



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 036 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 19 février 2007

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le lundi 19 février 2007

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bon après-midi à tous.

Je vous souhaite la bienvenue à 36e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006, nous sommes saisis du projet de loi C-6, Loi modifiant la loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui Nick Stoss, du Bureau de la sécurité des transports du Canada, Faye Smith, du Tribunal d'appel des transports du Canada, et Michael Wing et Michael Teeter, de l'Union canadienne des employés des transports.

Je ne sais pas si les témoins se sont entendus sur l'ordre de comparution. Quelqu'un veut-il commencer?

M. Stoss, vous avez sept minutes.

M. Nick Stoss (directeur général par intérim, Coordination des enquêtes, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Au nom du Bureau de la sécurité des transports du Canada, je suis très heureux de comparaître devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour participer à son étude du projet de loi C-6, Loi modifiant la loi sur l'aéronautique.

La dernière fois que le BSTC a comparu devant le comité remonte au mardi 13 juin 2006. À cette occasion j'accompagnais notre présidente, Wendy Tadros et nous avons souligné que la mission du Bureau de la sécurité des transports, au titre de la Loi sur le BCEATST, consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline en procédant à des enquêtes indépendantes sur certains accidents et incidents de transport afin d'en dégager les causes et les facteurs contributifs, à identifier les carences touchant la sécurité, à faire des recommandations pour y remédier et, finalement, à publier des rapports.

Nous avons également souligné l'importance de préserver l'indépendance du BSTC par rapport aux autres ministères car c'est le facteur essentiel qui assure la confiance du public à l'égard de notre travail.

Comme cette séance du comité est consacrée au projet de loi C-6, j'aimerais vous donner le point de vue du BSTC.

En vertu des dispositions du projet de loi, Transports Canada est le ministère directement touché par les changements apportés à la Loi sur l'aéronautique. Bien que le BSTC ne soit pas régi par la Loi sur l'aéronautique, son rôle consiste à analyser les circonstances de chaque événement à l'aune des dispositions de la Loi sur l'aéronautique. De ce fait, il tire des conclusions sur le respect de la Loi, des règlements correspondants et habilitants ainsi que des autres textes pertinents.

Voici les modifications apportées par le projet de loi C-6 qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur la manière dont nous nous acquittons de notre mandat.

Premièrement, en vertu des dispositions de la Partie II de la Loi, le ministère de la Défense nationale disposera de la législation nécessaire pour mener des enquêtes d'une manière quasiment identique au BSTC. Toutefois, ces dispositions ne s'appliqueront qu'aux enquêtes menées par le ministère de la Défense nationale sur les accidents ou incidents militaires mettant en cause des civils.

Deuxièmement, les dispositions de la Partie I régiront la mise sur pied d'un système de déclaration volontaire et non punitif. Ce concept de système confidentiel et non punitif devrait avoir une incidence positive sur la déclaration des situations dangereuses au sein du réseau de transport aérien. Bien que le BSTC dispose déjà d'un système de rapports confidentiels appelé SECURITAS, l'élément non punitif en est absent. Le BSTC participe actuellement à un groupe de travail avec Transports Canada et l'industrie pour mettre sur pied ce nouveau système.

Troisièmement, les dispositions du projet de loi C-6 concernant les systèmes de gestion de la sécurité intéressent également le BSTC, notamment parce que cette nouvelle approche offre la possibilité d'améliorer considérablement la déclaration et la résolution précoces des carences réelles ou apparentes.

Le projet de loi C-6 permettra également de protéger les informations recueillies au moyen des systèmes de gestion de la sécurité. Ce facteur offre des possibilités réelles d'améliorer la qualité des informations signalées et analysées.

Cela met fin à ma déclaration liminaire et je serais très heureux de répondre à vos questions, monsieur le président.

Merci de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Stoss.

Mme Smith.

Mme Faye Smith (présidente et directrice générale, Tribunal d'appel des transports du Canada): Merci, monsieur le président.

Je suis très heureuse d'être parmi vous aujourd'hui pour répondre à vos questions sur le Tribunal d'appel des transports du Canada. Je vais vous donner un bref aperçu des fonctions du Tribunal.

[Français]

Le Tribunal d'appel des transports du Canada est un organisme quasi judiciaire établi en vertu de la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada. Il remplace le Tribunal de l'aviation civile créé en vertu de la partie IV de la Loi sur l'aéronautique suivant les recommandations de M. le juge Charles Dubin dans son rapport sur la sécurité aérienne.

Le rapport Dubin, publié en 1982, se divise en trois parties. Pour paraphraser les propos de M. le juge Dubin, il souhaitait accroître l'importance accordée à l'application des règlements. De cette orientation est né le programme actuel dont l'objectif est d'assurer au milieu des transports un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application des règlements et des décisions portant sur la délivrance des licences prises par le ministre des Transports.

