

[Français]

Le nouveau Bureau déterminera, de manière complètement objective, les causes des accidents de transport et émettra des recommandations visant à prévenir la répétition d'accidents similaires.

Le plus important, monsieur le Président, c'est que le Bureau publiera ses conclusions et recommandations. Toutefois, la divulgation publique des problèmes n'est pas suffisante.

Le projet de loi va encore plus loin. Il précise que moi, le ministre des Transports, ou tout autre ministre concerné, devra répondre aux recommandations du Bureau. Nous devons rendre notre réponse publique dans un délai de 90 jours. Il en résulte que les ministres devront rendre compte de leurs actions tant devant le public que devant le Parlement.

Le projet de loi stipule que l'administration centrale du Bureau peut être située dans la région de la Capitale nationale ou à un autre endroit. C'est avec plaisir que je vous informe que le Bureau s'établira à Hull, au Québec.

Son personnel sera composé de personnes qui conduisent actuellement des enquêtes sur des accidents de transport aérien, ferroviaire et maritime. Leurs connaissances et leur expérience garantiront le succès du Bureau.

Monsieur le Président, tous les députés de cette Chambre peuvent être fiers de la législation sur la sécurité dans les transports adoptée au cours des dernières années. La sécurité du public s'en trouve améliorée.

[Traduction]

Ce dernier projet de loi sur la sécurité est tout aussi important. En fait, j'espère que son objet sera renvoyé au comité permanent des transports. Je souhaite qu'il reçoive, à l'instar des autres projets sur la question, l'appui de tous les partis.

J'invite tous les députés à l'examiner sérieusement et à y souscrire pour ce qu'il est, à savoir une mesure importante tendant à améliorer la sécurité des transports.

M. George Baker (Gander—Twillingate): Monsieur le Président, les articles 43 et 52 du projet de loi que le gouvernement a présenté aujourd'hui traitent de la passation des pouvoirs du Bureau canadien de la sécurité aérienne et de l'abrogation de la Loi sur ce bureau. Autrement dit, ce projet de loi vise à créer un nouvel organisme chargé d'enquêter sur les accidents survenant dans le domaine du transport maritime, aérien et, comme le ministre l'a dit tantôt, ferroviaire.

Il y a sept mois environ, l'ancien ministre des Transports a chargé un spécialiste de se prononcer sur la valeur du projet de loi dont la Chambre est saisie. Ce spécialiste est devenu depuis juge de la Cour suprême du Canada. Il s'appelle John Sopinka. Dans sa lettre au ministre des Transports de l'époque en date du 3 février, voici ce qu'il écrivait: «Ma tâche a consisté à examiner les documents inclus dans le cadre de référence». Ce cadre de référence, ainsi qu'il le précisait, l'invitait à conseiller le gouvernement à propos de la loi établissant le Bureau indépendant d'enquête sur les accidents de transport et couvrant l'ensemble des modes de transport au Canada, soit le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Quand on lit ce que M. Sopinka a écrit au gouvernement du Canada en février dernier, et quand on examine l'enquête bidon à laquelle le Bureau canadien de la sécurité aérienne a procédé dans le cas de la tragédie de Gander, à Terre-Neuve,

Déclarations de ministres

on en vient à la conclusion que le gouvernement s'est dérobé à ses responsabilités. Ce projet de loi va tout à fait à l'encontre des conclusions que M. John Sopinka a communiquées au gouvernement du Canada dans sa lettre de février dernier.

Pourtant, le gouvernement du Canada avait retenu ses services et il l'avait invité à se prononcer sur ce projet de loi. Qui plus est, ce projet défie le bon sens.

Ce bureau est limité dans ses pouvoirs. Il occupe une position subalterne. Par rapport à qui? Par rapport au ministère de la Défense nationale. Par rapport aussi à la GRC. Il doit coordonner ses travaux avec ceux d'autres ministères du gouvernement qui peuvent avoir entrepris une enquête.

D'après le juge en chef Sopinka, qu'est-ce qui n'allait pas avec les méthodes d'enquête? Dans sa lettre, il dit qu'il existe un conflit très grave entre les membres du Bureau d'une part, le président du Bureau et les enquêteurs d'autre part. Il dit que le Bureau avait l'impression d'être tout à fait impuissant et que c'était la raison pour laquelle il avait présenté un rapport minoritaire concernant la catastrophe aérienne de Gander. Le Bureau a prétendu qu'il n'avait pas été dûment consulté et qu'il n'avait pas les pouvoirs nécessaires. Son président et quatre de ses membres ont adopté en petit comité un rapport préliminaire qui forme la base du rapport définitif. M. Sopinka a dit que ce projet de loi devait régler cette question. Qu'est-ce que le ministre et le gouvernement ont fait? Le Bureau canadien de la sécurité aérienne comptait dix membres. En vertu de ce projet de loi, c'est toujours le président qui convoque les réunions et décide des enquêtes à ouvrir, mais le Bureau compte maintenant cinq membres, dont le président. Or, quel est le quorum fixé par le projet de loi? Il est de deux, deux sur cinq.

• (1220)

En vertu de ce projet de loi, on peut même se demander si l'enquête sur la catastrophe aérienne de Gander peut se poursuivre. Le projet de loi dispose que, si le Bureau canadien de la sécurité aérienne n'a pas encore présenté, à la date d'entrée en vigueur de l'article 43, le rapport définitif d'une enquête en cours, le nouveau Bureau pourra la poursuivre. Toutefois, à l'article relatif aux pouvoirs du Bureau, le projet de loi interdit à ce dernier d'enquêter sur les accidents de transport qui mettent en cause des moyens ou des installations de transport militaires. Est considéré comme moyen de transport militaire un avion, un navire, un wagon, un véhicule à moteur ou toute autre machine conçue pour aller d'un point à un autre lorsqu'il est exploité par le ministère de la Défense nationale, les Forces canadiennes ou des forces en visite ou pour leur compte.

En tant qu'ancien légiste, j'en conclus qu'on pourrait soutenir que le Bureau de sécurité que le gouvernement met sur pied aujourd'hui ne serait pas autorisé à enquêter sur l'écrasement de Gander, à Terre-Neuve. Si le ministre soutient que les autres articles du projet de loi le permettent, je pourrais lui rétorquer, comme le ferait n'importe quel avocat, que cet article l'interdit. Ce n'est pas la solution. Comme je l'ai dit, c'est un projet de loi qui manque de rigueur. Il va à l'encontre de ce que le juge en chef Sopinka a écrit il y a seulement six mois et il défie le bon sens.