

Les transports

Je donnerai quelques exemples afin de montrer pourquoi nous devrions passer au bill C-40. Je voudrais parler de l'écrasement d'un appareil Beech D95A à Saskatoon, en Saskatchewan, en mars 1978, accident qui a entraîné des pertes de vie. J'ai demandé au ministre des Transports de me communiquer tous les documents relatifs à cet accident. Il m'a remis une petite page. Il en manque une vingtaine, et cela ne peut que susciter encore plus de méfiance, car le ministre a déclaré à la Chambre que son ministère est ouvert et possède une grande bibliothèque. Il dit qu'il suffit de téléphoner pour obtenir quoi que ce soit.

M. Paproski: Quatre cinquièmes, un cinquième.

M. McKenzie: Oui, vous obtenez une fraction de ce que vous demandez. Je suppose que c'est la même formule quatre cinquièmes, un cinquième que le ministre de la Justice (M. Lalonde) utilise quand il traite avec le Québec.

Dans ce rapport d'une page, on peut lire ceci:

Le fabricant de cet appareil avait publié une directive de sécurité deux ans avant l'accident, disant qu'il était dangereux d'essayer de voler avec un seul moteur à la vitesse considérée jusque-là comme vitesse minimale sûre.

Cette tragédie s'est produite parce qu'un instructeur et un étudiant s'entraînaient à couper les gaz et à manœuvrer l'avion, mais malheureusement, l'avion s'est écrasé et les deux occupants ont perdu la vie. Plus loin dans ce rapport d'une page, on peut lire:

Le fabricant a diffusé ces renseignements aux États-Unis, mais il ne les a pas communiqués à tous les utilisateurs au Canada.

Il faudrait faire une enquête approfondie sur cette affaire. Je suis certain que l'on doit trouver un certain nombre de Beech D95A ici et là, et j'espère de tout cœur que leurs propriétaires ont reçu cette mise en garde du fabricant.

L'enquête du coroner sur cet accident mortel survenu en mars 1978 a commencé en juin, mais il a fallu l'ajourner parce que le ministre des Transports refusait de communiquer tous les documents pertinents au coroner. Cependant, le coroner insista auprès du ministre des Transports et finalement, ce dernier dut lui remettre la documentation nécessaire pour terminer l'enquête qu'il menait sur cet accident mortel. D'après la transcription de l'enquête, voici ce qu'a dit le coroner:

Messieurs du jury, vous vous souviendrez que nous avons dû ajourner notre dernière réunion faute de certaines preuves. Il s'agissait d'un rapport rédigé par le représentant du ministère des Transports chargé d'enquêter sur l'accident. Au cours des semaines qui ont suivi, nous avons entrepris des démarches auprès du ministère pour obtenir ce rapport. Nous l'avons obtenu tout récemment et nous sommes maintenant en mesure de poursuivre notre enquête.

C'est à la fois une perte de temps et d'argent quand un coroner doit ajourner son enquête à cause du manque de collaboration du ministère des Transports.

Le coroner a également ajouté:

Le témoin du ministère des Transports était dans une position difficile car, en sa qualité de témoin, il devait fournir toutes les preuves qu'il avait recueillies. Cependant, de par ses fonctions officielles, il devait taire certaines choses que son ministère considérait comme confidentielles.

Comment peut-on enquêter comme il convient sur un accident mortel si les fonctionnaires du ministère des Transports ne peuvent révéler toutes les preuves qu'ils possèdent? Voilà pourquoi il faut passer à l'étude du bill C-40. Il faut supprimer ce genre d'obstacles qui causent des difficultés aux coroners ou à tout autre enquêteur.

[M. McKenzie.]

Le coroner a encore ajouté:

Je suis certain qu'aucun membre du ministère des Transports ou du gouvernement ne veut invoquer le secret pour imposer des mesures dictatoriales, mais nous savons qu'en Russie, par exemple, les procédures judiciaires se déroulent dans le secret, les personnes étant accusées, jugées et condamnées dans le secret, et le public ne peut savoir ce qui se passe dans ces tribunaux.

Il n'est pas très flatteur de comparer le Canada à un pays comme la Russie parce que nous refusons de donner aux coroners tous les renseignements recueillis à la suite d'un accident d'avion.

● (2050)

Le coroner a poursuivi en disant:

Troisièmement quand un ministère insiste pour faire sa propre enquête sur des accidents mortels dont les membres de son personnel sont les victimes, il s'expose à ce qu'on se demande s'il n'y a pas conflit d'intérêts.

Dans ces conditions, plus vite on réussira à retirer des mains du MDT et des mains de ce groupe privé, la conduite des enquêtes sur la sécurité de l'air et les autres accidents de transport, mieux cela vaudra pour le Canada.

Le coroner a poursuivi ainsi:

... quand il y va de vies humaines, il est dans l'intérêt du public que l'enquête publique prenne le pas sur des considérations cherchant à préserver le caractère confidentiel de l'enquête.

Voilà donc une nette condamnation du ministre des Transports et de la manière dont sont menées les enquêtes sur les accidents.

Il y a deux ans environ, le Dr John Butt, inspecteur médical en chef de l'Alberta, a accusé à un séminaire médical de Calgary, le ministère des Transports de placer la bureaucratie au-dessus de la sécurité, dans ses enquêtes. Le Dr Butt a déclaré que cette attitude l'avait empêché de se rendre immédiatement sur les lieux du sinistre, lors de l'écrasement d'un avion à Calgary, en décembre 1974, au cours duquel trois personnes avaient été tuées parce que des déneigeuses en stationnement bloquaient la piste d'atterrissage, apparemment sur les ordres de Transports Canada. Monsieur l'Orateur, voyez vous-même la gravité de la situation et les obstacles que s'ingénient à créer le ministre des Transports et son ministère, pour que les enquêtes sur les catastrophes aériennes ne se fassent pas comme elles le devraient.

Il y a deux ans, le MDT a émis une directive disant que les inspecteurs de la sécurité du ministère ne devaient pas appliquer à la lettre leur devoir, lorsqu'il y avait infraction aux règlements de la sécurité aérienne car, disait le téléx, ils ne devaient pas entièrement considérer la possibilité de...

L'Orateur suppléant (M. Ethier): A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé.

M. Lorne Nystrom (Yorkton-Melville): Monsieur l'Orateur, la motion dont le député de Vegreville (M. Mazankowski) nous a saisis aujourd'hui nous fournit l'occasion de parler des nombreux problèmes qui se posent dans le domaine des transports. Elle permet aussi de nous concentrer sur un ou deux de ces problèmes, ce que je voudrais faire ce soir. Je veux parler d'abord des problèmes qu'a l'agriculteur des Prairies et de la situation agricole au Canada, et je voudrais essayer de faire comprendre à la Chambre l'importance d'un système de transport efficace et bien planifié pour les agriculteurs canadiens. Je voudrais citer à la Chambre quelques chiffres pour montrer qu'il s'agit d'un débat très important et que les agriculteurs sont importants au Canada.