• (1540)

[Traduction]

En mettant sur pied un Tribunal spécialisé quasi judiciaire, on a décriminalisé la procédure d'application des règlements, ce qui est parfaitement légitime puisque les infractions aux règlements ne sont pas totalement de nature criminelle. Dans sa législation, le ministère des transports se réserve le droit d'intenter des poursuites pénales sur les infractions les plus graves. Par conséquent, les causes touchant l'application des règlements ont été retirées du champ pénal pour être renvoyées devant le Tribunal, avec des sanctions administratives pécuniaires pouvant aller de 5 000 \$ si l'infraction est commise par un particulier à 25 000 \$ si elle est commise par une entreprise. En ce qui concerne les infractions les plus graves, le ministre peut imposer une suspension de licence.

Je constate que, selon le projet de loi C-6, la sanction monétaire infligée à un individu pourrait aller jusqu'à 50 000 \$ et, à une entreprise, 250 000 \$.

Comme je l'ai déjà dit, outre les causes reliées à l'application des règlements, le Tribunal peut aussi être saisi de causes portant sur les décisions d'octroi de licences par le ministre des Transports. Ces causes concernent les qualifications requises pour détenir divers documents d'autorisation et peuvent porter sur des questions d'ordre médical ou autre.

[Français]

Avant que le Tribunal de l'aviation civile ne soit constitué, le 1^{er} juin 1986, les causes ayant trait aux qualifications pour être détenteur d'une licence de pilote ou aux conditions de délivrance ou de maintien en état de validité des certificats d'exploitation aérienne étaient entendues selon le Règlement de l'Air en vigueur à ce moment-là.

Une requête en révision d'une décision de suspendre un tel document n'était pas entendue par un organisme indépendant. La révision était plutôt faite par une personne travaillant au ministère des Transports, habituellement à un échelon plus élevé que la personne qui avait initialement envoyé l'avis de suspension. Même si ce système était constitué de plusieurs sauvegardes et directives, les gens ordinaires n'y voyaient pas un processus de révision très indépendant, puisque la révision se faisait au sein du même ministère.

[Traduction]

C'était en fait ce que visait M. le juge Dubin lorsqu'il affirmait que les causes concernant des suspensions devraient être jugées par un Tribunal indépendant composé de membres impartiaux et experts dans le domaine de l'aviation.

Les causes dont il s'agit peuvent porter sur l'imposition de sanctions monétaires, la suspension, l'annulation ou le refus de renouveler une licence, ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour des raisons d'ordre médical ou autre. La personne ou l'entreprise affectée est désignée sous le nom du titulaire du document.

Les audiences d'examen et d'appel se tiennent rapidement et simplement conformément aux règles d'équité et de justice naturelle, lesquelles exigent que la personne ou l'entreprise affectée ait le droit d'être entendue par un agent objectif et impartial. À la conclusion d'une audience, le Tribunal peut confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire devant le ministre pour un nouvel examen.

[Français]

Les principes de base régissant le tribunal sont l'indépendance et l'expertise. L'expertise démontrée et le soin judicieux apporté dans l'exécution du mandat du tribunal assurent au milieu des transports canadien un degré d'efficacité accru.

• (1545)

[Traduction]

Le président du Tribunal est également son directeur général et c'est le Tribunal qui fixe les orientations et assure la surveillance nécessaire pour faciliter l'exercice de ses attributions.

Les conseillers à temps partiel du Tribunal proviennent des diverses régions du Canada et sont nommés par décret du conseil en raison de leurs connaissances et de leurs compétences. Le siège du Tribunal se trouve dans la Région de la capitale nationale.

Pour les causes concernant l'application des règlements, les audiences se tiennent normalement là où s'est produit l'événement. En ce qui concerne les causes d'ordre médical, l'audience se tient le plus près possible du lieu de résidence du titulaire du document.

Outre les conseillers à temps plein et à temps partiel — il y a deux conseillers à temps plein — le Tribunal a huit employés en tout. Au cours des 20 dernières années, nous nous sommes penchés sur une moyenne de 250 à 300 dossiers par an dont environ 60 à 80 ont fait l'objet d'une audience. Évidemment, bon nombre de causes sont réglés avant cette étape.

Au cours des années, le Tribunal a démontré que ses pratiques et procédures sont empreintes de souplesse et de simplicité, à un point tel qu'il est devenu un exemple des meilleures pratiques du secteur public. Cette façon de faire a donné de bons résultats car le Tribunal a toujours pris la peine de garder ses procédures simples et accessibles pour les requérants de façon à leur fournir des recours efficaces en ce qui concerne certaines décisions administratives.

Le processus informel et les règles simplifiées permettent aux titulaires de document de se défendre lui-même sans avoir recours à un avocat, bien que ce recours soit évidemment autorisé. Quand un requérant dépose une requête auprès du Tribunal, il se voit remettre un exemplaire du guide relatif aux audiences. Le requérant n'a jamais de frais à payer pour s'adresser au Tribunal et nous sommes heureux d'avoir pu agir de cette manière jusqu'à présent.

