

### Les transports

Ce bill que le gouvernement acceptera, je l'espère, de renvoyer au comité permanent des Transports et communications, a pour objet d'enlever à l'organisme investi du pouvoir de réglementation la charge des procédures d'enquête dans tout le domaine des transports au Canada. Comme je l'ai dit, ce bill a été inscrit au *Feuilleton* à plusieurs reprises. Je crois que c'est la quatrième ou cinquième fois que je saisis la Chambre de cette question.

Le bill a reçu l'appui de principe de l'Association des pilotes de lignes du Canada, de l'Association canadienne des propriétaires d'avions et des pilotes et en fait l'appui de presque tous ceux qui ont été touchés par les enquêtes menées par les autorités fédérales sur les accidents. En réalité, c'est de l'inquiétude et des craintes légitimes de ces gens que ce bill est né, et c'est en raison de l'insatisfaction permanente qui règne dans cette industrie et parmi les voyageurs et grâce à leur contribution que j'ai recueilli l'appui nécessaire pour continuer à inscrire ce bill privé au *Feuilleton*.

Je ne cache pas que le bill à l'étude—et je vais essayer de parler de certaines des réserves qu'a le gouvernement à l'égard du bill—présente une ou deux imperfections évidentes d'ordre technique, dans le mode de financement de la commission. Ici, je m'adresse à vous, monsieur l'Orateur, pour que vous sachiez bien que le bill est réglementaire et pour que les députés n'en viennent pas tout de suite à la conclusion qu'il est contraire au règlement en raison du mode de financement particulier de la commission. Avec l'aide des conseillers juridiques de la Chambre et d'autres, nous avons trouvé un moyen grâce auquel le bill pourra rester inscrit au *Feuilleton* sans attirer les doutes légitimes de la présidence.

Le bill propose que les fonctions d'enquête et d'identification indirecte des causes et de la responsabilité soient détachées des organismes administratifs. Je propose en outre que la commission soit financée par des dons et des contributions. Je procède ainsi, monsieur l'Orateur, pour contourner votre préoccupation très légitime à propos et bien fondée de le voir rester inscrit au *Feuilleton*. Il le faut parce que si la commission était financée par des crédits parlementaires, il deviendrait irrecevable en vertu du Règlement de la Chambre.

Monsieur l'Orateur, il ne faut cependant pas perdre de vue le principe véritable en cause. Aucun autre pays occidental d'importance ne connaît le degré ou le principe de la situation actuelle du Canada. L'exemple le plus troublant de cette possibilité de conflit d'intérêts se retrouve au sein de l'administration du transport aérien du ministère des Transports. On pourrait peut-être dire la même chose pour tous les autres modes de transport. Des fonctionnaires professionnels hautement qualifiés sont chargés de rédiger et de promulguer des règlements régissant presque tous les aspects de l'aviation intérieure au Canada. Dans le même ministère, dans le même service administratif, et parfois même dans le même édifice, on trouve un autre groupe de professionnels hautement qualifiés et formés dont la tâche est d'établir la responsabilité. Que font-ils lorsque la cause est attribuable, ou pourrait l'être, aux actes, omissions ou lacunes de la part de la direction chargée de la réglementation? La tentation

existe d'aller chercher ailleurs un bouc émissaire et, ce faisant, de cacher la vérité, c'est-à-dire la cause véritable de l'accident. La collectivité éprouve assez de doutes à cet égard pour justifier les modifications requises et proposées par le bill.

En outre, monsieur l'Orateur, le bill à l'étude a l'approbation du ministre des Transports (M. Marchand) qui, le 8 avril 1974, en réponse à ma question à la Chambre, disait, tel qu'en fait foi le *hansard* à la page 1227:

Monsieur l'Orateur, il y a quelques semaines, j'ai dit à la Chambre que je favoriserais la création d'une régie indépendante dans de tels cas et que cela ferait partie d'une nouvelle politique en temps opportun.

Je pourrais citer un extrait du discours du Trône qui a marqué le début de la présente session de la 30<sup>e</sup> Législature, qu'on retrouvera à la page 7 du *hansard* du 30 septembre 1974. Voici:

Le Gouvernement est disposé à entreprendre immédiatement certaines démarches de nature à améliorer les services de transport au Canada, sans nuire d'aucune manière à la révision prochaine de la politique de base... on proposera l'établissement d'une commission indépendante chargée de faire enquête en cas d'accidents;

A mon avis, cette déclaration prouve que point n'est besoin d'attendre une nouvelle politique nationale des transports avant d'adopter cette mesure. De fait, l'application des principes fondamentaux du bill est nettement d'importance vitale pour les transports canadiens, de sorte que tout autre retard ne saurait servir les intérêts de la nation. Je ne suis pas imbu d'esprit de parti. Cette proposition peut, sous sa forme actuelle, présenter certaines lacunes sous bien des rapports, techniques ou autres. Je ne tiens pas mordicus à cette proposition dans tous ses détails. Toutefois, monsieur l'Orateur, je sens que les pressions exercées par l'industrie et à l'intérieur du ministère sont telles que nous devons renvoyer le sujet de la mesure proposée au comité permanent des transports et des communications.

Il y a cinq ans déjà depuis que le bill C-66 a d'abord été présenté à la Chambre. Ce n'était alors qu'un schéma ne renfermant aucun détail. Le bill C-66 a bénéficié de l'appui de l'industrie et des commentateurs de plusieurs juristes éminents canadiens. Depuis sa première présentation, il a bénéficié des conseils des avocats dont la Chambre a retenu les services. Il a provoqué un grand débat dans toute l'industrie. Il a eu la chance d'être débattu à fond à la Chambre au moins deux fois avant aujourd'hui.

● (1710)

Monsieur l'Orateur, nous avons fait beaucoup de progrès depuis le 22 janvier 1971, quand le ministre des Transports d'alors, qui est maintenant ministre de l'Expansion économique régionale (M. Jamieson), disait à la Chambre des communes, comme l'atteste la page 2662 du *hansard*:

Toutefois, en ce qui concerne l'ensemble de la question qu'il a soulevée, je répète, je ne m'oppose pas au principe visant à prendre d'autres arrangements en matière d'enquête sur les accidents. La difficulté qui se pose est qu'il est pratiquement impossible d'obtenir le consentement unanime de tous les intéressés quant à la méthode qu'il faudrait employer. Par ailleurs, la question retient de plus en plus l'attention et si l'on peut trouver une meilleure méthode, nous serons heureux de l'adopter.