

Commission fédérale d'enquête sur les transports

A ce propos, on m'informe qu'avant même qu'il ait été décidé d'étudier la possibilité et l'opportunité de créer un organisme indépendant chargé d'enquêter sur les accidents, l'administration aérienne avait déjà songé à créer une commission qui, formée surtout de personnes étrangères au ministère des Transports, enquêterait sur tout accident. Cette idée doit être appliquée immédiatement, sans qu'il soit besoin d'attendre l'adoption d'une mesure législative.

Ainsi que je l'ai signalé au cours de mes observations, je ne suis pas irréductiblement opposé au principe que le bill C-109 incarne. En fait, je suis d'accord avec ce principe. Cependant, je n'ai pas suffisamment d'estime pour le bill pour l'appuyer. Le principe que le bill incarne est excellent, mais je crois souhaitable, avant d'aller plus avant avec cette mesure, d'obtenir et d'étudier avec le plus grand soin une analyse de tous les éléments qu'il comporte, car ce que nous aurons créé aura un caractère permanent. C'est une analyse qui est présentement en voie de préparation et dont les conclusions, analogues en principe à ce bill, devraient nous être livrées dans un avenir prochain.

M. Dan MacKenzie (Winnipeg-Sud-Centre): Monsieur l'Orateur, j'aimerais féliciter le secrétaire parlementaire de ses observations tout en lui signalant toutefois que nombre des points qu'il a soulevés devraient plutôt être discutés au comité. Quant à trouver des personnes compétentes pour constituer une commission d'enquête indépendante, nous pourrions accorder des entrevues et même importer des spécialistes d'autres pays.

J'attends avec impatience, depuis déjà quelque temps, l'occasion de prendre la parole au sujet de ce bill important présenté par mon collègue, le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall). Le bill C-109 prévoit l'établissement d'une commission fédérale d'enquête sur les accidents de transport. La nécessité d'un comité impartial de ce genre se fait sentir depuis longtemps au Canada; il serait d'autant plus précieux aujourd'hui que les politiques de transport désastreuses du gouvernement actuel ont créé de nombreux problèmes. Le ministre des Transports (M. Marchand) a admis que les transports au Canada sont dans un état lamentable; il a même promis de nombreux changements comme aussi une vaste réorganisation de son ministère. Dieu seul sait quand cela se produira mais, pour ma part, je ne suis pas optimiste.

Mon scepticisme quant à l'intention du gouvernement de restructurer et de revitaliser les transports au Canada s'inspire de mes rapports avec le ministère des Transports depuis 18 mois. Au cours de cette période j'ai fait à peu près l'impossible pour signaler au ministre les nombreux problèmes graves concernant Air Canada et surtout Dorval où est située la base d'entretien.

J'ai à maintes reprises demandé une enquête générale sur l'activité à Dorval. J'ai écrit des lettres au ministre et au président d'Air Canada. J'ai parlé à la presse et tenu une conférence de presse. J'en ai parlé à la Chambre plus d'une fois et je me suis rendu à Dorval y passer la situation en revue avec les employés là-bas, dont bon nombre sont constamment en contact avec moi. Pourtant, à ma connaissance, aucune de mes accusations au sujet des problèmes d'Air Canada à Dorval n'a fait l'objet d'une enquête, et si par chance on y a donné suite, l'enquête s'est faite à l'intérieur du ministère et dans le plus grand secret.

Mon collègue a raison d'affirmer qu'il y a là un grave conflit d'intérêts. Même si Air Canada est une société de la Couronne, il reste que le ministère des Transports ou Air Canada fait enquête sur soi-même. Le besoin d'une com-

[M. Guay (Saint-Boniface).]

mission fédérale indépendante des transports chargée d'enquêter sur tous les accidents mettant en cause les modes de transport au Canada se fait donc sentir d'une manière pressante. Une telle commission pourrait étudier également les accusations et les allégations faites par des particuliers et des syndicats au sujet de la sécurité de nos modes de transport. Seul un organisme indépendant comme celui-là pourra assurer à la population canadienne que l'on fera une enquête appropriée et sérieuse sur les accidents dans le domaine des transports au Canada.

Je suis convaincu qu'une commission impartiale, qui examinerait l'aggravation de la situation d'Air Canada à Dorval, pourrait se rendre compte que les problèmes ont trait directement à la sécurité aérienne à cet endroit. Parmi ces problèmes, notons un surplus de personnel dans certains services et un manque dans d'autres. Un personnel trop nombreux entraîne des frais supplémentaires à cause du dédoublement, alors que l'insuffisance de personnel est souvent la cause d'accrocs aux règlements du ministère des Transports. La sécurité est alors gravement menacée. De plus, on utilise largement un outillage démodé et fort inefficace; le matériel fait défaut par suite d'un mauvais entretien; les employés ne suivent pas une formation convenable dans les règlements de base et bon nombre ignorent les normes, les exigences et la procédure générale fixées par le Ministère; les responsables ne s'efforcent guère de fournir aux employés les manuels du ministère ni même de vieux manuels désuets qui renseignent sur certains sujets.

Cette courte liste est loin d'être complète. On relève beaucoup d'autres exemples d'incompétence et d'inefficacité. Toutefois, il faut craindre, comme je l'ai dit, les dangers qui peuvent découler d'un tel état de choses.

C'est la situation générale à Dorval aujourd'hui, une situation que j'ai déjà portée à l'attention du ministre. Je signale que je ne suis pas le seul à avoir avisé le ministère des Transports et Air Canada des faits. Bien des employés et plusieurs syndicats et associations, dont l'Association des employés de lignes aériennes du Canada, ont aussi fait état d'une situation qu'ils considèrent comme dangereuse. Par exemple, dans un bulletin récent du comité régional de l'atelier du service aux clients à Dorval on disait que comme les superviseurs du premier échelon d'Air Canada ne s'occupaient que du maintien des horaires, les employés, comme ceux d'autres services d'Air Canada, étaient forcés de discuter de leurs problèmes avec les responsables du deuxième échelon, et le problème qui les préoccupe c'est la sécurité. La convention collective stipule clairement qu'il incombe à la direction de mettre en œuvre et de contrôler toutes les méthodes qui s'imposent pour assurer la sécurité et la santé des employés ainsi que la sécurité de tout le matériel. Mais le comité régional des travailleurs d'atelier à Dorval a dû faire affaires avec des administrateurs de deuxième échelon et voir lui-même à l'élaboration de bon nombre des politiques sur la sécurité.

Également, il y a eu la lettre de septembre 1973 que huit inspecteurs ont envoyée à M. R. J. Thatcher, directeur du service qui assure la qualité de l'entretien à Dorval. Ces hommes y formulent des critiques dans l'espoir que s'élabore un programme d'inspection beaucoup plus efficace à l'unité et aux ateliers de soutien à Dorval. Ils y dressent une liste interminable de secteurs où des changements radicaux s'imposent pour mettre à pleine contribution les services d'entretien d'Air Canada et pour réduire au minimum les risques contre la sécurité. Je ne crois pas qu'on ait prêté attention aux suggestions de ces inspecteurs. Pourquoi? Parce que cet organisme s'est constitué lui-