Un bref examen des activités du Tribunal révèle deux choses. Premièrement, le Tribunal semble réussir à régler rapidement les causes dont il est saisi et il a certainement eu plus de succès à cet égard que l'ancien système. Deuxièmement, il semble aussi que l'existence même du Tribunal comme mécanisme de révision des mesures d'application des règlements et des décisions touchant les licences ait créé un environnement propice au règlement des litiges entre le ministère des Transports et ceux qu'il réglemente. Autrement dit, notre existence même incite les parties à se parler, ce qui permet de résoudre de nombreuses questions, les autres pouvant faire l'objet d'une audience.

Je vous remercie de votre attention et répondrai avec plaisir à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

M. Wing, s'il vous plaît.

M. Michael Wing (président national, Union canadienne des employés des transports): Merci, monsieur le président, de nous donner l'occasion de participer à vos délibérations sur le projet de loi C-6 modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Comme nous le savons tous, ce projet de loi n'est pas récent et, en fait, Transports Canada agit comme s'il avait déjà été adopté. Si vous avez l'impression que mes paroles expriment une certaine frustration, vous ne vous trompez pas.

L'Union canadienne des employés des transports représente la grande majorité des inspecteurs chargés de s'assurer que les transporteurs aériens et les aéroports du Canada sont sécuritaires et que les règles sont respectées. Les membres du syndicat s'acquittent des obligations du gouvernement exprimées dans les responsabilités du ministre des Transports et clairement énoncées dans la Loi sur l'aéronautique. Ces responsabilités sont énoncées à l'article 4.2 de la Loi, qui prend plus d'une page de texte imprimé en petits caractères et débute comme suit :

Le ministre est chargé du développement et de la réglementation de l'aéronautique, ainsi que du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine.

On trouve ensuite 10 fonctions précises qui sont attribuées au ministre mais les deux sur lesquelles je veux attirer votre attention sont les suivantes : « procéder à des enquêtes, à des études et à des rapports sur l'exploitation et le développement des services aériens commerciaux effectués à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada » et « procéder à des enquêtes sur tout aspect intéressant la sécurité aéronautique ».

Le ministre assume donc clairement la responsabilité de la réglementation, de la supervision, des enquêtes et des rapports sur toutes les questions touchant le transport aérien au Canada. Ce sont les membres de l'UCET qui exécutent les fonctions correspondantes en rendant des comptes au ministre et au gouvernement.

La question que je me pose et que vous devez vous poser en tant que législateurs est de savoir si les responsabilités du ministre sont exercées de manière adéquate et dans l'intérêt du public par le truchement du processus de désignation, du processus de délégation du système de gestion et du processus de divulgation avec exemptions de confidentialité qui sont les pierres angulaires du projet de loi C-6.

Nous avons la conviction que les attributions du ministre ne pourront pas être exercées si ces dispositions du projet de loi sont adoptées. En effet, en approuvant ces modifications, le gouvernement va s'exposer et exposer le public à une détérioration de la sécurité du transport aérien. Nous croyons que le ministre ne pourra pas s'acquitter efficacement de ses obligations à cause de l'étendue de

la délégation de pouvoir aux transporteurs qui est envisagée dans le projet de loi.

Tous les partis représentés à la Chambre des communes ont appuyé la Loi fédérale sur la responsabilité. Nous ne pensons pas que les principes énoncés dans cette nouvelle loi fédérale pourront être respectés avec les exemptions de non-divulgation et les exemptions à la Loi sur l'accès à l'information qui sont proposées dans le projet de loi au profit des compagnies aériennes et de leurs associations.

Comment les principes de la Loi fédérale sur la responsabilité pourraient-ils être protégés et défendus avec un projet de loi autorisant les compagnies aériennes à ne pas divulguer au public des infractions graves à la sécurité? Comment le public pourrait-il avoir l'assurance que le ministre s'est acquitté de ses devoirs s'il est pas tenu de rendre compte de cette divulgation? Cela ne va-t-il pas à l'encontre des dispositions de la LFR et des principes qui la fondent? Cela ne va-t-il pas à l'encontre des responsabilités du ministre et du gouvernement clairement énoncées dans les dispositions de la Loi sur l'aéronautique?

Chacun sait que le plan mis en oeuvre au moyen de ce projet de loi est en réalité destiné à réduire le nombre d'inspecteurs gouvernementaux, apparemment pour permettre à Transports Canada d'économiser de l'argent. Il s'agit aussi à notre avis d'un projet destiné à éviter l'élaboration d'un plan adéquat de gestion et de formation des ressources humaines pour la Direction de l'inspection du transport aérien, notamment à la lumière des paramètres démographiques de la collectivité des inspecteurs. Il est évident que les membres actuels et futurs de l'UCET subiront le contrecoup de cette démarche et que nos intérêts sont manifestement contraires à ceux qui fondent le projet de loi C-6.

● (1550)

En même temps, nous ne sommes pas convaincus que la sécurité du transport aérien et du public doit être jugée à l'aune de bilans financiers ni qu'elle puisse être le moins compromis étant donné les responsabilités claires du gouvernement à cet égard.

