

L'ajournement

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Comme il est 10 heures, j'ai le devoir d'informer la Chambre que, conformément à l'article 58(11) du Règlement, les délibérations sur la motion sont terminées.

Le député d'Edmonton-Centre (M. Paproski) invoque le Règlement.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Paproski: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Quelqu'un d'en face pourra peut-être nous dire ce que la Chambre fera demain. Étudierons-nous le bill C-35 ou le bill C-12?

M. Andres: Monsieur l'Orateur, nous poursuivrons demain l'étude du bill C-12.

* * *

[Français]

MESSAGE DU SÉNAT

M. l'Orateur adjoint: J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que le Sénat a transmis un message pour l'informer qu'il a adopté le bill S-6, Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, qu'il soumet à l'assentiment de la Chambre.

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office, en conformité de l'article 40 du Règlement.

LE TRANSPORT AÉRIEN—LES CRITIQUES CONCERNANT L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE—ON DEMANDE LA DÉMISSION DU MINISTRE

M. Don Mazankowski (Vegreville): Monsieur l'Orateur, mon intervention de ce soir découle de questions que j'ai posées jeudi dernier au ministre des Transports (M. Lang) au sujet de l'administration et de l'application des ordonnances et des normes de la navigation aérienne. C'est un problème très important qui est loin d'être nouveau. Il y a déjà quelque temps qu'il existe. Ce problème est devenu de plus en plus urgent à cause des nouvelles inquiétantes que nous avons apprises depuis un an environ.

Pour récapituler la chose, en novembre 1977 le ministre des Transports effectue une enquête sur la navigation aérienne du Nord-Ouest-ontarien. Je ne saurais mieux dire à ce sujet que le *Globe and Mail*, numéro du lundi 28 novembre 1977. L'article s'intitulait: «Deux enquêteurs: La police aérienne est mal faite,

[M. Rae.]

les infractions sont monnaie courante». Voici quelques passages de l'article:

La sécurité aérienne est précaire au Canada, et spécialement dans le Nord-Ouest ontarien, par la faute du ministère des Transports qui n'arrive pas à faire respecter la réglementation aérienne et à sévir contre les entreprises et les particuliers recourant systématiquement à des méthodes illégales et dangereuses, voilà ce qu'affirment deux enquêteurs fédéraux dans un rapport confidentiel prônant une remise en ordre des procédures.

D'après ces enquêteurs, les hauts fonctionnaires d'Ottawa bloquent tous les efforts tentés par les responsables régionaux de la sécurité en vue de mettre un terme aux activités des transporteurs aériens qui violent la loi constamment et qui mettent en péril la vie de leur personnel et de leurs passagers.

L'article donne divers exemples d'intervention politique et poursuit:

Autre faits constatés: —Surcharge des appareils, fausses inscriptions aux carnets de bord, méthodes d'entretien illégales et dangereuses, vol au-dessous du seuil réglementaire par mauvais temps, absence des instruments de vol nécessaires et autres pratiques illégales et dangereuses qu'on ne peut énumérer toutes faute de place...

C'est un véritable réquisitoire. Qu'a fait le ministre? Il a déclaré que le Canada vient aux premiers rangs mondiaux pour la sécurité aérienne, qu'il a autorisé le recrutement de 12 inspecteurs de l'aéronautique et qu'il va étudier la situation.

La situation, c'est qu'il manque 60 inspecteurs de l'aéronautique civile actuellement. En embaucher quelques-uns, c'est continuer de ne pas en avoir suffisamment. Il y a le trop célèbre téléx Bolduc, celui envoyé à un inspecteur qui cherchait à appliquer des interdictions de vol et à qui on a demandé de bien réfléchir aux considérations politiques, aux ennuis que cela pourrait causer au ministre des Transports et à toutes autres conséquences politiques.

Ensuite il y a la question des émetteurs de radio-repérage de secours, question que le député de Saint-Jean-Ouest (M. Crosbie) a si bien exposée en Chambre la semaine dernière. Monsieur l'Orateur, nous avons également un autre rapport qui, encore une fois, a émergé du ministère des Transports et qui, là encore, constitue une violente accusation à l'endroit de l'administration et de l'application des règlements sur la sécurité aérienne. Je vous citerai un bref extrait de ce document:

● (2205)

Les règlements sont généralement appliqués au hasard, sans aucune coordination.

Le rôle que doivent jouer les inspecteurs pour les faire appliquer n'est pas clairement défini, même pas dans le cas des inspecteurs spécialement chargés de faire appliquer les règlements.

De nombreux inspecteurs hésitent à recommander des mesures administratives pour faire appliquer le règlement...

Les agents nommés par le ministère de la Justice n'ont, la plupart du temps, aucune expérience du droit aéronautique, et ne sont pas d'une grande aide pour la préparation des poursuites.

Le secteur chargé de faire appliquer les règlements manque sérieusement d'inspecteurs. Dans certaines régions, seul un faible pourcentage des plaintes donne lieu à des poursuites, et dans la plupart des cas, on se borne à informer la GRC des infractions commises.

Devant tous ces faits, le ministre des Transports a le toupet de prétendre pouvoir garantir qu'au Canada, les normes de sécurité sont parmi les plus élevées au monde. C'est peut-être vrai, mais on ne les respecte pas.