

Dans un discours prononcé au Canadian Club de Winnipeg, le 11 mars dernier, le vice-président directeur et chef de la direction d'Air Canada a déclaré ceci:

L'achat d'une part importante des Lignes aériennes Canadien international par American Airlines signerait inévitablement l'arrêt de mort de l'industrie canadienne du transport aérien telle qu'on la connaît maintenant.

En ce qui nous concerne, nous n'aurions pas d'autre choix que d'adopter la même stratégie.

Autrement dit, Air Canada nous prévient que si American Airlines achète une part de Canadien, elle ne pourra pas faire autrement que d'offrir une participation à US Air ou à toute autre société américaine. Quand ce sera fait, nous saurons que nous n'avons plus de ligne aérienne nationale.

M. Greg Thompson (Carleton—Charlotte): Monsieur le Président, j'estime que c'est un débat très important et qui tombe à point. Je suis heureux de pouvoir y prendre part.

Je sais que les députés d'en face se préoccupent beaucoup des conclusions du rapport déposé hier par la commission chargée d'étudier les causes de la tragédie de Dryden. C'est une question qui nous préoccupe tous énormément.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je voudrais dire qu'il s'agit d'une tragédie humaine. Aucun d'entre nous ne le conteste. C'est une tragédie humaine.

Au nom du ministre, je tiens à souligner que l'aviation canadienne est sécuritaire. En fait, je pense qu'il est important que la population canadienne sache que, depuis 1981, le nombre d'accidents aériens a diminué de 35 p. 100. Il faut le mentionner afin que la population sache que l'industrie de l'aviation canadienne est sécuritaire. D'ailleurs, les statistiques montrent que la sécurité répond à des normes très élevées au Canada.

L'autre point à souligner, c'est que le gouvernement n'a pas attendu que la commission soit créée par d'autres. Il l'a lui-même mise sur pied. L'enquête de la commission est des plus indépendantes. Elle constitue une critique très sérieuse de la sécurité et de l'industrie aériennes.

La première série de recommandations date vraiment de 1989. Je pense que la plupart d'entre nous, sachant cela, reconnaîtront d'emblée que le ministère a été réceptif et qu'il a agi avec responsabilité envers l'industrie.

Initiatives parlementaires

Examinons donc les constatations. Allons-y point par point, monsieur le Président, si vous voulez bien. Il y est dit qu'il existe de nouvelles procédures de vérification et que le ministère inspecte maintenant les transporteurs d'une façon plus rigoureuse et plus fréquente. Il procède à des vérifications presque immédiatement. Il a entrepris des vérifications presque immédiatement après la fusion. Des inspecteurs du ministère des Transports ont déjà été désignés à cette fin. On a également renforcé les règlements dans plusieurs domaines.

Encore une fois, cela s'est fait très rapidement. En effet, en novembre 1990, le ministère des Transports a mis en oeuvre un programme de dégageant des ailes s'inscrivant dans de nouveaux règlements qui interdisent le décollage lorsque les surfaces portantes d'un aéronef sont contaminées par une substance quelconque. Cela est très important quand on songe à ce qui s'est produit à Dryden et à ce qui s'est produit la semaine dernière à l'aéroport La Guardia de New York. C'est à cause de problèmes de givrage qu'il est survenu une autre tragédie aux États-Unis. Le ministère se préoccupe beaucoup de cet aspect et il a pris des mesures correctives dès 1990. Le ministère a travaillé de concert avec l'industrie à l'élaboration d'un grand nombre de règlements qui répondent à la sécurité nouvelle que nous recherchons tous.

Il a été question du nombre des inspecteurs. Il s'agit de savoir si nous en avons assez à l'époque et si nous en avons assez en ce moment. Je crois que c'est une question que nous sommes en droit de nous poser. C'est avant tout une affaire de sécurité. Il existe un net rapport entre le nombre des inspecteurs et la sécurité de l'ensemble de nos compagnies aériennes.

Il est à noter que, depuis 1985-1986, une centaine d'inspecteurs de plus ont été embauchés. Ce qu'il faut se rappeler ici, c'est que ce nombre ira en augmentant. Tout le monde souhaiterait qu'il y en ait plus à l'oeuvre, mais, en définitive, ce qui compte, c'est que nous reconnaissons que nous en avons besoin de bien davantage et qu'ils seront de plus en plus nombreux. Leur nombre s'est accru depuis 1985-1986.

On a uniformisé les procédures pour qu'on procède systématiquement et rapidement à des vérifications de sécurité. Les pratiques internes elles-mêmes du ministère ont considérablement changé ces dernières années. En outre, on est en train de mettre au point un nouveau code