Nous allons même jusqu'à dire que cette démarche est devenue le succédané d'une gestion adéquate et judicieuse de la fonction d'inspection. Vous n'avez pas à me croire sur parole, vous n'avez qu'à consulter les avis éclairés d'experts tels que le juge à la retraite de l'Alberta Virgil Moshansky qui s'est penché attentivement sur la sécurité du transport aérien à la suite de l'écrasement en 1989 d'un avion d'Air Ontario à Dryden et qui s'est exprimé depuis publiquement à ce sujet. Le juge Moshansky a été largement cité au cours des années et j'attire notamment votre attention sur une série d'articles excellents publiés en juin 2006 dans le *Toronto Star*. Dans l'un de ces articles, il disait ceci :

Je doute que des « relations de partenariat »... correspondent aux meilleurs intérêts de la sécurité du transport aérien. Il se peut, si elles deviennent trop intimes, qu'elles laissent passer des choses.

Le juge Moshansky a toujours dit qu'un service d'inspection sain et indépendant est essentiel pour la sécurité du transport aérien, avis que nous partageons sans réserve. L'UCET et les organisations représentant les pilotes et les employés des compagnies aériennes ont déjà exprimé leur avis sur le projet de loi C-6 et témoigneront encore devant vous. Vous pourrez constater l'uniformité de nos positions à tous.

Les agents du gouvernement et les compagnies aériennes vous présenteront la thèse contraire et c'est à vous, législateurs, qu'il appartiendra de déterminer ce qui est conforme à l'intérêt public, mais je vous demande de juger nos recommandations à l'aune de l'intérêt public. N'oubliez pas qu'il y va de la sécurité des gens qui prennent l'avion au Canada. N'oubliez pas qu'aucune forme de délégation de la gestion du système ne saurait remplacer les responsabilités et la reddition de comptes par le ministre et le gouvernement. Le gouvernement doit être tenu responsable et comptable, un point c'est tout. Je vous implore donc d'examiner ces recommandations sous cet angle.

Le processus par lequel le gouvernement désigne des organismes externes est de plus en plus utilisé mais c'est généralement dans des domaines où les conséquences ne sont pas aussi graves et lorsque ce sont des fonctions complètes qui sont confiées à un organisme externe n'ayant aucune autre fonction à exercer que ces fonctions de réglementation quasi judiciaires.

Par contre, dans le cas qui nous intéresse, le gouvernement se propose de désigner des organismes externes pour surveiller l'application de ses propres règles et normes alors même que ces organismes risquent d'avoir des rôles et responsabilités conflictuels. Nous ne pouvons voir en quoi cela serait conforme à la Loi sur les textes réglementaires, ni même autorisé par celle-ci, et nous soutenons que cela contrevient totalement à toutes les normes de responsabilité des politiques et des lois du gouvernement fédéral. Par conséquent, nous recommandons que les dispositions du projet de loi C-6 concernant les « organismes désignés » soient abolies.

La responsabilité et la reddition de comptes exigent absolument que les rapports d'inspection et les infractions à la sécurité soient rendus publics. Nous recommandons l'abolition de toutes les dispositions permettant de ne pas divulguer les rapports d'inspection et les infractions à la sécurité volontairement déclarées. Cette recommandation concerne toutes les dispositions autorisant la non-divulgence, notamment les articles 5.392 concernant l'exception touchant les systèmes de gestion, 5.393 concernant l'exception touchant les enregistreurs de données de vol, et 5.395 concernant l'exception touchant la communication volontaire.

Troisièmement, si des structures de gestion des systèmes de sécurité sont encouragées et autorisées, il faut mettre en place un système d'amélioration continue, intégré à toute la structure de reddition de comptes.

● (1555)

il est impossible d'avoir un système en bon état de marche et susceptible d'amélioration continue si l'on n'a pas en même temps un dispositif externe efficace de contrôle et de vérification, accompagné d'un système de correction des erreurs et omissions constatées durant le contrôle. À cet égard, nous recommandons que toutes les informations d'inspection et de communication volontaire soient divulguées au public et que des dispositions de protection des dénonciateurs soient ajoutées au projet de loi.

Les employés des compagnies aériennes et des aéroports devraient avoir la possibilité inhérente de signaler les infractions à la sécurité aux inspecteurs de Transports Canada sans craindre de représailles de leur employeur ou de ses agents. De plus, si des SGS sont encouragés et permis, il devrait y avoir plus de vérifications de sécurité indépendantes avec divulgation obligatoire.

Prises ensemble, toutes ces recommandations permettront d'instaurer un processus ayant la possibilité de s'améliorer continuellement.

Finalement, il existe dans le Code canadien du travail une série de droits importants des travailleurs s'appliquant à toutes les institutions réglementées au palier fédéral, dont les compagnies aériennes. En vertu du Code, les employés doivent être protégés contre des conditions de travail dangereuses et ont le droit d'être informés sur les dangers de leur milieu de travail. Dans le cas des employés du transport aérien, savoir que le milieu de travail est aussi sécuritaire que possible constitue un droit important.

