

Accidents de transport

Permettez-moi de revenir sur un incident. Il concerne une connaissance qui a été nommée au conseil d'administration d'Air Canada. Lorsque cette nomination a été effectuée, et lorsqu'elle a été soumise au comité pertinent, je lui ai demandé quelles étaient ses compétences. J'ignorais qu'elle était une experte en matière de transport aérien ou qu'elle était versée dans les technologies concernées. Elle n'en était pas certaine elle-même, et elle m'a alors répondu qu'elle supposait qu'on l'avait nommée là parce qu'elle prenait souvent l'avion. C'est là la raison que l'intéressée elle-même m'a donnée pour justifier sa nomination.

On pourrait formuler toute une série d'observations fort embarrassantes à propos de certaines personnes, alors qu'à mon avis, nous devons reconnaître que certaines nominations sont politiques.

Comme je l'ai signalé dans mon discours, certaines nominations à la Commission des libérations conditionnelles n'ont que des motifs politiques, alors que les personnes nommées n'ont pas la moindre expérience dans le domaine, mais décident si un criminel devrait ou non être libéré plus tôt que les autres. Je pourrais vous en parler longtemps.

Je voudrais répondre à mon honorable collègue, le secrétaire parlementaire, qui a affirmé que nous n'avions pas à nous faire de souci, car il est possible de soumettre toutes les réserves que l'on a au sujet d'une certaine nomination au comité permanent. Bien entendu, le comité prend toujours une décision en fonction du nombre de ministériels, puisque ces derniers détiennent la majorité, mais s'il le désire, le comité peut faire témoigner quelqu'un. C'est équitable, mais le comité doit se contenter de s'entretenir avec la personne en question. Il ne peut absolument pas bloquer la nomination. Il n'intervient qu'après coup. En fait, bien souvent, ce n'est que des mois après la nomination, avant qu'elle ne soit publiée dans la *Gazette du Canada*, que le comité permanent a enfin la possibilité de l'examiner.

Selon moi, la procédure laisse beaucoup à désirer. Je reconnais qu'elle est meilleure qu'elle ne l'était, mais elle est loin de protéger le public, pour ce qui est des nominations injustifiées, surtout celles effectuées pour des raisons politiques plutôt qu'en fonction des compétences des intéressés.

M. Butland: Monsieur le Président, permettez-moi de faire quelques remarques simplement pour appuyer les déclarations de mon collègue au sujet de la déréglementation. Je crois que mes remarques seront pertinentes, même si elles dénotent un certain esprit de clocher. Il reste toutefois que d'autres collectivités du nord du Canada ont été victimes de la déréglementation et cela va continuer. Premièrement, je voudrais parler de la perte du service de transport par avions à réaction qui desser-

vaient un bon nombre de ces collectivités et des conséquences que cela a pu entraîner. Deuxièmement, je veux traiter de la baisse de la sécurité, dont on a des preuves régulièrement. Troisièmement, je voudrais aborder la question que vient de soulever le député. Le prix d'un voyage aller-retour entre ma circonscription et Ottawa a augmenté quatre fois au cours des quatre derniers mois. Il s'élève maintenant à 460 dollars qui sortent, j'imagine, des poches des contribuables. Si on compare ce montant au prix d'un billet aller et retour Toronto-Floride, qui coûte environ 100 dollars, on voit que cette hausse est attribuable à l'économie de marché et découle directement de la déréglementation.

M. Belsher: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. La question se rapporte-t-elle au projet de loi à l'étude? Le député parle de déréglementation, mais ce sujet a fait l'objet d'une autre loi? Nous parlons, nous, d'un projet de loi créant un Bureau d'enquête sur les accidents.

Le président suppléant (M. Paproski): Le député de Kamloops (M. Riis) pourrait probablement répondre à la question.

M. Riis: Monsieur le Président, je remercie le député de son intervention. Nous tentons ici de démontrer que si nous devons aujourd'hui améliorer le service d'enquête, qui était tout aussi mauvais sous l'ancien régime libéral, c'est en raison de l'augmentation de nombre d'accidents, de catastrophes et d'autres évités de justesse. J'ai déjà mentionné qu'il y avait 1 200 enquêtes encore en suspens. Cela s'explique en partie du fait que le service de transport aérien et les autres moyens de transport ont été déréglementés, ce qui remet en question la sécurité des passagers.

L'élimination des fourgons de queue faisait partie du processus de déréglementation. En raison des compressions budgétaires du gouvernement, on a remplacé les fourgons de queue par l'infâme boîte noire qui, de l'avis de tous les cheminots, ne permet pas d'assurer la sécurité des passagers à long terme. Et c'est ce que nous tentons de démontrer.

M. Bob Speller (Haldimand-Norfolk): Monsieur le Président, l'idée d'un bureau indépendant chargé d'enquêter sur les accidents de transport aérien a été lancée en 1984, sous le gouvernement libéral. C'est une excellente idée, à laquelle toutes les nations du monde ont applaudi à l'époque.

Le nouveau Bureau d'enquête sur les accidents de transport que propose le ministre en remplacement du Bureau canadien de la sécurité aérienne, s'en inspire et à juste titre. Il est essentiel d'enquêter sur les accidents pour s'assurer de normes de sécurité élevées au Canada. Les recommandations issues des rapports d'enquête représentent la clef de voûte des règlements de sécurité du Canada, qui assurent la sécurité quotidienne des voya-