

LES DÉCLARATIONS DES REPRÉSENTANTS DES
GOUVERNEMENTS CANADIEN ET AMÉRICAIN

M. George Baker (Gander—Twillingate): Monsieur le Président, le 12 décembre, jour de l'accident, le porte-parole en chef du Pentagone, Robert Sims, a déclaré que rien n'indiquait qu'il y ait eu des explosions ou des activités hostiles avant l'accident.

Le 12 décembre, jour de l'accident, le porte-parole de la Maison Blanche, Larry Speakes, a annoncé qu'il n'y avait aucune preuve de sabotage ou d'explosion en vol.

Le 12 décembre, jour de l'accident, notre ministre des Transports a dit que «rien ne permettait de penser qu'il s'agissait d'un acte criminel».

Le 12 décembre, jour de l'accident, les représentants du ministère américain de la Défense ont confirmé qu'il n'y avait aucune preuve de sabotage.

La question qui vient à l'esprit devant cette vague de dénégations est évidente. Comment le gouvernement du Canada et le gouvernement américain ont-ils pu faire des déclarations identiques et aussi catégoriques avant qu'on ait mené la moindre enquête? Était-ce parce que le gouvernement du Canada était de connivence avec le Pentagone?

M. Mazankowski: C'est absurde!

M. Holtmann: Vous ne parlez pas sérieusement.

M. Baker: Le ministre ne se rend-il pas compte qu'à moins qu'il nomme une commission royale ou lance une enquête judiciaire, on considérera que le gouvernement participe à des tentatives visant à dissimuler la cause réelle de l'accident survenu à Gander?

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, il est clair que l'opposition essaye, comme elle le fait souvent, de devancer un résultat pour en tirer un avantage politique.

Nous avons un processus légal et légitime qui soustrait cette affaire du domaine politique pour la confier à des enquêteurs professionnels, supervisés par un bureau. Nous devrions, je pense, respecter ce processus que notre Parlement a établi et qui nous a été très utile.

LE BUREAU CANADIEN DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE—LA
NOUVELLE CONCERNANT LES DISSENSIONS

M. Brian Tobin (Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire vient de dire au Parlement que nous devrions respecter les conclusions d'une enquête professionnelle menée par un bureau indépendant. L'ancien ministre des Transports, le député de Saint-Jean-Ouest, avait retenu les services de John Sopinka, nommé récemment à la Cour suprême du Canada, pour faire enquête sur les activités du bureau professionnel indépendant dont vient de parler le secrétaire parlementaire.

Dans un rapport remis à l'ancien ministre des Transports le 3 février 1988, M. Sopinka parlait de conflits et de dissensions au sein du Bureau canadien de la sécurité aérienne, entre le président et le directeur exécutif. Voici ce qu'il a dit:

A cause de ces dissensions, bon nombre des membres du Bureau se sentent incapables de remplir leur mandat. Dans certains cas, des membres du Bureau

Questions orales

n'ont pas pu faire faire les enquêtes qu'ils jugeaient essentielles pour s'acquitter de leurs fonctions.

Compte tenu des faits présentés à la Chambre par le député de Gander—Twillingate et de cette condamnation en règle du Bureau canadien de la sécurité aérienne, le vice-premier ministre peut-il nous dire comment il peut refuser aujourd'hui de consentir à la tenue d'une enquête publique complète sur l'événement tragique qui a coûté la vie à tant de personnes à Gander, à Terre-Neuve?

• (1425)

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, il est vrai qu'il y a eu quelques dissensions au sein du BCSA, mais il est tout aussi vrai, comme le sait mon vis-à-vis, que la prochaine grande initiative du gouvernement vise la création d'un bureau d'enquête sur les accidents des transports, qui viendra parachever toute la réorganisation du secteur des transports. Désormais, l'Office national des transports sera responsable de la réforme de la réglementation à incidence économique et le ministre sera responsable des normes minimales en matière de sécurité et il y aura un nouveau bureau d'enquête sur les accidents des transports, tant aériens, ferroviaires que maritimes, qui enquêtera de façon indépendante sur les accidents.

Les pouvoirs du Bureau et le partage des responsabilités entre ses membres et les enquêteurs professionnels seront en accord avec son mandat.

M. Tobin: Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire vient tout juste de reconnaître que le Bureau canadien de la sécurité aérienne n'avait pas la compétence voulue pour mener une enquête valable, qu'il y existait des conflits et que le Bureau ne faisait pas son travail. Il s'agit du contenu du rapport de M. Sopinka, qui vient d'être nommé à la Cour suprême du Canada.

DEMANDE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE

M. Brian Tobin (Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe): Outre le fonctionnement du Bureau et les conflits internes qui le déchirent, M. Sopinka, dans le rapport qu'il a remis à l'ancien ministre des Transports il n'y a que quelques mois, ajoutait:

Enfin, l'industrie considère que la compétence des enquêteurs et la qualité de leurs enquêtes et de leurs rapports se sont détériorées au cours des dernières années. Certains estiment qu'on ne s'attarde pas suffisamment aux facteurs humains et que les membres du Bureau n'ont pas les compétences techniques...

Étant donné d'une part le rapport que John Sopinka a transmis à l'ancien ministre des Transports en février dernier et d'autre part les renseignements et les preuves que le député de Gander—Twillingate a présentés à la Chambre aujourd'hui, je demande au vice-premier ministre, ex-ministre des Transports, celui-là même qui déclarait en 1979 que dès qu'il y avait un doute, qu'on entendait parler de circonstances mystérieuses ou que la confiance du public s'estompait, il demandait la mise sur pied d'une commission d'enquête, je lui demande, donc, s'il chargera une commission d'enquête d'établir les faits et d'examiner tous les aspects de cet épouvantable accident qui a coûté la vie à de nombreuses personnes?