Les conflits existant entre les dispositions de protection des travailleurs énoncées dans le Code et les dispositions du projet de loi C-6 concernant les « organismes désignés » et les « systèmes de gestion » sont profonds. Nous constatons déjà l'érosion des droits des travailleurs au titre du Code canadien du travail avec les structures de SGS déjà en place. Nous croyons que la primauté du Code canadien du travail devrait être codifiée dans le projet de loi C-6 et dans la Loi sur l'aéronautique.

J'espère que vous conclurez que nos positions et recommandations concordent avec l'intérêt public qui est d'assurer la protection des voyageurs du Canada et d'exercer les pouvoirs et responsabilités attribués au gouvernement et au ministre des Transports de manière responsable, transparente et comptable. Nous estimons que nos recommandations sont parfaitement conformes à ce principe, monsieur le président.

Merci de votre attention.

● (1600)

Le président: M. Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'adresse ma première question à M. Stoss. Vous avez indiqué les domaines dans lesquels le projet de loi C-6 apportera des changements et, dans la plupart des cas, vous avez exprimé clairement votre appui — par exemple, en ce qui concerne le système non punitif de déclaration volontaire, les systèmes de gestion, etc. Toutefois, en ce qui concerne le premier élément, c'est-à-dire le fait que le ministère de la Défense nationale aura une législation, votre position n'est peut-être pas aussi claire.

Pouvez-vous me dire si vous êtes favorable à cette modification ou si vous avez des réserves?

M. Nick Stoss: Je vous remercie beaucoup de cette question.

Les dispositions actuelles de la Loi sur BCEATST contiennent en réalité des éléments concernant l'exécution d'enquêtes par le ministre de la Défense nationale. Les modifications envisagées dans le projet de loi C-6 ne changeront rien à cet élément de la Loi sur BCEATST. Le principe qui fonde la Partie II du projet de loi est d'améliorer la capacité de mener des enquêtes dans les accidents et incidents militaires impliquant des civils.

Comme cette disposition de la Loi n'aura aucun effet sur les activités et enquêtes du BSTC, je n'ai pas d'opinion au sujet de la viabilité des dispositions pertinentes du projet de loi.

L'hon. Mauril Bélanger: Vous avez donc une position de neutralité. Merci.

Mme Smith, j'ai quelques questions à vous poser aussi. Si je comprends bien, la loi actuelle régissant le Tribunal l'autorise à substituer ses propres décisions à celles du ministre, chose qui disparaîtrait avec le projet de loi C-6. Est-ce bien ça?

Mme Faye Smith: Si je comprends bien le projet de loi, il éliminerait cet élément concernant l'article 7, qui est une suspension en cas de menace immédiate. C'est l'article 7 qui serait modifié mais on a prévu une possibilité de renvoi —

L'hon. Mauril Bélanger: Certes mais, en vertu de l'article 7 actuel, le Tribunal peut substituer sa décision à celle du ministre, n'est-ce pas?

Mme Faye Smith: C'est exact.

L'hon. Mauril Bélanger: Avec le projet de loi C-6, vous perdrez ce pouvoir, n'est-ce pas?

Mme Faye Smith: Oui.

L'hon. Mauril Bélanger: Le Tribunal approuve-t-il ce changement?

Mme Faye Smith: Le Tribunal n'a pas de problème avec ça.

L'article 7 n'a été invoqué qu'une seule fois en 20 ans, je crois. Très franchement, on n'y a pas très souvent recours mais placer l'article 7 — la suspension pour menace immédiate — sur le même pied que l'article 7.1 qui concerne la suspension d'une licence pour incompétence, pour infraction aux qualifications et conditions d'émission... Le pouvoir du Tribunal dans ce cas est de renvoyer le dossier devant le ministre. Les deux dispositions sont donc placées sur un pied d'égalité.

L'hon. Mauril Bélanger: Je devrais vérifier. Dans le cas que vous évoquez, vous avez raison mais, si l'article était d'application plus large, auriez-vous des réserves?

Mme Faye Smith: Il s'agit juste de le faire concorder avec l'article 7.1.

L'hon. Mauril Bélanger: Dans votre mémoire, vous parlez de l'alourdissement des sanctions mais sans faire de commentaires. À votre avis, passer de 5 000 \$ à 50 000 \$ et de 25 000 \$ à 250 000 \$ est-il acceptable? Est-ce trop ou trop peu? Avez-vous une opinion?

Mme Faye Smith: À l'heure actuelle, la pénalité la plus élevée dont le Tribunal ait jamais eu à connaître a probablement été de l'ordre de 100 000 \$, et c'était pour des infractions multiples. Ce sont des maximums.

L'hon. Mauril Bélanger: Donc, ça vous convient?

Mme Faye Smith: Oui, je n'ai pas d'objection.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci.

M. Wing, j'ai suivi la majeure partie de votre exposé et j'ai hâte d'en recevoir le texte. Vous avez manifestement des réserves, qui sont partagées soit dit en passant.

