre des Transports (M. Pepin) prendra l'engagement formel de moderniser les appareils qui servent à contrôler la circulation aérienne dans les aéroports du Canada. Je tiens également à ce qu'il impartisse des délais et indique l'importance des crédits alloués à cette fin.

J'estime qu'il y a lieu de signaler que le président du Conseil du Trésor (M. Johnston) se trouve ce soir à la Chambre. J'espère que nous n'aurons aucune difficulté à obtenir de lui les fonds nécessaires pour moderniser tout le matériel démodé en usage dans les tours de contrôle du pays. Le public a droit à un engagement ferme de sa part, et non pas à une réponse bureaucratique. J'espère que le secrétaire parlementaire n'a pas apporté avec lui ce soir une de ces réponse qui aurait été préparée par des fonctionnaires du ministère faisant l'objet d'une enquête.

● (2210)

A la lecture de certains des récits qui sont ressortis de l'enquête Dubin, les cheveux se dressent sur ma tête. Voici quelques-unes des dernières déclarations à ce sujet:

L'inexactitude des prévisions atmosphériques et les restrictions sévères régissant les autorisations d'atterrir font qu'il est plus difficile de piloter un avion au Canada qu'aux États-Unis, d'après ce qu'a dit un capitaine d'Air Canada lundi.

Charles Burbank a déclaré aux enquêteurs de la commission Dubin sur la sécurité aérienne que la qualité des prévisions météorologiques «se dégrade constamment depuis quelques années au Canada», et que cela a aggravé les déboires des pilotes particuliers et commerciaux.

Voici un autre passage de l'enquête Dubin extrait de l'édition du 15 janvier 1980 du journal *The Citizen*, publié sous la manchette «Air Safety setup in «shambles», inspectors say». Je cite:

Selon des inspecteurs de l'aviation civile au service de Transports Canada, le système de surveillance de la sécurité aérienne au Canada est imprécis, arbitraire, alourdi par les précédents et en mal de révision.

Les inspecteurs, dont la tâche est d'assurer le respect des normes de sécurité aérienne, ont versé ces déclarations dans un mémoire présenté aujourd'hui à la Commission d'enquête fédérale sur la sécurité aérienne dirigée par le juge Charles Dubin.

Le système est dans un tel état de désorganisation, dit ce mémoire, que Transports Canada n'est même pas en mesure de savoir si les avions sont en état de voler.

Voilà des déclarations extrêmement navrantes. Un autre témoignage, recueilli celui-là pendant une audience de la Commission Dubin tenue à Edmonton, révèle ceci:

L'ajournement

Le gouvernement fédéral est responsable de la plupart des accrocs à la sécurité commise dans les aéroports où il n'y a pas de contrôleurs de la circulation aérienne parce qu'il n'est pas disposé à engager les dépenses nécessaires au renouvellement du matériel, ...

Il est inouï que nous n'assurions pas le respect d'une norme de sécurité minimale dans le contrôle de la circulation aérienne au Canada.

Dans un mémoire soumis à la Commission d'enquête, l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes a dit ceci:

... beaucoup des problèmes qu'éprouvent les petits aéroports qui n'assurent pas de contrôle de la circulation découlent de la désuétude et du mauvais état de l'équipement de contrôle.

«... l'infrastructure nécessaire à l'utilisation efficace et sécuritaire des avions commerciaux au Canada n'a pas été adaptée à l'augmentation rapide du nombre de vols et aux exigences liées au fonctionnement des appareils», a déclaré l'Association.

J'espère que l'Association continuera d'exercer ses pressions. Elle aura certes mon appui ici, à la Chambre.

Voici une autre déclaration, en provenance d'Edmonton, qui s'intitule, «Les pilotes manquent de formation, déclare-t-on à l'enquête». Voici ce qu'on dit:

Des enquêteurs fédéraux sur la sécurité aérienne au Canada se sont fait dire mercredi que les nouveaux pilotes de ligne ne sont pas suffisamment formés pour être jugés sûrs.

La Northern Air Transport Association, qui représente environ 90 p. 100 de tous les transporteurs commerciaux dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon, déclare à la commission d'enquête Dubin que les grandes lignes aériennes refusent d'engager de nouveaux pilotes.

«Il est donc laissé au reste de l'industrie des transports aériens commerciaux de retenir les services de ces nouveaux pilotes, de les former et de les employer pendant qu'ils acquièrent de l'expérience», explique l'Association.

Je tiens à signaler que la Commission Dubin n'a pas encore terminé son enquête. Elle doit le faire sous peu. Mais il est impensable que nous devions attendre qu'elle ait mis fin à ses audiences et publié son rapport, et que le ministre, dans des mois d'ici, en examine les résultats. Il doit s'engager dès ce soir, sur-le-champ, à prendre les dispositions voulues pour que l'équipement des tours de contrôle soit modernisé et que les crédits requis pour le faire soient assurés. Nous ne recherchons pas des déclarations générales et le large sourire épanoui du ministre des Transports (M. Pepin) quand nous soulevons ces questions à la Chambre des communes.

Voici d'autre part un extrait d'un autre rapport venant cette fois de Calgary:

Les porte-parole de l'aéronautique ont demandé qu'on donne une meilleure formation aux pilotes privés étant donné le nombre croissant d'accidents d'avion en Alberta.

A la fin du mois de mai, quarante-huit accidents avaient eu lieu dans la province—dont cinq mortels—contre 42 au cours des cinq premiers mois de l'année dernière.

C'est une situation catastrophique, monsieur l'Orateur. Un autre article paru aujourd'hui dans le *Globe and Mail* sous le titre «Dispositifs de repérage d'avions tombés: bourde de 4.25 millions»—et j'espère que le ministère qui a causé cette bourde n'a pas préparé la réponse pour que le secrétaire parlementaire la lise ici ce soir—nous dit en substance ceci:

Six ans après qu'on lui eut demandé de le faire et après avoir dépensé 4.25 millions de dollars, l'aéronautique du Canada emploie un dispositif de sauvetage d'urgence qui ne sert pratiquement à rien.

● (2215)

Je voudrais que ce soir on me donne une réponse à caractère politique et non pas une réponse bureaucratique préparée par un fonctionnaire. Nous voulons une réponse ferme de la part du ministre des Transports (M. Pepin) et du gouvernement. Dans un article paru dans le *Citizen* d'Ottawa le 17 juillet