

pourrait enquêter sur les accidents qui surviennent dans notre pays sans aucun risque de conflit d'intérêt.

Les gouvernements ne sont pas toujours disposés à admettre que les ministères peuvent se tromper ou, en fait, qu'ils commettent des erreurs. Ils ne tiennent souvent aucun compte des résultats importants qui pourraient découler de motions présentées à la Chambre par des députés de tous les partis. S'il en est ainsi dans le cas de l'heure réservée aux députés, je pense que, non seulement nous rendons un mauvais service à la Chambre, mais nous dérogeons dans le sens le plus strict à l'interprétation du Règlement et des prérogatives de la Couronne relativement à la façon de se procurer des fonds et de les dépenser.

Un examen attentif du bill indique qu'il s'agit d'une proposition de transfert des experts du ministère des Transports à une commission indépendante qui, à son tour, relèverait d'un autre niveau du gouvernement. On pourrait prétendre que cette commission ne dépasserait, en réalité, rien de plus. Si le bill, tel qu'il est libellé, est imparfait ou contient des lacunes d'ordre technique par suite des procédures de la Chambre, je suis certain que nous accepterions avec plaisir tout changement motivé.

Ce que nous demandons, c'est la possibilité de parler publiquement aux Canadiens de l'industrie du transport, tout en discutant avec les députés du gouvernement et nos collègues à la Chambre. A mon avis, il s'agit d'une situation d'urgence si l'on tient compte d'accidents aussi tragiques et dramatiques que celui qui s'est produit près de Wabush il y a quelques mois. A mon avis, cet accident était le résultat d'une erreur. L'enquête a révélé qu'il s'agissait d'une erreur interne. La difficulté provient du fait que l'organisme investi d'un pouvoir de réglementation qui a été chargé de l'enquête a pu être entravé par une possibilité réelle de conflit d'intérêt. Même si ce conflit d'intérêt était purement imaginaire, je crois que notre tentative pour discuter de la question cet après-midi est entièrement justifiée. Le nombre de morts dans les accidents aériens a augmenté au cours des dernières années, tout comme le nombre de morts dans les catastrophes ferroviaires et dans les accidents de circulation des autobus et des camions, qui font des voyages interprovinciaux. Ainsi, en 1971, il y en a eu 1,100 dans le domaine des transports interprovinciaux.

Ce que nous essayons de faire, c'est de rétablir la confiance, non seulement nationale mais aussi internationale, dans la manière dont nous enquêtons sur les accidents de transport au Canada. Nous ne pouvons pas continuer beaucoup plus longtemps à nous convaincre qu'il n'y a pas de possibilité de conflit d'intérêts. Sinon, au lieu d'être à l'avant-garde des modes de transport dans le monde, nous nous trouverons loin en arrière. Les États-Unis et la Grande-Bretagne se sont déjà orientés dans cette direction, tandis que la France et l'Australie révisent leur système d'enquête sur les accidents de transport. Ils le font, non pas en sachant qu'un conflit d'intérêts existe, mais en sachant qu'il y a possibilité de maquillage. Je ne dis pas que c'est le cas, parce que nous avons un des systèmes d'enquête les plus perfectionnés du monde.

Mon bill n'essaie pas de recueillir des fonds, mais d'orienter à nouveau la structure des mécanismes des méthodes d'enquête. Ces mécanismes existent déjà; je ne propose pas que l'on recueille des fonds à cette fin. En fait, il est bien possible qu'une telle commission vienne de la direction des enquêtes sur les accidents, de la direction des enquêtes sur les accidents de la navigation ou d'autres directions semblables. Je n'envisage pas que l'on recueille ou que l'on dépense des fonds à cette fin, mais plutôt que

#### *Transports—Commission d'enquête*

l'on réaffecte l'argent d'une manière qui écarte définitivement de l'esprit des personnes qui s'intéressent aux problèmes de transports la possibilité d'un conflit d'intérêts.

Je n'ai pas besoin de rappeler aux députés les grandes difficultés que soulève la présence possible d'un conflit d'intérêt dans un certain nombre de situations données. Ce n'est pas juste à l'égard de ceux qui font ces enquêtes et ce ne l'est guère à l'égard du ministère. En fait, pendant plusieurs années, je me suis demandé pourquoi le ministère n'avait pas proposé à la Chambre un bill qui aurait réalisé ce que je propose aujourd'hui. Ma proposition vise simplement à séparer ces fonctions et à établir, selon une entité distincte, la première autorité dans tous les cas d'accidents, simplement en assignant cette tâche et cette compétence aux divers organismes actuels.

● (1720)

Je n'exige pas une dépense de fonds. Une commission comme celle-là, qu'elle soit financée ou non grâce aux ressources actuelles, n'est d'aucune importance pour l'industrie des transports. Ce que l'industrie désire depuis nombre d'années, c'est la disparition de toute possibilité de conflit, si éloignée soit-elle. L'Association des pilotes de ligne, l'Association des armateurs et des pilotes canadiens, les associations de compagnies maritimes, nos associations de camionneurs, les employés de chemins de fer, tous craignent depuis quelques années non pas tant les conflits d'intérêts que les façons d'innocenter les gens, de dissimuler la vérité et ainsi de suite. Je ne m'inquiète pas à ce sujet parce que, à ma connaissance, ces choses ne se produisent pas, mais on craint constamment l'apparition d'un conflit d'intérêts et de menées pour innocenter certaines personnes.

Il se peut qu'une enquête impartiale et honnête puisse être compromise et, le cas échéant, la conséquence sauterait aux yeux. D'autres personnes du secteur des transports ne disposeront pas des déductions sérieuses et approfondies d'un groupe d'enquêteurs et ne pourront, par conséquent, prévenir les accidents dans toute la mesure voulue. Il n'est pas injuste de dire, je pense, que cette incapacité serait en proportion directe du manque de renseignements.

Je n'ai jamais été entièrement satisfait de la façon dont on communiquait les résultats d'enquêtes sur les accidents d'avion. J'ai reçu depuis un mois, de fonctionnaires du ministère, quantité de lettres qui frapperaient de stupeur les gens de l'industrie des transports si elles venaient à tomber entre leurs mains.

Je le répète, je ne demande pas à la Chambre de réaliser des dépenses. Je demande à la Chambre d'envisager, dans sa sagesse, de renvoyer la question, sinon l'objet du bill, devant le comité permanent des transports et des communications. Je retirerais le bill cet après-midi si je pensais que nous aurons la chance la semaine prochaine d'étudier attentivement cette question. Si Votre Honneur n'avait pas eu quelques doutes quant à l'acceptabilité procédurale du projet de loi dans le cadre non seulement du Règlement de la Chambre mais des prérogatives du cabinet ministériel, j'aurais parlé beaucoup plus en détail de ce qui se passe, dans ce domaine, partout ailleurs dans le monde. J'ai parlé de l'expérience internationale et j'aurais attiré l'attention de la Chambre sur le fait que nous sommes presque le seul pays du monde occidental à n'avoir pas supprimé les nombreuses possibilités de conflit. J'aurais indiqué mon regret à ce sujet et précisé les domaines dans lesquels l'industrie des transports exige ce genre d'organisme d'enquête. J'aurais signalé, d'après les renseigne-