

Bureau canadien de la sécurité aérienne

des conversations du poste de pilotage peuvent être communiqués à d'autres parties.

Deuxièmement, le Bureau ne pourra utiliser les enregistrements du contrôle de la circulation aérienne que dans le cas de procédures criminelles ou disciplinaires contre des équipages d'aéronefs ou des contrôleurs. Autrement dit, le degré de protection des renseignements varie; elle peut être presque absolue ou très restreinte. Toutes les situations sont décrites dans le projet de loi afin d'éviter tout malentendu.

Les déclarations des témoins constituent le troisième genre de documents et ceux-ci ne peuvent être utilisés contre le témoin dans toute procédure judiciaire ou autre, à l'exclusion des procédures civiles ou d'une poursuite pour parjure. Ces dispositions sont détaillées dans le projet de loi parce que le sujet est évidemment épineux et controversé.

Les dispositions concernant la protection des renseignements contenus dans le projet de loi ont été élaborées en fonction d'une série de compromis arrêtés après un examen attentif des arguments touchant les particuliers et l'intérêt public. Je crois que ces dispositions sont bien équilibrées puisqu'elles assurent une protection adéquate en assurant la disponibilité des renseignements tout en respectant le principe général de la divulgation publique et la politique globale de la Loi sur l'accès à l'information.

J'insiste à nouveau sur le fait qu'aucune disposition du projet de loi est contraire aux recommandations du rapport Dubin. Certaines des dispositions ont une portée plus grande mais aucune n'est contraire aux recommandations du distingué juge qui a signé le rapport sur la sécurité aérienne.

Qu'en est-il des rapports sur les incidents? En 1981, on a entrepris une étude d'un système global d'information concernant les faits aéronautiques. Cette étude a débuté après la publication du rapport Dubin. Par suite de cette étude, le projet de loi comprend une disposition qui permet au Bureau d'implanter un système d'information obligatoire ou facultatif. Il y a moyen de justifier un système obligatoire pour certains grands systèmes de transport commercial et un système facultatif pour les plus petits transporteurs, les plus petits avions, les pilotes considérés individuellement, etc. Dans le premier cas, la situation est plus ou moins institutionnalisée. Le système d'information est implanté déjà. Dans le second cas, nous voulons inciter les gens à collaborer volontairement. Après tout, c'est un sujet délicat et ceux qui ont préparé le projet de loi ont encore une fois tenté de rédiger une loi équilibrée, la seule que le Parlement n'ait jamais adoptée, mais qui est évidemment la plus importante de toutes.

[Français]

Le projet de loi contient des dispositions obligeant le Bureau, dans la mesure du possible, à collaborer avec les autres organismes des gouvernements fédéral et provinciaux ayant des mandats connexes, comme les forces policières provinciales et les coroners. Ces dispositions ont été prévues en raison des préoccupations exprimées par les procureurs généraux des provinces au cours des discussions entourant le projet de loi C-40 en 1979. Par exemple, le projet de loi C-163 contient une disposition spéciale garantissant aux agents de la paix et aux coroners l'accès aux renseignements dont ils ont besoin pour mener leurs propres enquêtes et exigeant qu'au besoin le Bureau communique ses conclusions provisoires aux coroners.

La préparation du projet de loi C-163 a débuté il y a longtemps. Le gouvernement a pu profiter des conseils d'experts de tous les niveaux et particulièrement des conclusions du rapport Dubin ainsi que de nombreux exposés présentés dans le cadre de l'enquête menée par la Commission Dubin. Je crois que nous avons su mettre à profit tous les conseils reçus et que leur qualité se reflète dans celle du projet de loi présentement à l'étude. Il ne me reste plus qu'à souhaiter que mes collègues députés considéreront que le projet de loi mérite leur appui. Je tiens en particulier à remercier de leur coopération les députés de Prince Edward-Hastings (M. Ellis), de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall), de Comox-Powell River (M. Skelly) qui, je pense, prendront la parole sur ce projet de loi. Je les remercie de leur coopération parce que c'est grâce à eux que la Chambre pourra adopter ce projet de loi assez rapidement ce matin, à l'étape de la deuxième lecture.

• (1130)

[Traduction]

M. J. R. Ellis (Prince Edward-Hastings): Monsieur le Président, le projet de loi C-163, Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne, a finalement été présenté à la Chambre des communes et, à vrai dire, il en était plus que temps.

Avant d'en venir au contenu de ce projet de loi, je me permettrai quelques remarques sur l'à-propos de cette importante mesure législative. Il est intéressant de noter que, pour l'introduction de ce projet de loi—et je n'ai pas ébruité ce que j'entendais dire—les remarques du ministre s'apparentent si bien aux miennes que je puis en discuter au fur et à mesure de ma présentation.

Le numéro de juillet de la version canadienne du *Reader's Digest* renferme l'article de fond suivant: La sécurité aérienne—un dossier bouleversant. Dans cet article de cinq pages, condensé à la manière du *Reader's Digest*, on trouve un nombre de déclarations propres à susciter chez les millions de lecteurs, ceux qui sont des usagers réguliers de l'avion tout particulièrement, une peur réelle des déplacements par avion en général et, au Canada, plus particulièrement. On y raconte un accident survenu dans le port de Vancouver où onze personnes ont perdu la vie; on ajoute que l'enquête aurait été différée et menée de façon confuse. Le paragraphe se termine par ces mots: aucune mesure préventive n'a encore été prise.

L'article rapporte ensuite une déclaration du juge Dubin:

J'ai constaté des cas de négligence et de camouflage renversants au sein de l'Administration canadienne des transports aériens, l'organisme même qui est chargé de la sécurité aérienne.

Après une suite de déclarations sensationnelles comme celle-là, l'article se termine en faisant appel au Parlement du Canada d'agir dans ce domaine.

Le Parlement du Canada était depuis longtemps déjà disposé à agir, monsieur le Président. Le ministre a mentionné la Loi sur l'aéronautique que nous étudierons à l'automne, en vue d'y apporter des modifications. Cette loi a, récemment, été universellement condamnée par maintes autorités de l'aéronautique. Il est urgent de lui apporter des modifications. J'espère qu'il ne sera pas aussi difficile pour la Chambre d'amorcer l'étude de la seconde partie de cette mesure législative à deux volets.