

[Texte]

Mr. Benjamin: So that all the rest of them are going to have to help . . .

Mr. McLeish: But they are being treated in the same manner as all the other airports in the country.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

I sometimes wish members of Parliament, even if it was on a confidential basis, could have some access to reports of this nature before they wind up in the newspapers. But coming back to the area that was being pursued by my colleague from Vegreville, I wonder if I might add two or three other brief sentences and then go to two or three other questions, Mr. McLeish.

Picking up where he left off, on number six, "Recognition":

Inspectors in the Aircraft Operations Group have performed their duties with such low profile that they consider the work they do is not understood by senior people within Transport Canada nor by those we serve in the aviation community and the flying public

Finally.

At the national level a dramatic gesture is needed to convince Civil Aviation Inspectors that their services are appreciated by senior management and that we are ready to support them and work more closely with them. A very substantial pay raise is required to bring pay scales back into line and this should be implemented at the earliest possible time, no later than the fourth guideline year which is presently being considered. Management should seriously consider doubling flying pay, a non-negotiable item, which has not been increased since 1968.

With all due respect to my distinguished colleague, the Parliamentary Secretary, we are not waving banners of fear and undue alarm in Canada, Mr. Chairman; and I think the administrator is aware of this. The problems that have been going on, that are current and topical, and that are in the print media and the electronic media, are problems that date back to years when I was young enough to fly airplanes.

Mr. Chairman, the regulations concerning position reporting and these things have been inadequate forever; we have known it forever. What I find inexcusable is that we have had to wait so long. There is no, nor has there ever been, to my knowledge, at any airport, any adequate failsafe interface between two frequencies, where two frequencies have to be used or are, in fact, being used for aircraft in the vicinity. No matter what they are doing—ground control approach: it does not matter; ATC: it does not matter—there is no failsafe system; and we have known this. We know it now; we knew it five years ago; we knew it twenty years ago.

Your suggestion, Mr. McLeish, at the last meeting, in response to Mr. MacKay—and I am quoting from—but I do not have lines anymore—but in any event, you make the statement that the assumption made by the specialists in the

[Traduction]

M. Benjamin: De sorte que tous les autres devront aider . . .

M. McLeish: Mais ils sont traités de la même façon que tous les autres aéroports au pays.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Je voudrais parfois que les députés, même si c'était confidentiel, puissent avoir accès aux rapports de ce genre avant qu'ils ne paraissent dans les journaux. Toutefois, pour revenir à la question poursuivie par mon collègue de Vegreville, pourrais-je ajouter deux ou trois observations rapides avant de passer à deux ou trois autres questions, monsieur McLeish?

Il s'est arrêté au numéro 6: «Reconnaissance»:

Les inspecteurs du groupe des opérations d'aéronefs se sont acquittés de leurs fonctions de façon tellement discrète qu'ils considèrent que leur travail n'est pas compris par les agents supérieurs de Transport Canada ni par ceux que nous desservons dans le secteur de l'aviation et les passagers.

Enfin . . .

A l'échelon national, il faudrait un geste très visible pour convaincre les inspecteurs de l'aviation civile que leurs services seraient appréciés par les cadres supérieurs et que nous sommes disposés à les appuyer et à travailler en plus étroite collaboration avec eux. Il faut une majoration importante des traitements pour que leur échelle salariale soit redressée dès que possible, en tout cas pas plus tard que la quatrième année d'orientation dont on parle actuellement. La direction devrait sérieusement envisager de doubler le traitement du personnel volant, qui n'est pas négociable et qui n'a pas été majoré depuis 1968.

Avec tout le respect que je dois à mon distingué collègue, le secrétaire parlementaire, il ne s'agit pas de semer abusivement l'alarme au Canada, monsieur le président; je suis sûr que l'administrateur le sait. Les problèmes que nous connaissons et qui sont bien d'actualité, dont les journaux et la presse électronique parlent fréquemment, sont des problèmes qui remontent aux années où j'étais encore assez jeune pour piloter.

Monsieur le président, les règlements concernant les rapports de position et ce genre de chose ont toujours été inadaptes; nous le savons depuis toujours. Ce que je trouve inexcusable est qu'il ait fallu attendre si longtemps. Il n'y a jamais eu à ma connaissance, dans aucun aéroport, d'interface antidéfaillance suffisante entre deux fréquences lorsque l'on utilise deux fréquences pour les aéronefs à proximité. Quoi que l'on fasse, méthodes de contrôle au sol, ATC (Contrôle de la circulation aérienne), peu importe, il n'y a pas de système anti-défaillance et nous le savons depuis longtemps. Nous le savions il y a cinq ans et nous le savions déjà il y a 20 ans.

Ce que nous avez dit, monsieur McLeish, à la dernière réunion, en réponse à M. MacKay, et je cite bien que je n'aie plus là le texte, c'est que les suppositions des spécialistes de la