

des sorties d'urgence. Les pilotes se plaignent qu'on enlève les passerelles avant qu'ils n'en donnent l'autorisation. Tous les employés s'accordent à dire que la direction des lignes aériennes insiste bien davantage pour qu'il n'y ait pas de retards et pour que les voyageurs soient bien traités que pour demander qu'on se conforme à la loi.

Cet article et un autre publié dans le même numéro indiquent en outre qu'on a réprimandé des employés pour les retards causés par leur préoccupation à l'égard des règles de sécurité et qu'au moins un commissaire, nommé dans l'article, a été prié deux fois par ses supérieurs directs de démissionner parce qu'il se préoccupe particulièrement de la sécurité.

Quand des accusations pareilles et les exemples de négligence du ministère des Transports que j'ai mentionnés figurent sur la première page d'un journal canadien de bonne réputation, le gouvernement n'a d'autre choix que de lancer une enquête indépendante relativement à l'application des règles du ministère des Transports et à la façon dont les lignes aériennes du Canada les appliquent.

J'aimerais également demander au ministre des Transports (M. Marchand) si son ministère envisage oui ou non d'exiger qu'un dispositif appelé avertisseur de proximité du sol soit installé sur les appareils de toutes les compagnies aériennes canadiennes. Ce dispositif est sensible à la vitesse de changement d'altitude d'un avion et à sa hauteur au-dessus du sol, et signale lorsqu'une manœuvre d'évitement s'impose pour éviter une collision. Il coûte de \$10,000 à \$15,000 par avion et la FAA le rendra obligatoire en décembre.

Nous pourrions discuter de l'objet de mon discours lorsque le bill C-226 sera renvoyé au comité permanent des transports. Cette mesure prévoit l'établissement d'une commission fédérale d'enquête sur les transports qui enquêterait de façon impartiale sur les accidents, les normes de sécurité et les règlements. Les États-Unis forment un comité de sécurité du même genre. Ce n'est plus au ministère des Transports de mener lui-même enquête.

J'aimerais dire pour terminer que le ministre des Transports a signalé à mon attention aujourd'hui que les camions des pompiers de l'aéroport de Vancouver n'ont pas d'échelles assez longues pour atteindre le deuxième pont...

Des voix: C'est une honte!

L'Orateur suppléant (Mme Morin): A l'ordre. Le temps de parole du député est écoulé.

L'ajournement

M. Joseph-Philippe Guay (secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion économique régionale): Le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie) a abordé de nombreux sujets qui s'écartent de la question du moteur d'avion Pratt and Whitney dont il avait donné avis.

Quoi qu'il en soit, je pense que le député mérite des félicitations pour le souci qu'il ne cesse de se faire au sujet de la sécurité des voyageurs. Comme il le sait, les avions et leurs composants, comme les moteurs par exemple, font l'objet de contrôles sévères, et la réglementation relative à la sécurité est appliquée de façon stricte. Je puis même dire que les compagnies aériennes du Canada s'y conforment religieusement. Tous les transporteurs aériens du Canada ont adopté les mesures préconisées par le constructeur des moteurs, la société Pratt and Whitney. L'Administration fédérale américaine de l'aviation publie à ce sujet une circulaire de navigabilité, qui exigera des contrôles de l'arbre. Le certificat canadien de navigabilité comporte, comme condition de délivrance, le respect des directives de navigabilité données par les autorités aéronautiques de l'État dans lequel l'appareil a été construit. Le ministère n'a pas besoin de réitérer une telle directive.

Comme le député a parlé de la *Gazette* de Montréal, je tiens à dire que l'article du journal a vivement exagéré bon nombre des points signalés. En fait, il y a lieu de croire que les personnes qui ont été choisies pour l'interview du reporter David Tafler, ne sont pas au courant de l'accroissement d'activité du ministère des Transports et des nombreux entretiens qui se sont déroulés depuis six mois avec les compagnies aériennes. Je ne crois pas que le personnel de la commercialisation des transporteurs aériens détienne l'autorité que leur suppose M. Tafler.

Quant à savoir si quelques-uns de ces membres ont parlé à la légère, comme on l'a dit, je signale que j'ai communiqué avec la direction de l'Association des pilotes de ligne du Canada; elle est tout aussi surprise que nous de la publication de cet article dans le journal et elle cherche à savoir qui parmi ses membres aurait pu agir de façon aussi irréfléchie. D'autres faits seront sans doute mis au jour, mais je suis bien aise que l'on ait signalé ce point.

Je tiens à rappeler au député que la société Air Canada a toujours fait passer la sécurité de ses passagers avant toute autre considération. Ses états de services se passent de commentaire; ils sont parmi les meilleurs au monde.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h 27.)