

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 28 juin 1983

La séance est ouverte à 11 heures.

● (1110)

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Français]

LA LOI SUR LE BUREAU CANADIEN DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports) propose:

Que le projet de loi C-163, intitulé «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence», soit lu pour la 2^e fois et déferé au Comité permanent des transports.

—Monsieur le Président, tous les députés conviendront, je pense, sans qu'il soit nécessaire que j'en fasse la preuve, de l'importance de la sécurité des transports aériens. Or, en approuvant le projet de loi C-163 touchant à la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne, le Parlement franchira un grand pas vers la réalisation de cet objectif. Nous ne sommes pas évidemment les premiers à nous intéresser à ce sujet. Certains députés se souviendront peut-être qu'en 1972-1973, le gouvernement demandait au brigadier général McLearn de préparer un rapport sur les méthodes d'enquête afférentes aux accidents de transport en général. Ce rapport servit de fondement à d'autres consultations qui entraînèrent, en 1979, la création du projet de loi C-40, Loi constituant le Bureau du commissaire aux enquêtes sur les accidents de transport. Je ferai remarquer qu'à ce moment-là on parlait des trois modes et non pas seulement du mode aérien comme on le fait aujourd'hui. Comme ce projet de loi resta en plan au *Feuilleton*, et comme l'opinion publique avait été alertée à certaines situations alarmantes dans le secteur aérien, le gouvernement suivant, et plus précisément le député de Végréville (M. Mazankowski) alors ministre des Transports, mit sur pied la commission d'enquête, dite Dubin, sur la sécurité aérienne. La principale recommandation du volume 1 du rapport Dubin déposé en mai 1981, c'était justement la création d'un Bureau canadien de sécurité aérienne.

Un mot seulement sur les mesures de sécurité aérienne actuellement en vigueur. Le régime actuel a été élaboré en vertu de la loi sur l'aéronautique, qui date de 1927. Il prévoit l'établissement de normes de sécurité et de mesures permettant de garantir et de contrôler le respect de ces normes.

Depuis des années, les ministres des Transports qui se sont succédé se sont inquiétés de la valeur et de l'efficacité de ce régime. L'enquête Dubin a attiré l'attention du public sur les déficiences de ce régime, et le projet de loi C-163 en corrigera

un certain nombre. La refonte de la loi sur l'aéronautique, que je compte présenter à l'automne, en corrigera d'autres. Certaines déficiences peuvent être corrigées, et le sont en effet présentement dans un certain nombre de cas, par de simples mesures administratives et budgétaires.

Un des éléments du système actuel a reçu une attention particulière: il s'agit des enquêtes sur les accidents. Mais je précise que ce n'est évidemment qu'un des éléments de ce régime qui est beaucoup plus large. A l'heure actuelle, lorsqu'un accident se produit, une enquête est menée par le Bureau de la sécurité aérienne, qui relève comme on le sait de l'Administration de l'Air de Transports Canada. Or, celle-ci est également chargée de formuler les normes et de rédiger les règlements touchant à la sécurité du secteur aérien. Il y a donc un risque de conflits d'intérêt entre ces deux responsabilités exercées jusqu'à maintenant par les mêmes personnes.

Le juge Dubin a recommandé, et je le cite:

... la création d'un tribunal détaché de tout ministère fédéral.

Et le projet de loi C-163 prévoit justement la création d'un bureau de la sécurité aérienne, indépendant de Transports Canada, afin que les fonctions se rattachant aux règlements et celles qui se rattachent aux enquêtes soient dissociées les unes des autres.

Une fois que la loi C-163 sera adoptée et mise en application et que la loi sur l'aéronautique le sera également, comme je l'espère, l'automne prochain, je crois que le Canada sera doté d'un système de sécurité aérienne de premier ordre.

● (1115)

[Traduction]

Il s'agit donc d'une première tranche. La deuxième tranche, si je peux l'appeler ainsi, sera présentée à l'automne alors que, j'en suis sûr, nous serons tous ici. Cette seconde «tranche» de la réforme comportera des mesures importantes, notamment la création d'une cour d'appel des décisions du ministre, l'énumération des amendes qu'il pourra imposer et le pouvoir qu'il aura de révoquer des permis.

Le projet de loi a été préparé de façon à énoncer clairement les objectifs, les compétences et les pouvoirs du Bureau. Il comporte des dispositions visant à assurer que le Bureau coordonnera ses activités avec d'autres organismes, tels que la GRC et les coroners, qui ont des mandats connexes. Le BCSA a pour mandat de promouvoir la sécurité aérienne, et j'insiste là-dessus. Il n'a pas pour mandat de trouver des coupables, ni de décider qui a bien agi et qui a mal agi. Son seul mandat est d'améliorer la sécurité aérienne.