Les représentants des pilotes, qui sont venus témoigner la semaine dernière, ont également exprimé des préoccupations au sujet des organismes désignés. Ils ont indiqué que certains des agents de Transports Canada leur ont effectivement dit que l'objectif, à leur avis, est que ces dispositions s'appliquent uniquement aux questions mineures et pas aux questions graves. C'est peut-être vrai mais ce n'est pas précisé dans le projet de loi. Or, bien sûr, une fois qu'une loi est adoptée, l'intention du législateur ne peut être déduite que du texte même de la loi.

Si je vous comprends bien, vous demandez la suppression complète — c'est bien ça? — de toute référence aux organismes désignés.

• (1605)

M. Michael Wing: C'est exact.

L'hon. Mauril Bélanger: Vous dites que le SGS actuel nuit à l'application et au respect du Code canadien du travail et des droits des travailleurs. Pourriez-vous donner des précisions? Cela pourrait être important.

M. Michael Wing: L'un des organismes devant témoigner devant le comité, je crois, nous a signalé que certains comités de santé et de sécurité au travail qui relèvent de la Partie II du Code canadien du travail se voient refuser l'accès à des informations sur la sécurité à cause de la confidentialité et de la non-divulgence.

Nous n'avons pas constaté cela nous-mêmes mais nous savons que d'autres organismes présents dans ce secteur l'ont constaté. Je suis heureux que cela vous préoccupe car c'est —

L'hon. Mauril Bélanger: Je dois vous arrêter car mon temps de parole sera bientôt écoulé.

Rapidement, si les groupes qui ont des préoccupations à ce sujet n'ont pas prévu de venir témoigner, pouvez-vous leur demander de nous envoyer leurs préoccupations par écrit?

M. Michael Wing: Je leur donnerai le message.

L'hon. Mauril Bélanger: Finalement, si vous avez rédigé des propositions d'amendement que vous souhaitez porter à l'attention du comité, veuillez nous les envoyer également. Nous pourrions les examiner et en traiter à l'étape de l'examen article par article.

M. Michael Wing: Nous le ferons.

Hon. Mauril Bélanger: Merci.

Le président: M. Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Ma première question s'adressera à vous, madame Smith. Vous savez que le projet de loi qui est devant nous a été préparé sous le règne de l'ancien gouvernement, qu'on n'a pas eu le temps, durant la législature précédente, d'en débattre véritablement et, donc, qu'on n'a pas entendu de témoins à cet sujet.

Le nouveau gouvernement ne semble pas comprendre tout l'aspect de la sécurité, alors que celui-ci est très important. Le fameux rapport Dubin de 1982, qui a entraîné la création du Tribunal d'appel des transports du Canada, disait que la sécurité doit être une responsabilité du gouvernement. On donnait donc les pleins pouvoirs à Transports Canada, et le gouvernement et Transports Canada devaient être responsables de la sécurité.

On avait alors renforcé l'inspection, on avait ajouté des postes d'inspecteurs, etc., et finalement, si certains se voyaient enlever des outils, leur licence ou quoi que ce soit, ils pouvaient se tourner vers le Tribunal d'appel des transports du Canada, qui était un organisme indépendant qui pouvait faire la part des choses.

Est-ce que je me trompe, ou était-ce bien l'idée contenue dans le fameux rapport Dubin?

Mme Faye Smith: Oui, c'est cela.

M. Mario Laframboise: J'aimerais vous demander si vous avez senti, dans le cadre de votre travail, que le système d'inspection à Transports Canada n'était pas adéquat. Vous êtes-vous déjà posé la question? Aurait-il fallu l'améliorer ou trouvez-vous que Transports Canada et les inspecteurs ont fait leur travail, depuis que vous êtes à votre poste ou depuis que le tribunal existe?

[Traduction]

Mme Faye Smith: En ce qui concerne les inspections et les causes portées devant le Tribunal, si les inspecteurs n'ont pas effectué une bonne inspection, cela profitera à la défense. Ce sera manifestement à son avantage mais nous n'avons encore observé aucune dérogation à la sécurité dans leurs inspections.

Ce que je veux dire, c'est que nous n'avons rien vu qui appelle un commentaire de notre part.

[Français]

M. Mario Laframboise: Parfait.

J'ai examiné votre rapport et j'ai vu que bon an, mal an, entre 150 et 200 cas se présentent à vous. Vous faites alors la part des choses et vous en informez le ministre lorsque vous pensez qu'une décision n'a pas été prise de façon équitable.

Cela répond au principe du rapport Dubin. Mais là où j'entrevois un problème, c'est que des organismes désignés — et je reprends les paroles d'ALPA, la Air Line Pilots Association — sont venus nous dire qu'en vertu de ce projet de loi C-6, la méthode traditionnelle de surveillance sera changée. Pour eux, il est clair que les inspecteurs ne feront plus le même travail qu'ils faisaient auparavant, parce que le système de gestion de la sécurité amènera les inspecteurs à devenir plutôt des vérificateurs.

