

*Les crédits*

gers ont huit bras lorsque vient le temps d'amener leurs bagages à bord.

• (1650)

On a aussi mis sur pied un projet pour examiner les règles de l'aviation et pour participer à des discussions avec la Federal Aviation Administration américaine et les autorités européennes afin d'harmoniser ces règles.

En 1991, nous avons restructuré Transports Canada Aviation afin de créer un point central pour la gestion de tous les dossiers concernant l'aviation dans chacune des six régions. En outre, à l'automne de l'an dernier, on a créé un groupe de travail en association avec l'industrie pour l'étude des inspections chez les transporteurs aériens, en lui donnant le mandat d'examiner l'exécution des vérifications, des inspections et de la surveillance générale dans l'industrie de l'aviation et de faire des recommandations quant aux améliorations possibles. Enfin, nous avons aussi amélioré la formation des inspecteurs responsables des vérifications chez les transporteurs aériens.

Voilà quelques-unes des mesures prises par Transports Canada pour assurer la sécurité du transport aérien au Canada.

J'ai parlé plus tôt du partage de responsabilités en matière de sécurité aérienne. Il est évident que les transporteurs sont en tout temps responsables de la sécurité de leurs appareils. En cas de conditions givrantes, les règlements imposent une inspection obligatoire avant le vol. Transports Canada a mis au point un programme de formation obligatoire pour tout ce qui concerne la contamination des surfaces que tous les transporteurs commerciaux sont tenus d'offrir à leur personnel participant aux opérations aériennes. De plus, les transporteurs aériens doivent offrir des programmes de formation approuvés, à leur personnel navigant et à leur personnel au sol, non seulement en matière de dégivrage, mais aussi de prévention de formation de givre.

Pour s'assurer que les pilotes comprennent bien les effets de la glace sur les ailes, Transports Canada a modifié le Règlement de l'air et les Ordonnances sur la navigation aérienne en novembre 1990 afin d'interdire tout décollage d'un aéronef à moins que toutes ses surfaces critiques n'aient été dégagées de tout givre, glace ou neige. Ces modifications obligent aussi les équipages à recevoir une formation annuelle sur les conséquences pour les appareils de la contamination des surfaces.

En 1987, Transports Canada a établi un nouveau système national d'information pour les compagnies. C'est un système informatisé qui permet à Transports Canada de documenter les renseignements transmis aux transporteurs aériens et de déceler les situations critiques afin d'augmenter sa capacité de vérification dans le transport aérien. Afin de rationaliser et de normaliser ses méthodes de vérification, le ministère a fait également, en

décembre 1991, une étude approfondie dans ce domaine et a publié un manuel sur les vérifications réglementaires en tenant compte de toutes les lacunes détectées par la commission d'enquête.

Transports Canada et les lignes aériennes se sont entendus en principe pour construire un centre de dégivrage à l'aéroport international Pearson. On étudie les aspects techniques et environnementaux de cette installation. Dans la plupart des cas, les agents de dégivrage et les liquides anti-givrage sont appliqués avant que l'appareil ne s'engage sur la piste. Dans des conditions extrêmes, ces produits peuvent perdre rapidement leur effet si l'appareil reste longtemps au sol avant d'avoir l'autorisation finale de décoller. C'est pourquoi Transports Canada a établi des modalités d'embarquement à l'aéroport Pearson qui s'appliquent lorsque le décollage est retardé indûment à cause du trafic. En vertu de ces modalités, l'appareil est retenu à la porte d'embarquement jusqu'à ce que l'autorisation de décollage soit confirmée et l'appareil doit procéder au décollage immédiatement après le dégivrage. Grâce au centre de dégivrage qui sera construit spécialement à cette fin à l'aéroport Pearson, les appareils pourront décoller pratiquement tout de suite après le dégivrage.

J'aimerais profiter de ces derniers moments pour souligner quelques-unes des caractéristiques importantes du système de vérification et d'inspection de Transports Canada.

Transports Canada applique certaines mesures pour voir à ce que les transporteurs respectent les normes prévues par la réglementation aérienne. Les inspecteurs de la réglementation aérienne assurent une surveillance permanente auprès des transporteurs. Cette surveillance accompagne souvent d'autres activités telles que le contrôle de la compétence des pilotes, les inspections en vol et les vérifications à l'aire de trafic.

En plus des activités courantes de surveillance, les agents effectuent des inspections détaillées de certaines activités des sociétés aériennes et des vérifications financières complètes à des dates régulières.

Je suis convaincu que tous les députés sont conscients du travail essentiel qu'effectuent les inspecteurs. Leur charge de travail s'est accrue depuis la déréglementation. Le nombre d'inspecteurs a augmenté en moyenne de 6 p. 100 par année, et le personnel de la navigabilité aérienne a augmenté de 4 p. 100 par année au cours des cinq dernières années.

J'attire aussi l'attention de la Chambre sur une autre initiative de Transports Canada. Chaque année, le ministère organise le colloque canadien sur la sécurité aérienne qui réunit des représentants de tous les secteurs de l'industrie. Le colloque de cette année a débuté hier et plus de 200 spécialistes de la sécurité aérienne de tous les secteurs de l'industrie y participent. Ce colloque favorise les échanges et la discussion sur les moyens d'améliorer