

### *Accidents de transport*

situer ce bureau pour bien montrer aux Canadiens qu'il s'agit d'un organisme indépendant.

J'espère que le gouvernement comprendra que même s'il a réussi à voler la vedette à ses adversaires dans les actualités, il a créé d'énormes attentes. C'est le devoir de l'opposition de rappeler sans cesse au gouvernement qu'une coquille vide ne suffit pas et que ce projet de loi manque de substance.

**M. Jack Whittaker (Okanagan—Similkameen—Merritt):** Madame la Présidente, je tiens à revenir sur un certain nombre de questions qui ont été soulevées depuis deux jours que dure le débat de ce projet de loi. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, appuyons en principe l'objet de ce projet de loi. Toutefois, il est essentiel de rappeler nos préoccupations à toute la Chambre et en particulier au ministre responsable de ce projet de loi.

Ce qu'il faut surtout souligner, c'est que la création de ce bureau ne changera rien. Le bureau d'enquête lui-même devrait être absolument indépendant du ministère des Transports et du ministre responsable. Autrement, rien ne changera. Nous aurons un système impossible, le même qui existe déjà conformément à la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Si c'est le cas, les membres du bureau ne pourront pas s'entendre, car ils préconisent des mesures différentes par suite de leurs enquêtes respectives.

• (1630)

Un exemple des problèmes que pose ce projet de loi, c'est qu'il ne s'applique pas à l'Office national de l'énergie. Et pourtant, aux termes de ce projet de loi, l'Office national de l'énergie régleme le transport de produits aussi volatils et inflammables que le gaz et le pétrole. Un accident impliquant l'un ou l'autre de ces produits aurait des conséquences tragiques.

A ce que je crois comprendre, l'Office national de l'énergie se régit lui-même pour l'essentiel. Il fait ses propres enquêtes et coopte ses membres. Mais apparemment ce bureau, comme tant d'autres qui ont été créés par le gouvernement actuel et par les gouvernements libéraux antérieurs, n'est pas autonome. Il existe un sérieux conflit d'intérêts entre les membres du Bureau et le ministre responsable.

C'est la même situation que ce projet de loi va faire régner. Les membres du Bureau vont être nommés sur des listes de fidèles du Parti conservateur, de gens à qui on doit des faveurs, de gens qui n'ont peut-être pas d'autre compétence technique que celle d'avoir voyagé par avion ou pris le train, comme mon collègue l'a signalé tantôt.

Nous estimons que les personnes nommées à ce bureau devraient être indépendantes du gouvernement. Ce ne devrait pas être des gens qui obéissent au doigt et à l'oeil au parti ou au ministre. Ce devrait être des gens capables de faire enquête et de présenter des propositions sans avoir à craindre de perdre leur poste au Bureau d'enquête.

On ne saurait trop répéter qu'il faut avoir un bureau autonome, un bureau qui ne soit jamais influencé par les ministériels ou par le ministre, un bureau qui puisse présenter des recommandations sans avoir à craindre de représailles du gouvernement, et sans que ses membres aient à craindre de perdre leur place. Il faudrait que le comité veille à l'indépendance du bureau qui sera chargé de faire enquête sur les accidents ou incidents aériens, ferroviaires, maritimes ou de productoducs.

Il y a un autre volet de ce projet de loi qui concerne la déréglementation. C'est là un sujet qui me tient à coeur, car elle intéresse ma circonscription d'Okanagan—Similkameen—Merritt. Pour moi, la déréglementation c'est une cause de problèmes pour les petites localités qui ne sont pas situées sur les grands axes ferroviaires ou aériens, celles qui sont desservies par des embranchements ou par de petites lignes aériennes. Dans ma région, le Canadien Pacifique est en train de fermer la liaison entre Spences Bridge et Okanagan Falls, ligne qui faut-il l'ajouter a contribué à ouvrir l'intérieur de la province de Colombie-Britannique. A cause de la déréglementation des transports et des objectifs de compétitivité, le chemin de fer estime qu'il n'y a plus de raison de conserver cette ligne. Il dessert si mal la région qu'il n'est plus rentable pour les entreprises de recourir à ce service. La ligne de chemin de fer a fini par être fermée.

Les petits aéroports de l'intérieur se trouvent dans une situation semblable. Il y a à peine deux ans, Penticton, par exemple, était desservi par des avions à réaction. Ils ont été remplacés par des Dash-7 et des Dash-8, puis par un avion à 19 places.

C'est un cercle vicieux. Au fur et à mesure que les lignes deviennent moins compétitives et que la déréglementation se fait moins rentable, les transporteurs sont de moins en moins nombreux à vouloir desservir ces agglomérations. Comme ils veulent aller où il y a de