

*Accidents de transport*

de cet avis. Nous avons vu les petits transporteurs aériens disparaître après un certain temps aux États-Unis. Ces entreprises échouent et nous finissons avec une poignée de monopoles. Le prix des billets augmente et les voyageurs se trouvent rançonnés. Ceux qui doivent se déplacer, notamment pour aller dans les régions éloignées, en souffrent le plus. Voilà une autre question qu'il faudra peut-être soulever une autre fois. Je ne pouvais m'empêcher d'y faire allusion, car une partie du problème en matière de sécurité traduit les changements qui résultent de la déréglementation.

• (1210)

Je tiens à souligner qu'en ce qui concerne le principe du projet de loi, ce dont nous discutons aujourd'hui, nous, du Nouveau Parti démocratique, appuyons le principe de la mesure à l'étude. Nous appuyons le projet de loi visant à créer ce nouvel organisme qui aura pour mission de procéder à des enquêtes indépendantes et de publier des rapports rendant compte de ses enquêtes sur les accidents de transport aéronautique, maritime, ferroviaire ou de productoduc, et de constater les manquements à la sécurité en faisant des recommandations sur les moyens à prendre pour les réduire à l'avenir. Nous approuvons cela, monsieur le Président. Cela nous paraît un bon principe à suivre. Nous appuyons le projet de loi parce qu'il offre une possibilité de resserrer les procédures d'enquête et de rapport sur les accidents et une occasion de dissoudre des organismes inefficaces comme le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Toutefois, monsieur le Président, il a besoin d'améliorations. Il n'y a pas de doute là-dessus. Aujourd'hui, nous débattons du principe du projet de loi, nous n'entrons pas dans les détails. Nous ferons l'étude article par article plus tard. Je voulais simplement faire remarquer que ce projet de loi a besoin d'être retravaillé. Il a besoin d'améliorations. Il a besoin d'être précisé. Il a besoin d'être rendu plus efficace. Il faut qu'il contienne ce que veulent les Canadiens en matière de sécurité des transports par avion, par train, par bateau et par productoduc.

Des membres de notre caucus, le critique des transports en particulier, ayant déjà fait d'excellents discours sur le sujet, je n'ai pas besoin de répéter ce qui a été si bien dit hier. Je me contenterai de répéter que nous devons avoir un bureau indépendant. Nous pouvons nous passer d'un bureau constitué d'amis politiques du gouvernement. Je le dis avec quelque hésitation, mais pourtant c'est vrai dans certains cas. Ainsi, monsieur le Président, pour la Commission des libérations conditionnelles, les Canadiens veulent être assurés que les détenus condamnés ne seront pas libérés trop tôt. Certains sont libérés avant de s'être complètement amendés parce que des commissions des libérations conditionnelles ont commis

des erreurs de jugement. Une des raisons de ces erreurs c'est que certains des commissaires ne sont pas autre chose que des amis politiques qui n'ont absolument aucune connaissance de la justice et des services correctionnels. Je le dis avec quelque hésitation, mais c'est un fait. Ils n'ont absolument aucune expérience des questions qui touchent la sécurité des Canadiens dans nos rues.

Monsieur le Président, nous avons l'occasion de créer un bureau qui soit indépendant du ministre et qui reflète les préoccupations et les priorités des Canadiens. Nous regarderons donc très attentivement pour voir si l'on constitue un bureau formé de personnes respectées et qualifiées, ayant la confiance non seulement du gouvernement, mais aussi des Canadiens. Je pense que c'est critique. Il doit être autonome. La plus grave lacune, et de loin, de ce texte de loi, c'est l'étendue des pouvoirs qu'il confère au ministre. Ce qui se produit quand le bureau fait enquête sur une catastrophe aérienne ou maritime est à peine croyable. Imaginez qu'avant de rendre ses recommandations publiques, le bureau doit les soumettre au ministre ou à des hauts fonctionnaires, des contrôleurs aériens par exemple. Supposons qu'un accident d'avion ou un accident évité de justesse soit attribuable à un manque de contrôleurs aériens. Comme le gouvernement a pour politique d'effectuer des compressions d'effectifs, le ministre interdira évidemment la publication de ces conclusions et demandera que le rapport soit modifié en conséquence.

Supposons que la protection contre les incendies dans les aéroports éloignés a été touchée par les réductions et que l'enquête révèle que ces réductions sont jugées dangereuses. Encore une fois, monsieur le Président, le ministre hésitera à critiquer ses collègues du Cabinet et du gouvernement. Il demandera que cette conclusion soit enlevée du rapport. Ce n'est pas ce que veulent les Canadiens. Nous ne pouvons pas nous permettre de faire de la politique avec les vies des Canadiens au moment où nous essayons d'améliorer la sécurité aérienne, ferroviaire et maritime.

J'en aurais pour une heure à décrire ces problèmes, monsieur le Président. Vous le savez. Mais d'autres en ont déjà parlé et nous en reparlerons encore, en temps opportun, en comité. Je souligne seulement ce point parce qu'il est particulièrement préoccupant.

En parlant de l'indépendance du bureau, monsieur le Président, on parle nécessairement de sa composition. Qui en fera partie? Les industries du secteur des transports seront-elles bien représentées? Quels éléments de ce secteur en feront partie? Les syndicats seront-ils représentés? Est-ce qu'on fait intervenir les gens de la profession qui font marcher les transports? Non, je ne pense pas qu'ils seront invités, monsieur le Président. Est-ce que c'est équitable? Bien sûr que non. Je pense