

Initiatives parlementaires

Vous n'aviez pas, comme c'était le cas auparavant, à démontrer que c'était pour répondre à un besoin de la population. Si vous pouviez convaincre votre banquier et prouver, en théorie, votre capacité de voler, rien ne s'opposait à ce que vous exploitiez une compagnie de transport aérien régulier.

Le juge Moshansky nous a dit que cela n'était réellement pas le cas. En ce qui a trait à Air Ontario, la fusion de deux compagnies aériennes venait tout juste de se faire. Ces deux compagnies n'en formaient plus qu'une et elles ont acheté du nouveau matériel, en particulier des appareils Fokker. Elles ne disposaient pas d'un personnel suffisant pour entretenir et faire voler ces aéronefs. Elles n'avaient pas non plus suffisamment de pièces de rechange.

Pendant un certain temps, le personnel volant a reçu une formation sur des simulateurs de U.S. Air et d'un autre transporteur américain, Pegasus. Ce contrat a par la suite été annulé, de sorte que le personnel s'entraînait le soir à Winnipeg, dans le cockpit des appareils au sol.

Le juge Moshansky fait remarquer à quel point cette formation était inadéquate. Il fait observer, et j'utilise mes propres mots, pas les siens, que la compagnie en cause n'avait pas le contrôle de ses propres opérations.

Par ailleurs, nous avons un organisme de réglementation qui ne disposait pas des ressources voulues pour faire son travail. Nous sommes quelques-uns à prétendre qu'il ne les a toujours pas. J'ai ici deux communiqués de l'organisation qui représente les inspecteurs, l'Association du groupe de la navigation aérienne.

Voici ce que dit le communiqué rendu public aujourd'hui:

Déception des inspecteurs de l'aviation civile devant la réaction du ministre des Transports au rapport Moshansky sur la tragédie d'Air Ontario

Selon le président national de l'Association des inspecteurs de l'aviation civile, Wayne Foy, au lieu d'essayer de rejeter le blâme sur d'autres, le ministre des Transports, Jean Corbeil, devrait prendre le rapport Moshansky au sérieux. Nous nous réjouissons cependant, a précisé M. Foy, de pouvoir travailler avec le ministère pour mettre en oeuvre les recommandations du rapport qui assureront la sécurité de l'aviation civile au Canada.

Le rapport du juge Moshansky constitue, selon lui, le premier examen objectif des effets de la déréglementation et des réductions effectuées à Transports Canada Aviation au cours des dix dernières années. Il a tout à fait raison en ce qui concerne le manque de soutien, de formation et de ressources dont les inspecteurs de l'aviation ont besoin.

M. Foy rappelle que les inspecteurs de l'aviation civile, dont bon nombre sont essentiels à la sécurité aérienne, sont des professionnels qui prennent leur travail à coeur. Nous sommes frustrés de ce que Transports Canada n'ait pas su fournir suffisamment de personnel, former les inspecteurs et appuyer notre travail.

L'un des pires problèmes auxquels nos inspecteurs se heurtent, ajoute-t-il c'est que la direction n'écoute pas. Les cadres n'entendent que ce qu'ils veulent bien entendre. Si les commentaires formulés par le ministre hier sont une indication de son optique fondamentale, il ne faut pas s'attendre que les choses vont changer.

Cette organisation représente quelque 500 inspecteurs de l'aviation civile qui travaillent pour Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Ce sont les gens au sol, en première ligne pour ainsi dire. Ils savent ce qui se passe, et ils ont tenté de dire à leurs maîtres qu'ils n'avaient pas les ressources voulues, qu'ils n'étaient pas assez nombreux et que le Canada n'était pas en mesure d'exercer un contrôle approprié sur la déréglementation.

Par ailleurs, à la Chambre et au comité, le député de Regina—Lumsden et moi ainsi que d'innombrables témoins, et non pas uniquement des représentants des syndicats, essayons de défendre ce point de vue. Je me souviens du témoignage d'un expert américain que nous avons invité à une séance tenue à Vancouver. Il connaissait très bien la question de la déréglementation aux États-Unis, puisque cette industrie y était déréglementée depuis dix ans. Tous ses appels à la prudence se sont révélés fondés.

J'ai horreur de dire à la Chambre: «Vous voyez, je vous l'avais bien dit!» Je préférerais que les choses fonctionnent bien et qu'on atteigne les objectifs visés — dans ce cas une baisse des prix et un meilleur service. Il est peut-être arrivé que le service s'améliore. Certains prix ont baissé mais, dans l'ensemble, je pense qu'on constatera que le service est moins bon et plus coûteux. Ce sont les Canadiens qui en paient le prix.

Je sais qu'il ne me reste pas beaucoup de temps, mais je veux profiter des dernières minutes pour commenter brièvement l'avenir de l'industrie canadienne du transport aérien. Nous savons tous qu'Air Canada est une société qui est maintenant entièrement privatisée et que les Lignes aériennes Canadien international, qui appartiennent à PWA, connaissent actuellement des difficultés financières. Nul n'est besoin d'être comptable ou économiste pour s'en rendre compte. Elles perdent de l'argent quotidiennement, toutes les deux.

• (1530)

La société Canadien a décidé qu'elle réglerait partiellement le problème en s'associant avec American Airlines. Il ne s'agirait pas seulement de signer un accord d'exploitation ou de partager le système de réservations. American Airlines serait invitée à acquiescer une participation dans Canadien. Air Canada cherche, pour sa part, à obtenir un accord d'exploitation avec US Air.