

*Loi sur l'aéronautique*

Voilà ce qui inquiète la ville et les propriétaires et le seul progrès réel que nous ayons réalisé est celui qui concerne la notification. En cas de modification du zonage, le ministère fédéral des Transports informera les intéressés par lettre. Quant aux autres plaintes fort légitimes, nous ne voyons aucune amélioration. Je pense qu'il y a là des lacunes grossières, et tant qu'elles ne seront pas comblées par la voie réglementaire, ou même par un amendement en bonne et due forme, je ne vois pas comment nous pourrions appuyer le bill dans sa rédaction actuelle. Il ne faut pas que les propriétaires soient mis en difficulté par des règlements pris après coup. Si le gouvernement a le sens de l'équité et de la justice, il faudra qu'il ouvre une voie d'appel, et qu'il prévoie une procédure convenable d'indemnisation des intéressés.

L'autre côté du bill qui me préoccupe grandement est celui qui concerne la sécurité aérienne. Je suis parvenu à la conclusion que le ministère des Transports adopte malheureusement une attitude de négligence dans cette question de sécurité aérienne. Je veux parler de cette partie du pays que je connais fort bien, à savoir le nord de l'Ontario et en particulier le nord-ouest de l'Ontario. Nous avons pu constater des cas répétés de non-conformité aux règlements de la sécurité aérienne voire même de violation de ces derniers sans parler d'exemples de relâchement dans ce domaine.

● (1242)

La Chambre et le public seraient stupéfaits d'apprendre que depuis 1970 il y a eu plus de 520 accidents d'avion dans le nord de l'Ontario, au nord d'une ligne qui relierait Ottawa à la baie Georgienne. Cent soixante-douze personnes ont trouvé la mort dans ces accidents. Entre janvier et novembre 1976, il y a eu 57 accidents qui ont causé la mort de 13 personnes. D'après l'évaluation officielle du ministère des Transports, il y aurait eu pendant cette même période presque autant d'incidents, comme par exemple, des bouchons de réservoirs à essence qui sautent, des glissements en dehors des pistes, des collisions évitées de justesse dans les airs et le mauvais entretien des avions. Cependant, le ministre des Transports aime nous dire à la Chambre que la sécurité aérienne est meilleure ici que dans n'importe quel autre pays.

Les statistiques dans ces domaines permettent de constater que nous avons peut-être un très bon dossier par rapport à la moyenne internationale, mais il est certain que du point de vue des régions du Canada, pour les personnes qui doivent utiliser ces services de transport aérien, c'est un très mauvais dossier. J'ai demandé à maintes reprises à la Chambre que l'on fasse une enquête publique sur la sécurité aérienne dans le nord de l'Ontario. Nous avons eu une enquête du ministère suite aux protestations des gens de la région contre ce grand nombre d'accidents, et cela a donné ce que l'on a appelé le rapport Slaughter et Carswell. C'est un rapport virulent sur la sécurité aérienne dans le nord-ouest de l'Ontario.

Les enquêteurs ont trouvé entre autres que l'on surchargeait les avions, que l'on falsifiait les livres de bord, que l'on employait des méthodes d'entretien illégales et dangereuses, que l'on volait plus bas que les limites permises par mauvais temps, que l'on volait avec des instruments de vol insuffisants, que l'on négligeait de signaler les défauts des avions, que l'on négligeait de former les pilotes même si la loi l'exige, que les mécaniciens préposés à l'entretien signaient les carnets de bord sans avoir effectué le travail nécessaire et que les

employeurs obligeaient les employés à suivre des pratiques dangereuses et illégales.

Il est également apparu clairement qu'une partie de cette situation aberrante de la sécurité aérienne dans le Nord-ouest de l'Ontario venait du fait que des questions d'ordre politique pouvaient avoir plus d'importance que la sécurité du public. Dans une note de service, R. L. Bolduc, directeur de l'inspection et des permis aéronautiques du ministère, a signalé que dans le passé il était arrivé qu'un inspecteur d'aéronef ait essayé de retirer le permis d'une société aérienne basée à Red Lake, en Ontario, parce qu'elle avait enfreint les règlements de sécurité, et que son supérieur d'Ottawa lui avait dit que le retrait du permis ne devrait jamais être envisagé tant que, et je cite:

... vous n'aurez pas bien réfléchi à la possibilité que le ministre soit mis dans une situation embarrassante et que l'affaire ait des retombées politiques ...

Est-il plus important d'éviter de mettre le ministre dans l'embarras que de faire respecter les règlements de la sécurité aérienne? Il est incroyable que dans un pays comme le nôtre, on donne de telles directives à des inspecteurs régionaux. Si ce seul fait ne justifie pas la tenue d'une enquête publique approfondie sur le transport aérien en général dans le nord de l'Ontario et sur l'efficacité de nos services d'inspection et de nos règlements, je ne sais pas ce qu'il faut alors.

Malgré cette révélation, malgré le nombre d'accidents survenus et malgré les recommandations du rapport Slaughter et Carswell, le ministre s'obstine à refuser et à empêcher la tenue d'une enquête publique complète à ce sujet. Il se contente d'annoncer, dans un communiqué publié au mois de décembre 1977, qu'une partie des 15 recommandations du rapport Slaughter et Carswell font l'objet d'une étude approfondie et qu'il a décidé d'engager 12 inspecteurs supplémentaires. C'est là une initiative louable, et nous ne lui reprochons pas d'engager de nouveaux inspecteurs, mais il est certain que l'on ne va pas au fond du problème. Ce n'est pas ainsi que l'on mettra un terme à l'arbitraire qui règne pour l'application des règlements.

M. Léo Bernier, ministre des Affaires du Nord dans le gouvernement provincial, a réclamé la tenue d'une enquête parce qu'il y a eu 134 écrasements de janvier à octobre 1976, dans lesquels 32 personnes ont perdu la vie. Les services du ministre des Transports ont confirmé ces chiffres mais ils ont ajouté qu'une enquête était inutile pour la raison suivante:

... des spécialistes munis d'une solide expérience en aéronautique ont été engagés dans nos bureaux régionaux pour surveiller la situation et prendre les mesures nécessaires pour améliorer les normes des transporteurs aériens dans tout le pays.

On nous a déjà fait des promesses analogues, ce qui n'a pas empêché que le nombre d'accidents a été incroyablement élevé dans cette région du pays. Le gouvernement doit aller au cœur du problème et le seul moyen d'y arriver, c'est de faire une enquête indépendante ou de tenir des audiences publiques où l'on abordera notamment des questions comme le radiobalises dans les petits aéroports, les pistes d'atterrissage dans tout le Nord, les ateliers de réparation dans les petites agglomérations et les méthodes d'exploitation des différentes compagnies d'aviation.

Le plus déconcertant, ce sont les événements qui se sont produits dans le nord de l'Ontario, et je songe en particulier au cas d'une société du nom de Patricia Airways. Quiconque a suivi cette affaire sait que le 12 mai 1977, un DC-3 de la