Personnellement, cela m'inquiète parce que tout l'équilibre que recommandait le rapport Dubin — J'essaie de trouver les raisons pour lesquelles on veut tellement changer le système d'inspection. En ce qui a trait à la sécurité, je n'en trouve pas. Du point de vue de relations de travail, comme ils se font surveiller par des inspecteurs, je peux comprendre que les pilotes de ligne n'aient pas se faire surveiller par d'autres pilotes, qui sont des inspecteurs. Je peux comprendre la relation entre des humains. Mais en ce qui touche la sécurité, j'ai de la difficulté à comprendre pourquoi on veut changer le système.

Je n'ai pas d'objection à ce qu'on ajoute un système de gestion de la sécurité, en autant qu'on maintienne un service d'inspection qui est aussi bon que celui qu'on a présentement, ainsi que des inspecteurs avec la même formation qui sont capables d'aller n'importe quand surveiller les compagnies aériennes.

J'ai de la difficulté à accepter que le système d'inspection changera. Auriez-vous de la difficulté, si le système d'inspection actuel changeait?

• (1610)

[Traduction]

Mme Faye Smith: Je ne sais pas vraiment.

Comme je l'ai dit, je ne sais pas quelle est la justification de la désignation d'organismes externes plutôt que gouvernementaux. Je ne sais pas ce qui motive cela et je ne sais pas quels systèmes existent pour mesurer l'efficacité du système.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma prochaine question s'adresse à monsieur Stoss. Elle porte sur le même sujet.

Au Bureau de la sécurité des transports du Canada, vous faites les enquêtes après coup: il y a un accident, vous faites une enquête. Avez-vous senti que le système d'inspection de Transports Canada, depuis le rapport Dubin, avait besoin d'être changé, par exemple parce que vous auriez calculé qu'il y a plus d'accidents ou qu'il n'est pas efficace? Je ne parle pas d'ajouter le SGS, mais seulement de maintenir le système d'inspection. Pensez-vous qu'on doive revoir la

façon dont se font les inspections présentement à Transports Canada?

M. Nick Stoss: Je vais répondre en anglais.

[Traduction]

Le but de nos deux enquêtes sur n'importe quel événement est de mettre le doigt sur les carences en examinant attentivement tous les éléments qui ont pu contribuer à l'événement, qu'il s'agisse d'une mauvaise décision ou, peut-être, d'un problème technique de l'appareil. Notre politique générale est d'examiner ces facteurs sous-jacents, ces carences, puis de faire des recommandations. Quand nous menons une enquête, nous nous penchons sur tous les facteurs ayant pu contribuer aux défaillances sur le plan de la sécurité.

À cet égard, le Bureau de la sécurité identifie toutes les choses reliées au caractère adéquat du système d'inspection actuel et, bien sûr, nous formulons des recommandations sur les carences. Dans le passé, il nous est arrivé de noter que certains aspects de certaines de nos enquêtes avaient pu souffrir de certaines faiblesses et notre rôle est alors de le révéler dans nos constatations. Nous n'avons pas eu à faire de recommandations récemment au sujet des carences qui ont pu être constatées car nous n'avons pas jugé qu'elles étaient systémiques.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma dernière question s'adresse à M. Wing.

Expliquez-nous le travail des inspecteurs. Il faut que nous sachions quel travail effectuent vos employés ou ceux que vous représentez et que nous comprenions bien pourquoi tout ce système d'inspection a été mis sur pied. C'était dans la foulée du rapport Dubin.

Madame Smith, vous avez bien fait cela dès le départ. Expliquez-nous en quoi le fait de changer le travail de ceux que vous représentez est risqué.

[Traduction]

M. Michael Wing: Merci, monsieur Laframboise.

Nos membres sont chargés d'exécuter les responsabilités du ministre au titre de la Loi sur l'aéronautique. Le ministre a certaines fonctions précises, notamment s'assurer que les avions ont été certifiés comme étant navigables et ont obtenu un certificat garantissant leur navigabilité. Nos membres sont chargés de faire des vérifications auprès de ces entreprises — de transport aérien — tous les ans ou tous les deux ans, selon la nature de l'entreprise. Ils sont censés effectuer des vérifications de suivi s'ils constatent un problème quelconque dans les opérations de l'entreprise. Ces dernières années, nous avons constaté une réduction des activités dans ce domaine. On ne fait plus le nombre de vérifications que l'on est censé faire, ni le nombre de vérifications de suivi ou de vérifications ponctuelles. Je pense que les préoccupations que vous avez exprimées dans vos questions antérieures sont tout à fait légitimes.

Vous avez mentionné le juge Dubin et je vous demande de vous pencher aussi sur les remarques du juge Virgil Moshansky qui est la personne ayant mené l'enquête probablement la plus importante au Canada dans le secteur de l'aviation. Il s'est exprimé directement sur les préoccupations que suscite chez lui la réduction des inspections.

• (1615)

Le président: Je peux vous dire que le sénateur doit venir témoigner devant le comité.

Étant donné l'heure, nous passons à M. Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'aujourd'hui, notamment vous, monsieur Wing. Vous nous avez donné le meilleur exposé que nous ayons entendu sur le projet de loi C-6, et de loin.

