

● (1700)

Il faut agir d'urgence dans ce domaine, et plus le temps passe, plus la question devient pressante. Je ne veux pas imposer à la Chambre des chiffres interminables, mais le nombre d'accidents de trains—d'incidents, peut-être—dépasse largement les 4,500 par année. En 1970, il y a eu 787 accidents mettant en cause des camions. En 1972, il y en a eu 1,429, presque le double. On retrouve le même phénomène du côté des avions immatriculés: 500 accidents en 1969 et 715 en 1973. Une étude même rapide de la statistique révélera un phénomène semblable dans le cas de tous les modes de transport public de compétence fédérale. Le nombre d'accidents mortels mettant en cause des navires continue d'augmenter; il y en a eu plus de 400 en 1969 et encore beaucoup plus en 1973. Ce qui ressort de toute cette statistique, c'est que nous devrions nous préoccuper plus que jamais de la façon dont sont effectuées les enquêtes sur ces accidents.

Mes dossiers continuent à s'alourdir de la correspondance que je reçois de tous les secteurs de l'industrie des transports ainsi que du public voyageur qui, après tout, doit compter sur le Parlement pour adopter les lois qui rendront ses déplacements, que ce soit pour affaires ou plaisir, aussi sûrs que possible. De plus, nous devrions nous assurer que, quand des accidents se produisent, les circonstances dans lesquelles ils se produisent en apprennent un peu plus aux régions concernées pour que les voyages finissent par devenir plus sûrs. Ce qui est même encore plus important, il y aurait lieu d'écarter des enquêtes sur ces accidents toute possibilité de conflit d'intérêts.

Nous parlons de conflits d'intérêts. A ce sujet, je voudrais souligner que NOTAM est sous la responsabilité de la Direction des enquêtes sur les accidents aériens du ministère des Transports. Je vois le secrétaire parlementaire à sa place de l'autre côté. A mon sens, ce n'est pas cela qui est nécessaire pour la sécurité des voyages et l'efficacité des enquêtes sur la sécurité et sur les accidents au Canada. Je ne parlerai pas pendant longtemps du projet de loi présenté en mon nom dont la Chambre est saisie depuis une longue période; j'en ai parlé à un certain nombre d'occasions, après tout, mais je tiens à donner lecture des notes explicatives qui accompagnent ce bill, intitulé «Loi prévoyant l'établissement d'une Commission fédérale d'enquête sur les transports (enquêtes impartiales en matière d'accidents de transport)».

Ce bill se propose d'établir une commission d'enquête permanente et impartiale pour faire des investigations dans les accidents de transport qui relèvent de la juridiction fédérale. En vertu des lois actuelles, beaucoup de ces accidents de transport—qui peuvent avoir pour résultat une perte de vie—font l'objet d'une enquête faite par le corps fédéral qui est responsable de l'établissement et de l'application des règles en vertu desquelles le transport fonctionnait lorsque l'accident a eu lieu. Il y a, dans pareil cas, conflit d'intérêts manifeste.

La Commission que je propose dans ce bill—et je remarque qu'elle a reçu l'appui le plus vaste qui soit possible de la part des divers secteurs des transports au Canada—aurait autorité exclusive mais sélective, et contre tout autre organisme fédéral, pour faire des enquêtes sur tous les accidents qui ont pour résultat la mort, les blessures ou perte de biens mettant en cause tout moyen de transport relevant de l'autorité fédérale. Toutefois, la Commission n'a pas besoin d'exercer son autorité lorsqu'elle sent que l'intérêt public pourrait être suffisamment servi par une enquête faite par les organismes fédéraux réguliers et appropriés: c'est-à-dire lorsque l'organisme fédéral ne serait pas entravé par un conflit d'intérêt pendant ses investigations.

Commission fédérale d'enquête sur les transports

Je propose également dans le bill que la Commission devrait aussi avoir le pouvoir de faire des investigations sur les normes et les pratiques de sécurité et d'en recommander le changement. Je propose, de plus, que la Commission devrait faire part de ses conclusions et de ses recommandations, le cas échéant, au Parlement pour fournir l'occasion d'un débat public. Une disposition est aussi prévue pour le cas d'une personne dont la conduite ou le jugement fait l'objet d'un litige durant l'enquête pour qu'elle compare et qu'elle soit entendue; et, dans le cas de son décès ou autre incapacité, d'avoir ses intérêts représentés par une personne nommée par la Commission.

L'application du bill est aussi vaste que possible. Elle couvre tous les moyens de transport par rail, par air, par eau, par pipe-line affecté au transport de solides d'une province à l'autre ou au-delà des limites de n'importe quelle province, par véhicule à moteur et autres. Le bill entraînera l'examen de la loi sur les chemins de fer, la loi sur l'aéronautique et la loi sur la marine marchande du Canada en sus d'autres lois. Il est entendu, je pense, qu'il s'agit ici de transport interprovincial. Étant donné que le principe est valable, le bill englobe naturellement tout transport par avion, navire ou véhicule à moteur utilisé par Sa Majesté du chef du Canada, ce qui comporte, bien entendu, que les accidents dans lesquels sont impliqués les moyens de transport appartenant aux ministères de l'État, y compris les Forces armées, la GRC et autres organismes de la Couronne, comme la Société Radio-Canada, devraient être couverts.

Il me semble important de considérer ce principe pendant quelques instants. Nous avons constaté que d'autres pays du monde occidental, comme le Royaume-Uni, ont séparé les attributions de réglementation, si vous voulez, des attributions d'enquête. Les États-Unis ont commencé à prendre cette initiative il y a dix ou douze ans et ont fini de séparer toutes les attributions il y a environ huit ans, soit en 1966. L'Australie est rapidement en train de faire la même chose, mais la Russie et la France conservent encore l'ancien système, bien que la France soit en train d'examiner très sérieusement la valeur de la nouvelle méthode. Presque tous les pays occidentaux se sont efforcés de supprimer toute possibilité de conflit d'intérêt et, comme je l'ai indiqué, le Canada est certainement le seul pays du continent qui ne l'a pas encore fait.

● (1710)

Je ne crois pas que ce soit parce que nous n'en reconnaissons pas l'importance. Je ne veux pas me montrer politicien et peut-être devrais-je être généreux à cet égard envers notre charmant secrétaire parlementaire, puisque je sais qu'il partage cette façon de voir, car il dit que c'est parce que nous n'avons pas trouvé le bon moyen de le faire. J'espère que dans son évaluation des besoins de son ministère en matière de réformes, le ministre trouvera en tête de liste des recommandations à faire à ses collègues du cabinet une procédure visant à remettre cette responsabilité à une commission indépendante. Il est temps de mettre fin à l'incertitude que nous suscitons ainsi dans l'esprit de nos amis, dans d'autres pays comme d'ailleurs au Canada, dans les divers secteurs de l'industrie du transport.

J'aimerais beaucoup que le sujet de ce bill soit renvoyé au comité des transports et des communications. Nous avons essayé, par le passé, de soulever la question au comité. Nous aimerions entendre des témoignages et savoir des différents secteurs de l'industrie du transport ce qu'ils en pensent; et j'ai été quelque peu surpris durant ces