

sécurité aérienne. Il s'agit dans le premier cas d'un bureau créé spécialement pour traiter de la sécurité aérienne. Or, nous aurons maintenant un bureau qui se chargera de tous les types de transport. S'il peut y arriver, c'est parfait. Mais quel genre de compétence devront avoir ses membres? D'autres députés ont déjà parlé du paragraphe 4(2). Tout ce qu'on demande, c'est que les membres du bureau «possèdent collégalement la compétence voulue en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par productoduc». C'est beaucoup demander, il me semble. Il serait intéressant de voir si nous pouvons trouver des gens qui possèdent collégalement la compétence voulue dans ces quatre secteurs différents.

Pouvez-vous imaginer, madame la Présidente, les différences qui existent entre les problèmes mécaniques d'un avion et les problèmes du transport des marchandises par productoduc ou par chemin de fer? Étant donné la grande diversité des problèmes possibles, il serait dangereux d'obliger un bureau de cinq membres à posséder collégalement la compétence voulue dans tous ces secteurs. Je demande au gouvernement d'envisager la création de trois bureaux distincts, soit un pour les accidents aéronautiques, un pour les accidents maritimes et un pour les accidents ferroviaires et de productoduc. C'est ma première observation.

• (1510)

Je vais maintenant parler de la constitution du bureau. Il n'est pas nécessaire de posséder des compétences particulières pour être nommé président. Le président chapeautera trois directions, chacune ayant à sa tête un directeur des enquêtes. Le projet de loi ne définit pas les compétences nécessaires pour devenir directeur des enquêtes.

En fait, le président et les trois directeurs qu'il va nommer n'ont pas à posséder des compétences particulières. Il y aura également d'autres enquêteurs. Il est intéressant de noter que, dans le projet de loi, la définition du terme «enquêteur» est une personne nommée en application du paragraphe 10(1). Mais, si l'on examine le paragraphe en question, il ne nous aide pas davantage à définir les compétences d'un enquêteur. Je propose donc qu'on discute des compétences nécessaires et qu'on modifie le projet de loi en conséquence. Si nous avons un bureau multimodal dirigé par un seul président, nous

Accidents de transport

pourrions nous retrouver avec un président qui s'intéresse surtout à l'aviation. Comme l'indique le projet de loi, c'est le président qui a l'entière responsabilité de la gestion du personnel, des affaires financières et des questions mobilières et immobilières. Il a l'entière responsabilité de l'encadrement du personnel. Détail important, en vertu de l'alinéa 5(2)a), il doit répartir les tâches au sein du personnel, et, en vertu de l'alinéa b), il est responsable d'encadrer les membres du bureau et de répartir les tâches entre eux.

A mon avis, une personne plus intéressée à l'aviation qu'aux chemins de fer ou aux produits, par exemple, pourrait faire preuve d'un certain parti pris, peut-être involontaire, dans l'attribution du travail. En outre, cette personne nommerait les directeurs des enquêtes qui, sans aucun doute, posséderaient les compétences que le président recherche à un moment précis. Je crois qu'il faudrait donner dans le projet de loi quelques précisions sur les personnes admissibles et les compétences recherchées.

En début de journée, un député a dit que le Bureau canadien de la sécurité aérienne avait été mis en péril. Je suis d'accord avec cette affirmation. C'est regrettable, mais il est indéniable que les Canadiens ne se fient plus aux transporteurs. Le député a ajouté que le projet de loi redonnerait confiance aux Canadiens. Il m'est difficile de trouver un lien logique entre ses deux affirmations. Je ne comprends pas comment le fait de remplacer une loi par une autre peut redonner confiance aux Canadiens. Pour cela, il faudrait une loi logique, qui rendrait le bureau indépendant et serait promulguée et mise en oeuvre avec cohérence. Le bureau pourrait alors prouver qu'il mérite la confiance des Canadiens.

En étudiant le projet de loi C-2, je me suis aussi demandé comment se dérouleraient les choses au moment d'un accident. Prenons, par exemple, un accident d'avion. Cet accident est porté à la connaissance du directeur des enquêtes sur les accidents aéronautiques. C'est au paragraphe 10(2). Ce service mène une enquête, présente ses conclusions au bureau qui est composé au plus de cinq membres qui possèdent collégalement la compétence voulue en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par productoduc. Le bureau digère ensuite ce rapport. Le rend-il public? Non, il ne le rend pas public.