

*Bureau canadien de la sécurité aérienne*

Je suis encore étonné que la partie la plus dangereuse du vol, comme le dit le vieil adage, consiste à se rendre à l'aéroport. Par mille-passager, nous devrions probablement consacrer beaucoup d'argent et d'effort à la sécurité sur les routes où les coûts occasionnés par les dommages, les décès et les blessures sont astronomiques. Néanmoins, la sécurité aérienne est d'une importance capitale. De plus en plus de gens volent. Le projet de loi que nous étudions aujourd'hui est un pas dans la bonne direction. Il est extrêmement malheureux que le gouvernement ait choisi de procéder de cette façon et qu'il ait l'intention de lui faire subir toute les étapes aujourd'hui, sans permettre une consultation avec d'autres groupes touchés, ce qui nous aurait été d'une aide précieuse.

**M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est):** Monsieur le Président, lorsque j'ai soulevé pour la première fois dans cette Chambre la nécessité de distinguer les responsabilités ministérielles relatives à la réglementation de celles de son élément d'enquête, et cela remonte à 1967, il y a donc quelque 16 ans, je pensais que le gouvernement et les députés se rendraient compte peut-être qu'il était sage d'enlever toute possibilité de croire en un conflit d'intérêts et que sous peu nous pourrions régler cette question. Vers 1968 ou 1969, rien ne s'était produit. En 1970, encore rien.

Par conséquent, j'ai pris l'initiative de consulter l'industrie des transports du Canada. Sans exception, comme le ministre le sait, chacun de ses membres a convenu qu'il devrait y avoir une commission indépendante provisoire pour examiner la situation des transports. Je rappelle à la Chambre le transport inter-provincial du gaz et du pétrole, la possibilité de transporter le grain par pipe-line jusqu'aux traversiers de notre pays, le transport aérien, le camionnage et toute la gamme des transports qui relèvent d'une façon ou d'une autre d'un règlement fédéral. Tout cela doit encore être étudié par cette Chambre. Treize ans, c'est trop pour procurer au secteur du transport un tiers de l'indépendance dont il a besoin, non seulement pour donner l'impression qu'il est sécuritaire, mais pour qu'il le soit en réalité. Il faudra aussi s'occuper des transports de surface et maritime.

● (1210)

J'accepte le rapport du juge Dubin, qui a fait un travail nécessaire très pertinent et mis les Canadiens au courant de l'histoire terrifiante du transport aérien. Même si, à l'occasion, les pilotes nous disent que leur travail s'accompagne de longues heures d'ennui, les premiers et derniers moments de chaque vol leur inspirent de la terreur. C'est tout aussi vrai pour les passagers, sauf que ceux-ci ne sont pas aussi conscients de l'aspect terrifiant des vols. Ce même sentiment de terreur existe chez ceux qui voyagent en train, en voiture et en bac, et chez ceux qui travaillent sur nos navires.

Si nous avons mis treize ans et plus à créer un organisme indépendant pour le transport aérien, je me demande si nous devons attendre encore treize ans avant d'instituer un pareil organisme pour le transport maritime et ensuite, treize autres années pour le transport de surface? Le ministre a raison de penser que ce nouvel organisme permettra à notre pays de faire ses armes en ce domaine. Mais il semble oublier que nous

avons eu treize ans pour apprendre et cent ans pour connaître les transports.

En ce qui concerne la suppression de tout conflit d'intérêt, nous devrions prendre aujourd'hui des mesures relatives aux trois modes essentiels de transport au Canada. J'admets que cette loi représente un premier pas et me joins volontiers à mon collègue de Prince Edward-Hastings (M. Ellis) et à mon ami le député de Comox-Powell River (M. Skelly) pour accueillir ce que j'espère n'être qu'une première étape. Je le répète, s'il nous faut attendre à nouveau treize ans, le dépôt d'un projet de loi semblable sur la sécurité maritime, à quoi aura servi l'enquête menée actuellement à Terre-Neuve par le juge Hickman sur le naufrage de l'*Ocean Ranger*? Faudra-t-il que dix années s'écoulent après la parution de son rapport avant qu'on ne se rende à l'évidence qu'il faut pouvoir mener des enquêtes indépendantes en matière de sécurité, d'exigences minimales, de fabrication, d'exploitation, de réparation et d'inspection des moyens de transport?

Nous savons ce que le juge Hugessen a dit dans son rapport sur l'incendie qui s'est déclaré à bord d'un navire la veille de Noël 1981. Nous savons aussi ce que dit son rapport sur l'accident qui s'est produit dans la zone urbaine de Toronto, il y a environ quatre ans, et mettant en jeu des gaz dangereux. Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à ses recommandations? Je suis sûr que le ministre connaît ces préoccupations, parce qu'il a reconnu qu'il était urgent d'agir.

De nombreuses questions doivent être posées, car le député de Comox-Powell a soulevé un grand nombre de sujets d'inquiétude. Il se demande par exemple si les représentants du milieu de l'aviation canadienne auront véritablement l'occasion d'examiner ces problèmes en détail. Je me pose la même question et me demande aussi comment le Bureau réussira à remplir son mandat dans les limites que lui fixe cette loi et dans un cadre complètement indépendant. Je ne suis pas convaincu que ce soit réalisable.

En dépit de cela, ce projet de loi nous fait faire réellement un pas de géant en matière de sécurité aérienne au Canada et j'y suis donc favorable. J'espère que, forts de cette expérience, nous pourrions élaborer des lois similaires sur tout ce qui touche les transports maritime et de surface. Sans quoi nous ferions vraiment preuve d'irresponsabilité.

En recommandant cette première étape, le Juge Dubin, loin d'écarter cette possibilité, a suggéré que des lois semblables se rapportant aux deux autres moyens de transport pourraient fort bien avoir la même force d'entraînement. En ce qui me concerne, j'aimerais ne pas avoir à attendre cent sept ans avant qu'on me présente des lois semblables. Je ne vois aucune raison qui nous empêche d'établir un organisme indépendant provisoire dont ce serait la première responsabilité dans tous les domaines.

J'espère que cet après-midi nous pourrions examiner ce projet article par article pour que je puisse poser les questions qui me tracassent. Déjà en 1960, au moment où j'ai rédigé un projet de loi sur les transports multimodaux très semblable à celui-ci, certaines questions me préoccupaient. Je suis sûr qu'on me donnera aujourd'hui des réponses vraiment fondées et j'espère que le ministre sera des nôtres cet après-midi, au Comité. Le sera-t-il?