

Questions orales

Étant donné que des chefs de file des secteurs forestier et minier réclament, à l'instar des premiers ministres de l'Alberta, de l'Ontario et du Québec, des Canadiens qui doivent renouveler leurs prêts hypothécaires, du Nouveau parti démocratique et de combien d'autres, la baisse des taux d'intérêt, le gouvernement doit changer de cap et cesser de faire payer les Canadiens, avant que le pays ne plonge dans une nouvelle récession.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

LE DÉVERSEMENT AU NIGERIA DE DÉCHETS TOXIQUES EN PROVENANCE D'ITALIE

M. Bob Brisco (Kootenay-Ouest): Monsieur le Président, récemment plus de 100 000 tonnes de déchets toxiques chauds et nauséabonds ont été expédiées par l'Italie au Nigeria dans des conteneurs si chauds que les travailleurs s'y sont brûlé les mains, même s'ils portaient des gants de caoutchouc.

Le Nigeria est justement le pays qui a proposé une résolution dénonçant de telles pratiques. Cette résolution a été adoptée par l'Organisation de l'unité africaine. Le Nigeria reçoit actuellement de tels polluants des États-Unis et de l'Europe.

Le Canada doit mener la campagne contre cette pratique qui consiste à payer les pays les plus pauvres de l'Afrique pour qu'ils acceptent les polluants d'autres nations. Ces pays pauvres s'exposent à des conséquences affreuses sur le plan de la santé.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LES CATASTROPHES

LA TRAGÉDIE AÉRIENNE SURVENUE À GANDER EN 1985—
L'ENQUÊTE DU FBI

M. George Baker (Gander—Twillingate): Monsieur le Président, j'ai demandé à maintes reprises au gouvernement, ici, à la Chambre, de faire une nouvelle enquête sur la tragédie aérienne qui a coûté la vie à 256 personnes le 12 décembre 1985, à Gander. Le gouvernement a répondu chaque fois que nous devons attendre le rapport final du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Il devient de plus en plus évident que le Bureau canadien de la sécurité aérienne a été privé de renseignements cruciaux qui lui auraient permis de présenter un rapport fiable.

Par exemple, grâce à la politique d'accès à l'information aux États-Unis, il a été établi que le FBI était suffisamment convaincu de la possibilité d'une explosion à bord de l'appareil pour entreprendre une enquête mondiale.

Le gouvernement sait-il que le FBI a mené cette enquête mondiale et a interrogé les pilotes et le personnel au sol partout où cet avion a atterri? Le gouvernement sait-il aussi que 239 des 289 pages de preuves recueillies dans le cadre de cette

enquête n'ont pas été divulguées parce qu'elles ont été considérées comme trop dangereuses pour la sécurité nationale des États-Unis?

Comment le gouvernement peut-il accepter un rapport du Bureau canadien de la sécurité aérienne qui ne comprend pas un examen de ce rapport du FBI?

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, je crois comprendre que mon collègue de l'opposition revient tout juste de Washington avec certains renseignements. Nous serions plus que ravis de nous entretenir avec lui pour qu'il nous fasse part de toute information qui pourrait aider le Bureau canadien de la sécurité aérienne dans son enquête.

● (1420)

ON DEMANDE L'INSTITUTION D'UNE COMMISSION ROYALE

M. George Baker (Gander—Twillingate): Monsieur le Président, il est scandaleux que le Bureau canadien de la sécurité aérienne soit en train de rédiger son rapport définitif, alors qu'il lui manque de si nombreux renseignements essentiels.

Le pilote a activé un extincteur d'incendie dans les moteurs avant l'écrasement. Cet élément de preuve ne figure pas dans le rapport. Le pilote a allumé le principal voyant d'alerte pour les incendies avant l'écrasement. Le Bureau ne possède pas cet élément de preuve.

On a refusé au FBI, d'après sa propre documentation, l'accès au lieu de l'écrasement. Un major-général de l'Armée américaine a tenté d'ordonner que le lieu de l'écrasement soit nivelé au bulldozer le lendemain de l'accident avant qu'une enquête ne puisse avoir lieu.

Ma question supplémentaire s'adresse au premier ministre. Comment le gouvernement peut-il songer à accepter un rapport qui écarte les opinions de quatre spécialistes membres du Bureau, le rapport d'autopsie, les comptes rendus de témoins oculaires et qui ne dit pas pourquoi un inspecteur de la CID était armé à bord de l'appareil parce qu'il transportait des preuves qui devaient servir à un procès au criminel aux États-Unis?

Le gouvernement désignera-t-il une commission royale d'enquête dotée de pouvoirs spéciaux pour examiner toutes les preuves disponibles?

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): En toute déférence pour mon collègue d'en face, je lui rappelle que le rapport définitif n'a pas encore été présenté. Un rapport provisoire a été publié et tous les partis formulent des observations à ce sujet.

M. Boudria: Pas tous les partis.

M. Thacker: Un rapport définitif sera alors présenté et à ce moment-là, le gouvernement fera les choix appropriés.

Il est également vrai que le Bureau canadien de la sécurité aérienne est doté d'un processus qui permet à un organisme interne distinct de faire enquête sur ces accidents. Nous voulons certes respecter ce processus car, somme toute, le gouvernement précédent l'avait mis en place.