

Accidents de transport

ATTENDU QUE la région métropolitaine de Hamilton s'enorgueillit d'une population de plus de 500 000 habitants qui profiteraient de l'utilisation de cet aéroport;

et ATTENDU QUE le sérieux encombrement qui paralyse l'aéroport international Pearson de Toronto pourrait être atténué si l'aéroport municipal de Hamilton recevait une partie de ce trafic;

Il est PAR CONSÉQUENT résolu que le Conseil de la Corporation de la ville de Haldimand demande au ministre des Transports d'examiner les programmes du gouvernement fédéral de façon à accroître l'activité et les installations à l'aéroport municipal de Hamilton et à en favoriser une meilleure utilisation, pour le plus grand bien du secteur et de la population de la grande région métropolitaine de Hamilton.

et QU'EN OUTRE cette résolution soit adressée à notre ministre des Transports du Canada, à notre ministre des Transports de l'Ontario, à nos députés fédéral et provincial. . .

Et ainsi de suite.

Cette lettre, en date du 25 janvier 1989, a été adressée au ministre des Transports ainsi qu'aux députés locaux.

Par ailleurs, j'ai reçu une résolution analogue de la ville de Nanticoke qui est également située dans ma circonscription. Elle fait état des inquiétudes qu'éprouvent les habitants de cette ville et les hommes politiques locaux quant à la façon dont le gouvernement s'occupe de la circulation aérienne dans notre région. La lettre de la ville de Nanticoke se lit comme il suit:

Ce bureau désire vous faire savoir que le Conseil municipal de Nanticoke a étudié la demande qu'elle a reçue de la ville de Haldimand d'appuyer sa résolution concernant l'utilisation de son aéroport et qu'après en avoir délibéré, elle a adopté la résolution que voici:

«Qu'elle appuie la résolution de la ville de Haldimand concernant l'utilisation de l'aéroport municipal Mount Hope de Hamilton».

Il est évident que les administrations locales sont maintenant sensibilisées à la situation et qu'elles se préoccupent vraiment des méthodes employées par le gouvernement. Celui-ci devrait non seulement se préoccuper de sécurité aérienne, routière, ferroviaire et maritime, mais aussi se pencher immédiatement sur les problèmes éprouvés à l'aéroport international Pearson et avoir recours à l'aéroport municipal de Hamilton, qui existe depuis longtemps, pour y remédier.

Je pourrais parler longtemps de la maladresse et de la négligence du gouvernement dans le domaine de la sécurité aérienne. Nous en avons des preuves et il faut y remédier. Toutefois, aujourd'hui, nous étudions ce projet de loi. Les députés doivent connaître les résultats du sondage Angus Reid qui révèlent que le public canadien est d'avis que les normes de sécurité aérienne au Canada sont inférieures à ce qu'elles étaient autrefois. De fait,

nous avons appris récemment que les agents de voyages de tout le pays se rendent compte que les affaires ralentissent à cause des problèmes de sécurité aérienne. Les gens ont de plus en plus peur de prendre l'avion. Je doute que ce projet de loi y change quelque chose. Comme l'a dit le ministre des Transports, le gouvernement est prêt à prendre des mesures à cet égard, mais jusqu'ici, rien n'a été fait.

Le Parti libéral est d'avis que le gouvernement commet un grave erreur en adoptant ce projet de loi en vitesse avant que le juge Willard Estey n'ait eu l'occasion d'étudier le dossier de l'enquête sur les circonstances entourant la catastrophe de Gander. Nous sommes de cet avis parce que le juge Estey pourrait être amené à recommander au ministre une enquête judiciaire qui risque d'influer grandement sur les enquêtes sur les accidents d'avion et par la suite sur ce projet de loi, tout comme l'enquête Dubin a précédé la Loi de 1984 sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Les recommandations faites à la suite de cette enquête ont constitué le fondement de cette mesure législative.

Nous sommes convaincus qu'il ne serait que raisonnable de demander une enquête judiciaire approfondie sur l'écrasement de Gander et d'attendre le rapport avant d'étudier la mesure législative. Ce n'est qu'à cette condition que nous pourrions créer une agence d'enquête sur les accidents qui garantirait efficacement la sécurité au Canada et qui pourra fonctionner en échappant à toute dissension. Nous croyons que, dans le but de cacher certains faits compromettants, le gouvernement refuse depuis plusieurs mois de demander une enquête judiciaire et, en plus, avec son projet de loi, il met la charrue devant les boeufs.

Je m'arrête brièvement au rapport d'examen du projet de loi antérieur, le C-142, rédigé par le juge John Sopinka. Les députés sont au courant de l'examen effectué par le juge Sopinka et connaissent les commentaires qu'il a faits sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Je me demande si quelqu'un, au sein du gouvernement, a lu son rapport.

Le juge Sopinka déclare essentiellement que le principal problème, c'est que le bureau ne fonctionne pas comme une unité cohérente dans la recherche de manquements à la sécurité et la formulation de recommandations pour y remédier. Je me demande si le projet de loi à l'étude n'aboutira pas à la même situation. Je me demande si les nominations politiques au sein de ce bureau sont bien la meilleure façon de faire.