

*Accidents de transport*

geurs. En conséquence, ce nouveau bureau d'enquête multimodal doit répondre aux normes les plus élevées, employer les plus grands spécialistes du Canada et demeurer complètement indépendant du ministre.

La partie du projet de loi consacrée aux conflits d'intérêts retient aussi l'attention. Je remarque que le projet de loi dit que les membres du bureau sont nommés par le gouverneur en conseil. Cela m'inquiète, car mes mandats et d'autres Canadiens m'ont dit que les mesures prises par l'ancien bureau et l'indépendance politique de ce dernier les préoccupaient.

Je déplore l'intention avouée du gouvernement dans le projet de loi où l'on dit que les membres du bureau seront nommés en fait par le Cabinet. J'ai lu avec intérêt les qualités requises des membres du bureau. Ils doivent connaître à fond non pas un des modes de transport prévus, mais bien les quatre, soit le transport aérien, maritime et ferroviaire ainsi que le transport par produit. Je ne suis pas sûr que le gouvernement puisse trouver une personne compétente dans tous ces domaines. Je m'interroge sur la nature de cette exigence et sur sa véritable signification politique.

Il va sans dire que l'opposition fera tout ce qu'elle peut pour que le Bureau d'enquête sur les accidents de transport obtienne le respect de tous les Canadiens. Le Parti libéral se demande toutefois pourquoi le gouvernement établit ce bureau multimodal en si grande hâte. Est-ce vraiment pour améliorer la sécurité ou n'est-ce pas plutôt pour déloger les quatre membres dissidents du bureau actuel qui contestent depuis trois ans les conclusions de l'enquête sur l'accident de Gander? Est-ce pour prévenir la dissension au sein du nouveau bureau ou pour éliminer la dissension au sein du bureau actuel? Nous contestons sérieusement la nécessité de faire adopter ce projet de loi en ce moment parce que, comme l'a dit le député, nous doutons que ce soit le bon moment pour soulever cette question.

Nous croyons que le Bureau d'enquête sur les accidents de transport n'aurait pas besoin d'être supprimé et remplacé en ce moment si le gouvernement avait, comme il le devait, ordonné une enquête judiciaire sur l'accident de Gander bien des mois avant que la dissension au sein du bureau ne prenne les proportions que l'on sait. Ce retard injustifiable a non seulement aggravé la dissension, mais provoqué un long débat public et mis en doute l'aptitude du gouvernement à maintenir les normes de

sécurité auxquelles les Canadiens se sont habitués et qu'ils exigent.

• (1230)

A la première lecture de ce projet de loi, le 8 juillet 1988, le ministre a déclaré: «La Loi nationale sur les transports. . . fait de la sécurité notre principal objectif. Le gouvernement prend l'engagement en question très au sérieux. . .» Voilà qui est bel et bon. Toutefois, les Canadiens ont appris depuis qu'il n'en est rien.

Depuis lors, nous avons appris la grave pénurie de contrôleurs du trafic aérien à nos aéroports, la pénurie chronique d'inspecteurs chargés de vérifier les gros avions commerciaux, la controverse qui entoure la cause de la catastrophe de Gander, l'incapacité du gouvernement à neutraliser les dangereux inconvénients de la déréglementation, l'écrasement de Dryden et d'autres graves carences. Aujourd'hui, nous pouvons seulement espérer que le gouvernement est vraiment sérieux quand il dit qu'il est déterminé à maintenir de hautes normes de sécurité pour les Canadiens et que ce n'est pas là une vaine promesse. La sécurité de nos voyageurs est beaucoup trop importante pour agir avec maladresse maintenant.

Des tas de documents font état des difficultés qu'éprouve l'aéroport international Pearson. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, avons estimé qu'il valait mieux obtenir l'avis des Canadiens sur la façon dont, à leur avis, le gouvernement assure la sécurité aérienne des voyageurs, ceux surtout qui empruntent l'aéroport Pearson. Ainsi, il existe dans ma région du sud-ouest de l'Ontario un aéroport qui, à notre avis, pourrait aider à atténuer certaines des difficultés de l'aéroport Pearson. Je songe à l'aéroport Mount Hope à Hamilton.

Les habitants de ma circonscription, voire des circonscriptions de tout le sud-ouest de l'Ontario, estiment que le gouvernement ne s'est guère soucié des besoins de leur région du point de vue de la circulation aérienne et même de la sécurité aérienne. En fait, la ville de Haldimand, qui est située dans ma région, m'a présenté une lettre où il est question de la sécurité aérienne et de la façon dont l'aéroport municipal de Hamilton pourrait aider à accroître cette sécurité. La résolution que le Conseil municipal de la ville de Haldimand a adoptée le 16 janvier 1989 se lit comme il suit:

ATTENDU QUE l'aéroport municipal de Hamilton est parfaitement bien situé pour desservir le sud de l'Ontario et y assurer le transport du fret et des voyageurs;