

*Bureau canadien de la sécurité aérienne*

Les principales activités du Bureau seront celles énumérées dans le projet de loi. Il devra premièrement constater les manquements à la sécurité mis en évidence par les faits aéronautiques qui, si l'on ne s'en occupe pas, pourraient provoquer des accidents ou des incidents. Deuxièmement, le Bureau sera habilité à mener des enquêtes indépendantes et, au besoin, des enquêtes publiques dérogées par le Bureau, ou par d'autres, sur des faits aéronautiques—et le mot «faits» est le terme générique qui englobe les accidents, les incidents et autres situations ou dangers—afin de dégager leurs causes et les autres facteurs en jeu. Troisièmement, il rendra compte, dans des rapports publics, de ses enquêtes et formulera des recommandations d'ordre général. Voilà les trois objectifs qui sous-tendent la création du Bureau.

En ce qui concerne sa structure, le BCSA sera composé d'au moins trois membres, dont un au moins à temps plein, nommés par le Gouverneur général, comme d'habitude, pour un mandat maximal de sept ans dans le cas des membres à temps plein et de cinq ans dans celui des membres à temps partiel. Afin de garantir son indépendance, le Bureau sera tenu de présenter un rapport annuel au Parlement par l'entremise du ministre responsable nommé par le gouverneur en conseil. On peut prévoir que, cet après-midi, le comité entendra des suggestions généreuses quant au choix du ministre responsable du Bureau. Chacun a des arguments à présenter.

● (1120)

En vertu du mandat énoncé à l'article 12 du projet de loi, le Bureau pourra enquêter, comme je l'ai déjà dit, sur tout accident, incident ou situation découlant de l'exploitation d'un aéronef.

Vous aurez remarqué, monsieur le Président, que le mandat du Bureau se limite à l'aviation. Le mandat du Bureau est limité à un seul mode de transport et exclut par conséquent ce qui peut arriver avec d'autres modes de transport—ferroviaire, maritime ou de surface. Il ne fait pas de doute qu'on peut invoquer la possibilité de conflits d'intérêt entre les contrôleurs et les enquêteurs en ce qui concerne d'autres modes de transport, comme le prévoyait l'ancien projet de loi C-40, et tel que l'a exposé avec brio dans son projet de loi d'initiative privée, l'honorable député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall) ces dernières années. Toutefois, on peut créer plus rapidement, et de façon plus pratique, un bureau chargé de surveiller un seul mode de transport et il est plus facile d'enquêter sur des faits liés à l'aéronautique que sur ceux liés au transport maritime ou ferroviaire et cela tout particulièrement en raison des travaux préparatoires de M. le juge Dubin et d'autres.

Nous savons aussi que des procédures et des pratiques différentes ont été élaborées pour chaque mode de transport. Les secteurs du transport ferroviaire et maritime ne font pas l'objet d'autant de mécontentement que celui du transport aérien. Par conséquent, il est plus urgent, à mon avis, d'agir maintenant dans ce secteur que dans les autres. Si l'on tentait, à l'heure actuelle, d'adopter des procédures uniformes, il y aurait certainement de l'opposition.

M. le juge Dubin a recommandé la création d'un bureau chargé d'enquêter uniquement dans le secteur aérien. Je ne sais pas s'il voulait dire que nous devons commencer par cela, mais c'est ce qu'il a recommandé. Permettez-moi d'insister sur le fait que la création du BCSA n'empêche en rien la création de futures commissions ayant un mandat général ou spécialisé

et qui seraient compétentes pour intervenir en ce qui concerne d'autres modes de transport. L'expérience du BCSA sera donc des plus utiles.

Vous remarquerez aussi, monsieur le Président, que je ne parle pas en termes théoriques. En fait, j'adopte une attitude purement pratique. On a déjà lancé les démarches en ce qui concerne les autres modes de transports, par exemple le transport maritime. Nous sommes engagés dans un exercice qui durera quelque temps, mais pas trop longtemps, et nous serons ensuite en mesure d'en arriver à des conclusions applicables aux autres modes de transports.

Permettez-moi d'énumérer quelques-uns des pouvoirs et des fonctions du Bureau. Les enquêteurs auront toute une gamme de pouvoirs, y compris le droit d'entrer, d'inspecter et de saisir. Les pouvoirs ne comprennent cependant que ceux nécessaires à l'enquêteur pour obtenir tous les renseignements requis aux fins de l'application de la loi. Conformément à la Charte des droits et libertés, des garanties appropriées ont été prévues, y compris l'obligation pour l'enquêteur d'obtenir un mandat avant de pénétrer dans une résidence privée.

Le Bureau sera tenu de préparer un rapport sur les résultats de chaque enquête et chaque fois qu'il sera possible de le faire, le rapport contiendra des recommandations d'ordre général, comme je l'ai déjà dit, fondées sur ces conclusions. Tous les rapports seront rendus publics.

Le Bureau sera tenu de donner l'occasion à tous les intéressés de présenter leurs observations pendant la préparation et après la publication des rapports. Par exemple, avant qu'un rapport ne soit publié, les parties directement intéressées doivent pouvoir obtenir le projet de rapport et présenter leurs observations. Le Bureau sera aussi tenu de fournir son rapport à tous les ministres dont le domaine de compétence est touché par les recommandations. Le ministre responsable devra alors répondre par écrit dans les 90 jours pour exposer ses intentions concernant la suite à donner aux recommandations. Comme la réponse du ministre doit aussi être rendue publique, la procédure toute entière, y compris la réponse du gouvernement, peut être examinée par le public.

● (1125)

J'aimerais souligner que toutes ces dispositions ont été recommandées par le juge Dubin. Dans certains cas elles ont été légèrement modifiées mais nous n'avons jamais passé outre aux recommandations du juge Dubin.

Qu'en est-il des renseignements protégés? Au cours de ses enquêtes, le Bureau obtiendra des renseignements de diverses sources. Il y a lieu, en ce qui concerne certains de ces documents, de demander qu'ils ne soient pas communiqués. Cela a pour but d'inciter les intéressés à divulguer les renseignements. Là encore, le but de l'enquête est de promouvoir la sécurité aérienne et non pas de trouver des coupables.

Permettez-moi de vous donner trois exemples de cela, monsieur le Président. Premièrement, le Bureau peut obtenir des renseignements à partir d'un enregistrement des conversations du poste de pilotage. En vertu du présent projet de loi, ces renseignements seront protégés et le Bureau ne pourra les communiquer à quiconque ou les produire lors de procédures autres que celles mentionnées expressément dans le projet de loi. Le projet de loi prévoit certains cas où les enregistrements