

Comme je l'ai dit au début, cela ne veut pas dire que les autres organismes ne s'intéressent pas à ces accidents ou n'ont aucun rôle à y jouer. Il est généralement admis que le ministère des Transports et d'autres ministères aussi doivent pouvoir obtenir l'information nécessaire sur les accidents pour assumer leurs responsabilités en matière de règlements de sécurité ou pour prendre des mesures disciplinaires ou correctrices.

Les paragraphes 14(4) et (5) ont été inclus dans le projet de loi pour que les responsables de la réglementation en matière de sécurité et les autres intéressés soient autorisés à enquêter sur les accidents de transport pour leurs propres fins. Ces paragraphes permettent à la Garde côtière, par exemple, d'enquêter en vue de rédiger ou de faire appliquer des règlements sur la sécurité maritime, conformément à ses responsabilités en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le projet de loi contient bien d'autres articles qui visent à garantir la collaboration entre le Bureau et les autres organismes fédéraux et la coordination sans entraves de leurs travaux. Le plus important de ces articles est le paragraphe 15(1), qui dit essentiellement que:

Dans le cas où un ministère... mène une enquête sur un accident de transport ou entreprend d'appliquer à cet égard des mesures correctives... les deux organismes sont tenus de veiller, dans la mesure du possible, à la coordination de leur action.

Aux termes de cette disposition, il est clair que le BEAC et le ministère doivent coordonner leurs travaux.

Étant donné les intérêts visés par l'application de bons règlements et de mesures correctives appropriées, il faut que les enquêtes sur les accidents de transport soient menées de façon efficace et que les divers enquêteurs s'acquittent de leur tâche avec un minimum de chevauchement et de confusion.

L'article 23 précise que

... peut suivre à titre d'observateur l'enquête menée par celui-ci sur un accident de transport toute personne:

a) désignée à cet effet par le ministre des Transports afin d'obtenir à temps les renseignements utiles à l'exercice des attributions de celui-ci;

b) désignée à cet effet par le ministre responsable d'un ministère directement intéressé par l'objet de l'enquête;

Accidents de transport

Conformément au paragraphe 24(5), au cours de son enquête, le bureau communique sans délai au ministre des Transports (M. Bouchard) celles de ses conclusions et recommandations qui, selon lui, réclament la prise de mesures d'urgence.

Grâce à cet ensemble d'exigences précises et aux efforts du nouveau bureau et des autres organismes intéressés, je pense qu'il est possible d'atteindre un degré élevé de coopération et de coordination dans les enquêtes sur les accidents de transport.

Pour revenir au débat d'hier, les députés de l'opposition ont fait constamment allusion aux recommandations du juge Sopinka en demandant pourquoi la loi ne s'en inspirait pas.

J'aimerais préciser de nouveau que le juge Sopinka a été consulté ainsi que de nombreuses autres parties au cours de l'élaboration de la version finale du projet de loi. Ses recommandations ont été soigneusement examinées et bon nombre ont été acceptées. Par exemple, le projet de loi est beaucoup plus clair sur les rôles respectifs des membres du bureau, du président, des directeurs d'enquête et des enquêteurs. Il établit clairement que si le bureau n'est pas habilité à attribuer les responsabilités, ses conclusions sur les causes d'un accident doivent toutefois être complètes, quelles que soient les conclusions qu'on puisse en tirer. Il confirme à quel point il importe que le ministre des Transports ait un observateur aux enquêtes. Il prévoit un bureau composé de cinq membres et permet aux enquêteurs de témoigner par affidavit. Ce sont toutes des recommandations du juge Sopinka.

Là où le gouvernement est en désaccord avec le juge c'est dans la répartition des fonctions. J'estime que le projet de loi contient la meilleure solution, vu toute les consultations qui ont eu lieu. Par exemple, le juge Sopinka aurait confié au président l'administration du bureau, mais ne lui aurait donné que les pouvoirs et fonctions que les membres du bureau auraient bien voulu lui déléguer. Cette façon de faire donne de bons résultats dans le secteur privé, où c'est le profit qui compte avant tout et où les actionnaires peuvent remplacer les membres du conseil d'administration n'importe quand. Mais elle n'est pas de mise lorsqu'il s'agit d'un organisme gouvernemental indépendant qui doit rendre compte au Parlement de