

*Bureau canadien de la sécurité aérienne*

Le projet de loi dont nous sommes aujourd'hui saisis était prêt en fin d'année 1982. Le Comité des Transports par l'intermédiaire de son président l'honorable député de Northumberland-Miramichi (M. Dionne) et d'autres, a toujours cherché à traiter cette question en priorité.

Après tant de temps et d'efforts consacrés à l'étude de cette question, le manque d'action au cours des sept derniers mois est absolument injustifiable. La Commission Dubin a tenu 116 audiences, entendu 350 témoins, rédigé 26,000 pages de témoignages oraux et 30,000 pages de pièces et d'autres preuves.

Étant donné l'extrême gravité des accidents survenus au cours des quelques dernières semaines dans le transport aérien, cette mesure législative sera peut-être l'une des plus importantes que le Parlement aura à étudier au cours de la présente session. Le ministre a parlé d'un pas de géant. Pour qualifier ce projet de loi, aucune expression du même genre ne saurait en surestimer ou en exagérer l'importance. Et pourtant, pour les quelque sept derniers mois, le leader du parti libéral à la Chambre a refusé de présenter le projet de loi au Parlement. Aujourd'hui, alors que s'égrenent les dernières heures de la session, on nous dit que deux heures seulement lui seront consacrées en Chambre. Le Comité doit en être saisi aujourd'hui pour la renvoyer à la Chambre demain, sans débat. Faut-il s'étonner ensuite si les partis de l'opposition s'élèvent contre la façon éminemment politique, cavalière, inconsidérée et partisane dont le gouvernement fait preuve pour s'occuper des mesures législatives.

Le secteur de l'aéronautique souhaitait que cette mesure législative soit étudiée plus tôt. Il ne voulait pas que le Comité consultatif ministériel, auquel siègent certains membres de l'Administration canadienne des transports aériens, en ralentisse la présentation en Chambre. Avec une unanimité sans précédent, dix associations aériennes ont demandé au ministre des Transports d'appliquer les recommandations du volume I du BCSA lorsqu'il a été publié en mai 1981. Ces organismes sont les suivants: L'Association canadienne du transport aérien; l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes; l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien Inc.; l'Association du personnel navigant des lignes aériennes canadiennes; l'Association canadienne des régulateurs de vols; l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatial; The Canadian Owners' and Pilots' Association; The Royal Canadian Flying Clubs Association; l'Association des Gens de l'Air du Québec et le Groupe des opérations aériennes.

Un certain nombre de ces organismes voudront, à n'en point douter, parler au Comité au sujet du projet de loi. Je suis heureux de vous dire que ces organismes, même à si courte échéance, se sont véritablement efforcés d'être présents cet après-midi, prenant pour acquis que, comme nous avons convenu, nous ferions adopter ce projet de loi par la Chambre ce matin. Ils ont accepté de prendre part à la séance ou de présenter de très intéressants commentaires au sujet du projet de loi.

Permettez-moi, monsieur le Président, de dire un mot sur l'origine de ce projet de loi. Il fait suite à une promesse électorale donnée en 1979 par le parti progressiste-conservateur, promesse qu'a tenu l'ancien ministre des Transports, l'honorable député de Végréville (M. Mazankowski). Il a probablement plus fait, en ce bref laps de temps, pour le bon gouvernement du Canada, que tout autre ministre de la Couronne. Ce

qu'il a accompli au ministère des Transports dépasse, toutes proportions gardées, ce qu'ont fait les autres détenteurs de ce portefeuille qui l'ont précédé ou suivi. Il a réussi à persuader le cabinet du très honorable député de Yellowhead (M. Clark) de nommer le juge Charles Dubin à la tête d'une commission d'enquête sur la sécurité aérienne.

De l'initiative qu'il a ainsi prise est né le présent projet de loi, dont il n'était pas le seul à reconnaître la nécessité. Le ministre a cité ceux qui avaient déjà étudié cette question et démontré la nécessité d'une mesure législative de ce genre. Il y a eu les documents de travail de l'Association canadienne du transport aérien en 1977 et le projet de loi C-40, dont le ministre a parlé et que la Chambre n'a pas adopté.

Je me dois de mentionner, comme l'a fait le ministre, le nom de mon collègue, le député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall), qui s'est fait depuis longtemps l'avocat d'un bureau de sécurité régissant les différents modes de transport. Je sais qu'il se soucie particulièrement de ce projet de loi et j'espère qu'il prendra la parole à ce sujet. Il est, comme moi-même, enchanté que nous ayons finalement une mesure législative de ce genre.

La question qui se pose évidemment est de savoir si nous devons attendre qu'une commission royale d'enquête se prononce sur chaque sujet ou qu'une catastrophe survienne dans chaque mode de transport, avant d'instituer un organisme similaire pour assurer la sécurité du transport maritime et en surface.

• (1140)

La commission d'enquête présidée par M. le juge Dubin a présenté son premier rapport en mai 1981. Les 63 recommandations du Volume I de ce rapport traitaient de la création d'un bureau canadien indépendant de la sécurité aérienne. Une année plus tard, en mars 1981, le *Globe and Mail* publiait un éditorial sur la question et je cite cet éditorial:

Il n'est que plus nécessaire de créer, comme le recommande le juge Dubin, un organisme indépendant, le Bureau canadien de la sécurité aérienne, qui sera chargé de faire enquête sur les accidents aériens et les pratiques en matière de sécurité.

Deux ans plus tard, monsieur le Président, la Chambre a finalement étudié un projet de loi. Le gouvernement aura mis bien du temps à faire aboutir ce dossier. Je dois admettre que ce retard est dû surtout au leader du gouvernement à la Chambre puisque le ministre actuel des Transports (M. Pepin) essaie depuis sept mois d'obtenir que la Chambre étudie ce projet de loi. Il a même eu la courtoisie d'informer les membres du Comité permanent des Transports des mesures qu'il avait prises et de l'évolution de la situation.

J'aimerais maintenant parler du fond de ce projet de loi, monsieur le Président. Le Bureau est habilité à enquêter sur tous les faits ou accidents aéronautiques au Canada. Par le mot «fait» je vise toute situation qui aurait pu conduire à un accident. De plus, le Bureau pourra coopérer avec d'autres gouvernements lorsque des aéronefs canadiens ont eu des accidents ou sont impliqués dans des incidents en dehors du Canada, ainsi qu'avec le ministère de la Défense nationale au Canada. Le Bureau aura le pouvoir de mener des enquêtes publiques afin de dégager les causes des faits aéronautiques et de faire des recommandations à ce sujet, mais comme le dit le ministre, sans jeter de blâme.