

valle, il a vécu une aventure désagréable. Si je croyais que l'article 62 devait remplacer les dispositions touchant le vagabondage dans le Code, je ferais assurément à l'étape de la 3^e lecture un discours différent de celui que je fais actuellement. Les choses étant ainsi, je voudrais signaler au ministre qu'il doit être prêt à défendre cet article avec tous les moyens à sa disposition, quand le comité en sera saisi.

L'article 49 porte sur la divulgation des délibérations du jury. Je m'en réjouis, car il empêche les journalistes de demander à des jurés, avant ou après le procès, de divulguer les échanges qui ont eu lieu dans la salle du jury et qui devraient rester confidentiels. Je me demande si on ne va pas trop loin. On devrait peut-être imposer une limite telle que, cinq ou dix ans environ après un procès, le juré pourrait être autorisé à raconter ses souvenirs relativement à cette cause. A des fins historiques, il pourrait être utile de ne pas prévoir de sanction après l'expiration d'une limite de temps qui préviendrait toute difficulté que pourrait créer l'exploitation par les journaux des aspects sensationnels du procès.

Je voudrais consacrer le reste de mes remarques aux articles qui font de ce bill une question dont l'étude s'impose d'urgence. Ils portent sur la piraterie aérienne, l'attaque à main armée et les infractions commises en cours de vol. Ces dispositions sont la nature urgente et j'espère que le bill sera renvoyé au Comité sinon demain, car je suppose que le temps sera limité, du moins le plus tôt possible, la semaine prochaine. Je peux assurer au ministre que nous, de l'opposition, en ferons une étude aussi diligente que possible. L'Association canadienne des pilotes de ligne nous a fait savoir, tout comme au ministre sans doute, qu'elle considère que le temps presse en ce qui concerne l'article sur la piraterie aérienne.

Cette association m'a écrit pour me dire que si l'on pensait que l'adoption du projet de loi allait être retardée, on pourrait séparer du reste du bill, la partie concernant les problèmes des compagnies d'aviation et s'en occuper directement. Cependant, je pense qu'on pourra accélérer l'étude du bill tout entier mais je tiens à déclarer publiquement que c'est l'une des raisons pour lesquelles nous voulons nous y mettre. Les pilotes avaient écrit au ministre des Transports (M. Jamieson), au moment du détournement d'un des avions d'Air Canada, dans les termes suivants:

• (2050)

Le détournement spectaculaire, récemment, d'un avion d'Air Canada, fait ressortir la nécessité de mesures gouvernementales immédiates dans ce domaine.

Qu'un homme porteur d'un véritable arsenal puisse monter dans un avion sans être remarqué prouve l'absence totale de mesures de sécurité.

L'association des pilotes de ligne du Canada exhorte instamment le gouvernement canadien à mettre en place des dispositifs de sécurité à tous les aéroports et terminus du Canada.

La question ne saurait souffrir aucun retard.

Nous sommes, je pense, tous au courant des faits dont fait état cette association: un individu est monté dans un avion avec un fusil scié et quelque 40 livres de dynamite et le pilote de l'avion a pu, grâce à une bravoure assez spectaculaire, le ramener à terre. On est en droit de se demander si les mesures prescrites dans le bill omnibus sur le Code criminel dont nous sommes saisis sont vraiment suffisantes. On peut signaler, comme l'a d'ailleurs fait le *Financial Post* du 21 août 1971, que des méthodes de vérification ont été utilisées davantage aux États-Unis qu'au Canada. Je cite un extrait de l'article en question:

[M. McCleave.]

On a effectué le nombre impressionnant de 815 arrestations dans les aéroports au moyen d'une technique de dépistage des pirates éventuels avant l'embarquement. Les motifs de ces arrestations variaient beaucoup, mais 141 des prévenus portaient des armes mortelles dissimulées sur eux.

L'Association des transports estime qu'en 1969, 17.5 p. 100 seulement des tentatives de piraterie ont été empêchées. En 1970, les méthodes de dépistage s'étant améliorées, le taux d'échec serait passé à 30.8 p. 100. Jusqu'ici, en 1971, 43.8 p. 100 de tous les actes de piraterie tentés sur les appareils des lignes aériennes des États-Unis ont été évités.

Je crois que le public canadien en est venu à attendre les mesures les plus sévères possibles pour lutter contre la piraterie aérienne, y compris les mesures préventives dont j'ai parlé. Ce n'est pas une expérience très agréable que d'être soumis à une fouille avant de monter à bord d'un avion. Je suis sûr que cela est arrivé à la plupart des députés, quand les aéroports recevaient au téléphone des menaces d'attentats à la bombe. Cependant, au décollage, lorsque vous regardez la fragile carcasse de métal qui vous sépare des éléments et de l'abîme, vous êtes bien content que toutes les mesures possibles aient été prises pour faire en sorte qu'aucun engin infernal ne se trouve à bord de l'appareil et ne menace de vous envoyer dans l'au-delà un peu trop tôt à votre goût.

Ce ministre et d'autres ministres, j'en suis certain, ont reçu une lettre d'un certain M. Van Wielingen de Calgary. Il a écrit à un nombre suffisant de personnes pour que l'on puisse considérer ses lettres comme documents publics. Voici ce qu'il écrivait:

Au cours des 10 premiers mois de l'année, j'ai parcouru 72,021 milles en avion sur des lignes commerciales. Ces voyages ont entraîné vingt-sept départs d'aéroports internationaux canadiens, vingt-huit d'aéroports américains et six d'aéroports situés en dehors de l'Amérique du Nord.

Au Canada, j'ai dû subir une inspection au détecteur d'objets métalliques, à l'aéroport international de Vancouver, en janvier 1971. Malgré les longues heures d'attente dans de nombreux aéroports canadiens, je n'ai jamais été témoin d'aucune vérification; j'aurais pourtant eu l'occasion d'en voir s'il y en avait eu à ce moment-là.

Aux États-Unis, j'ai passé neuf inspections dont plusieurs comprenaient une fouille complète des vêtements et une vérification détaillée des bagages portés.

Au cours de vols transocéaniques, j'ai passé trois inspections.

Malgré ses expériences, ce monsieur a demandé à divers ministres et députés que l'on instaure un système d'inspection plus sévère pour les compagnies aériennes canadiennes et dans les aéroports canadiens.

Le député de Calgary-Nord (M. Woolliams) aurait normalement la charge de ce projet de loi, mais il est en mission spéciale au Royaume-Uni. Je pense qu'il convient de faire remarquer, cependant, qu'il a présenté une mesure sur la piraterie aérienne à titre de bill d'initiative parlementaire. Tout comme le député de Saint-Jean-Est (M. McGrath) et d'autres députés de l'opposition officielle, il a demandé à maintes reprises que le Parlement adopte rapidement la mesure législative nécessaire pour appliquer les diverses conventions internationales relatives à ce crime du XX^e siècle, comme il convient de l'appeler, que sont la piraterie aérienne et le détournement d'avions.

Deux années se sont écoulées depuis que l'Association des pilotes de ligne du Canada a demandé à l'ancien ministre de la Justice de prendre des mesures aussitôt que possible. Je suppose que le Parlement ne suit pas vraiment le rythme de l'ère de l'avion à réaction, car deux ans pour trouver les remèdes nécessaires, c'est bien long. Maintenant que nous nous sommes embarqués dans ce projet de loi, j'espère que les choses vont aller bon train et que d'ici quelques semaines nos agents chargés d'exécuter