

*Commission fédérale d'enquête sur les transports*

liberté qu'ont les auteurs des enquêtes sur les accidents de faire les recommandations et les constatations qui s'imposent à l'occasion de quelque accident que ce soit.

Bien qu'on ait prétendu qu'il existe une situation de conflits d'intérêt dans les divers moyens de transport relevant de la juridiction fédérale, je ne connais aucun cas au sujet duquel il ait été déclaré avec précision que les faits ayant causé un accident avaient été dissimulés au public ou que des recommandations avaient été faussées afin de protéger tout organisme ou personnel investi d'un pouvoir de réglementation. Il se peut fort bien, par conséquent, que le prétendu conflit d'intérêt n'existe pas du tout ou, si cette possibilité existe réellement, il est très improbable, qu'en pratique, il en puisse résulter quelque injustice envers le public. En outre, je n'ai pas de preuve concrète me permettant de croire que le processus de réglementation soit le moins du monde touché par la méthode actuelle d'investigation des accidents dans les divers moyens de transport.

Je pense que les députés pourraient bénéficier d'une résumé très concis du processus actuel dans le cas des investigations d'accidents qui se produisent dans tous les moyens de transport relevant de la juridiction fédérale. D'abord, le transport aérien.

À l'heure actuelle, il y a environ 13,000 avions enregistrés au Canada. L'enregistrement augmente à un rythme de 10 p. 100 par année. Ces avions sont en cause dans une moyenne de 600 à 700 accidents par année et ces accidents sont ceux qui correspondent à la définition que donne de ce terme l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette définition comprend les accidents qui ont causé des dommages considérables à un appareil, des blessures graves à un passager ou une perte de vie. Les autorités maintiennent une équipe d'experts-enquêteurs. Les spécialistes canadiens dans ce domaine ont l'occasion et le privilège de se perfectionner en collaboration avec leurs homologues américains. Les États-Unis et le Canada fournissent à leurs enquêteurs les mêmes manuels et les mêmes normes à appliquer au cours d'une enquête à la suite d'un accident.

● (1750)

Le nombre considérable d'accidents d'avion au Canada a donné lieu à la création d'équipes d'experts-enquêteurs qui sont disponibles dans les diverses régions aériennes du Canada. Dans le cas d'accidents très graves, on applique un programme permanent qui a été adopté par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans le cadre de ce programme, des enquêteurs chevronnés dirigent chaque élément d'une équipe d'enquêteurs en vue de mener l'enquête et de déterminer la cause de l'accident. À cet égard, on a modifié la loi sur l'aéronautique afin d'accorder les pleins pouvoirs aux enquêteurs, comme celui d'interroger les intéressés, de pénétrer sur les lieux et d'inspecter.

On respecte le caractère confidentiel des renseignements et du matériel fournis aux enquêteurs et les tribunaux ont appuyé cette mesure. Le but de l'enquête est de favoriser et de maintenir la sécurité et non pas de jeter le blâme sur un individu ou des groupes. La constitution d'équipes d'enquêteurs en cas d'accident grave est un progrès important parce qu'il devient pratiquement impossible pour la

Couronne ou les fonctionnaires de dissimuler les actions de leurs propres régulateurs ou de leur propre personnel, s'ils sont coupables. Quand on constitue une grande équipe d'enquête, le chef d'équipe et le chef des divers groupes sont les seuls fonctionnaires du ministère des Transports en cause. Les autres enquêteurs viennent d'ailleurs, par exemple de l'industrie aéronautique, des universités, des laboratoires de recherche, des constructeurs aériens et ainsi de suite.

En cas d'accidents graves, le ministre des Transports (M. Marchand) charge généralement quelqu'un de mener une enquête publique sur les causes de l'accident. En pratique, la personne nommée est toujours un juge possédant une longue expérience des tribunaux. Les rapports des divers membres de l'équipe d'enquête sont alors produits comme preuves lors d'une audience publique devant le juge, et les intéressés font comparaître des témoins pour le contre-interrogatoire. Le rapport du juge est presque toujours rendu public et il sert généralement à établir quels changements il y a lieu d'apporter à la réglementation. Les accidents aériens de moindre gravité ne reçoivent évidemment pas autant d'attention que les accidents plus graves, mais on mène quand même une enquête minutieuse et l'on rend public le rapport de l'accident en temps voulu.

Les enquêtes sur les accidents maritimes sont menées en vertu de la loi sur la Marine marchande du Canada et les rapports sont présentés au ministre des Transports. Les enquêtes sur les accidents maritimes consistent surtout en enquêtes préliminaires menées à huis clos et suivies, si les circonstances le justifient, d'une enquête officielle menée en public. L'administration maritime n'emploie à l'heure actuelle que trois personnes chargées exclusivement d'enquêter sur les accidents maritimes.

En vertu des règlements récemment édictés qui obligent à faire rapport des accidents de navigation, tous les bateaux, c'est-à-dire pas uniquement les navires canadiens et britanniques, doivent maintenant signaler les accidents survenus dans les eaux canadiennes à la station de radio côtière la plus proche, et ces rapports sont transmis à la région intéressée qui prendra alors des mesures. Lorsqu'une région reçoit un tel rapport, on envoie un enquêteur maritime mener l'enquête et l'on communique son rapport à la section des enquêtes maritimes à Ottawa ainsi que toutes recommandations qu'on juge nécessaires à l'égard des mesures à prendre.

L'agent chargé de l'enquête préliminaire est généralement un enquêteur maritime qui peut être aidé d'un mécanicien ou d'un inspecteur de coques. C'est seulement en cas d'accidents graves qu'un agent de la section des enquêtes maritimes est chargé de mener l'enquête. Quand, après une enquête préliminaire, aucune autre mesure n'est jugée nécessaire, on rédige un bref rapport d'enquête qui sera diffusé au public sur demande.

Les enquêtes préliminaires dans le domaine maritime sont tenues à huis clos et chaque témoin est interrogé séparément en la seule présence de son avocat, si le témoin désire être représenté par un avocat. On informe le témoin qu'il y a droit. On s'efforce d'encourager les témoins à faire des déclarations complètes et sincères puisque chacun est protégé par la loi sur la preuve au Canada.