

Accidents de transport

Quelle est la prochaine étape prévue dans la loi? La prochaine étape consiste à rédiger un projet de rapport. Où ce projet de rapport va-t-il? Il est précisé dans la loi qu'il s'agit là d'un document confidentiel qui va directement au ministre des Transports. Pourquoi? C'est évidemment pour que le ministre des Transports puisse prendre connaissance du rapport avant que quelqu'un d'autre ne le voie. La loi donne aussi au ministre la possibilité de faire des observations sur le projet de rapport. Ce n'est qu'après que le bureau a pris en considération, comme la loi l'exige, les observations qui ont été faites qu'un rapport définitif est rendu public.

Cela pose-t-il un problème? A mon avis, cela pourrait fort bien poser un problème en raison de la nécessité pour un bureau d'enquête sur les accidents d'être perçu comme étant indépendant, et non comme étant sous la coupe d'un ministre en particulier. Il ne doit donc pas seulement être indépendant, mais aussi être perçu comme tel. J'ai beaucoup de difficulté à accepter que la loi exige que le projet de rapport soit soumis au ministre pour que ce dernier l'examine et fasse des observations avant qu'il ne puisse être rendu public. On pourrait croire que, s'il y avait un rapport minoritaire, s'il y avait un rapport qui pourrait mettre le gouvernement dans l'embarras, le ministre aurait alors l'occasion de faire des observations que le public pourrait percevoir comme étant une tentative en vue d'influencer le bureau au moment de la rédaction du rapport définitif. Si le public n'est pas convaincu que le bureau n'agit pas sous l'influence du ministre, nous n'aurons pas confiance dans le bureau ni dans ses rapports.

Il me semble que c'est destiné à engendrer des allégations, à susciter des questions pendant la période des questions, à nourrir la méfiance plutôt que la confiance.

L'article 24 présente également un risque de conflit. Il stipule en effet au paragraphe 2 que le bureau doit—et c'est bien sûr obligatoire—adresser «à titre confidentiel» copie de son rapport au ministre. Il est clair que le projet de rapport doit rester confidentiel. Il est clair qu'il s'agit d'une obligation. Le bureau ne peut pas faire comme bon lui semble. Il doit le faire.

Deux paragraphes plus loin, cependant, au paragraphe 4, nous voyons que le bureau doit, encore une fois obligatoirement, accueillir les observations qui peuvent lui être présentées en vertu du paragraphe 2. Qu'est-il censé faire de ces observations? Le bureau est tenu de les consigner. Si l'on enregistre des observations, on peut présumer que ces registres vont être rendus publics. Comment peut-on avoir un registre public d'observations

concernant un rapport confidentiel? Les observations que le bureau va consigner à propos du rapport confidentiel vont sûrement porter sur des éléments du rapport confidentiel.

Je trouve le raisonnement difficile à suivre sur ce point. Si nous tenons à la confidentialité, nous devons tout garder confidentiel. Je soutiens que cela ne va pas contribuer à nourrir la confiance.

C'est en fin de compte le facteur décisif qui nourrira la confiance. Et quel est le facteur décisif en l'occurrence? C'est très clair. Chaque fois qu'un organisme d'enquête sur la sécurité publie son rapport, il faudrait qu'on en tienne compte. A quoi sert que tel ou tel organisme publie toutes sortes de rapports si personne ne les lit, si personne ne met en oeuvre les recommandations qui y sont contenues? Il est essentiel qu'on s'engage auprès d'un organisme à tenir compte de ses rapports.

• (1520)

Nous l'avons vu, ce n'est pas ce que le gouvernement a fait par le passé. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a fait des recommandations bien précises au sujet de l'aéroport international Pearson, par exemple. Le gouvernement a-t-il tenu compte de ces recommandations? Non. Pour que nous ayons confiance dans ce nouveau bureau, qui sera créé par cette mesure législative, le gouvernement doit s'engager à étudier ses rapports et appliquer ses recommandations.

Cela dit, j'attends avec impatience les travaux du comité sur ce projet de loi. Même si les principes sont là, le côté pratique est faible.

M. Skelly (North Island—Powell River): Monsieur le Président, ma question au député portera sur la sécurité. Il y a une situation concernant la sécurité aux aéroports qui existe depuis plus de dix ans. Il s'agit de la responsabilité du gouvernement de partager les infrastructures des aéroports.

A Campbell River, la route qui dessert l'aéroport est dans un état déplorable. L'association médicale de Campbell River a déclaré que, dans bien des cas, elle ne peut conseiller aux patients d'utiliser cette route pour se faire évacuer vers un hôpital. Les conducteurs d'ambulance ne veulent pas l'utiliser. Les employés de l'aéroport ont fréquemment soulevé la question de la sécurité sur cette route.

Le député pense-t-il que le bureau devrait être habilité à examiner les questions d'infrastructure lorsqu'il y a un problème aussi grave que la route de l'aéroport de Campbell River?