Pouvez-vous d'abord me dire si votre syndicat représente également les cheminots?

M. Michael Wing: Non, pas les cheminots mais les inspecteurs des chemins de fer. Nos membres travaillent pour Transports Canada. Ceux qui travaillent dans ce secteur ne travaillent pas pour l'industrie.

M. Peter Julian: Comme vous le savez, il y a des systèmes de gestion de la sécurité dans les chemins de fer depuis plusieurs années. Je peux vous dire que la Shareholder Association for Research and Education a déclaré que les chiffres les plus récents dont on dispose sur la sécurité montrent que le taux d'accident au CN a augmenté de 56 p. 100 au deuxième trimestre de 2006 par rapport au deuxième trimestre de 2005 et de 40 p. 100 au troisième trimestre de 2006 par rapport au troisième trimestre de 2005. Donc, nous avons un problème qui s'aggrave.

Que pensez-vous des résultats des systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur du chemin de fer?

M. Michael Wing: Je pense que les statistiques sont parfaitement claires et ce sont précisément les préoccupations que nous avons au sujet des SGS dans le secteur du transport aérien.

Il est tout à fait compréhensible que des sociétés privées veuillent préserver leurs profits. Certaines des décisions qui sont prises quotidiennement le sont en pesant l'incidence qu'elles auront sur les profits et l'incidence qu'elles auront sur la sécurité. Je pense que nous avons vu à quoi elles aboutissent avec ce qui s'est passé dans le secteur du chemin de fer.

M. Peter Julian: Avez-vous vu l'émission *W-FIVE* d'il y a deux semaines?

M. Michael Wing: Non.

M. Peter Julian: Elle était diffusée sur le réseau CTV et voici ce qu'on y disait au sujet de la hausse du nombre d'accidents :

Des gens de l'intérieur des compagnies de chemins de fer disent que le CN n'est pas le seul responsable et que le gouvernement doit assumer une part de responsabilité dans l'augmentation du nombre d'accidents. Les changements apportés à la législation sur les chemins de fer ont réduit les pouvoirs du gouvernement — en accordant plus de latitude aux compagnies pour élaborer leurs propres systèmes de sécurité.

On citait ensuite le consultant des transports Greg Gormick qui disait que : « Cela marque l'échec de la politique des transports ».

Concernant ce qui s'est passé dans le secteur ferroviaire, il est clair que nous avons constaté une hausse du nombre d'accidents en Colombie-Britannique — la mort de cheminots et la destruction d'habitat. En voyant les résultats, diriez-vous que le système de gestion de la sécurité dans le secteur du chemin de fer marque l'échec de la politique des transports? Sur la rivière Cheakamus, un demi-million de poissons sont morts. Sur le lac Wabamon, l'habitat a été détruit. Il y a eu des morts dans canyon du Fraser.

• (1620)

M. Michael Wing: Je crois que le taux d'accidents que nous constatons dans le secteur ferroviaire est directement relié à la réduction des inspections et à la délégation de ces pouvoirs à l'industrie.

M. Peter Julian: Donc, dans un sens, réduire les coûts est devenu un élément important dans le secteur du chemin de fer.

M. Michael Wing: Je ne voudrais pas donner de fausses informations ni exagérer le problème. Je ne crois pas que les entreprises mettent délibérément la sécurité en danger ni considèrent systématiquement qu'elle ne sera jamais menacée mais c'est le résultat ultime. Quand toutes ces coupures budgétaires se font progressivement, elles finissent par affecter la sécurité. Je n'irai pas jusqu'à dire que c'est une décision délibérée de l'industrie car, dans certains cas, ce n'était pas voulu mais, que cela ait été délibéré ou non, nous voyons maintenant les résultats de ces décisions.

M. Peter Julian: Bien. Merci de cette réponse.

Au sujet du transport aérien, vous avez dit clairement que vous pensez qu'il y a des risques réels à implanter un système similaire avec les compagnies aériennes. Y a-t-il dans le projet de loi C-6 quoi que ce soit qui vous permette de penser que cela n'aura pas le même effet — peut-être par inadvertance — que dans le secteur ferroviaire?

M. Michael Wing: Je n'ai aucune raison de croire qu'il y a dans ce projet de loi quoi que ce soit qui permette de penser que les résultats seront différents sur le plan de l'aviation.

M. Peter Julian: Merci de cette réponse.

M. Stoss, vous avez dit que les dispositions du projet de loi concernant les systèmes de gestion de la sécurité intéressent également le BSTC, essentiellement parce que cette nouvelle démarche ouvre la possibilité d'améliorer sensiblement la déclaration et la résolution précoces de carences potentielles ou réelles sur le plan de la sécurité. Reconnaissez-vous aussi qu'elle ouvre la possibilité de constater certains des effets pervers que nous avons vus dans le secteur ferroviaire?

M. Nick Stoss: Mes remarques étaient fondées sur notre opinion que les systèmes de gestion de la sécurité et l'obligation faite aux entreprises — surtout à celles qui n'avaient pas ces systèmes auparavant — d'implanter les structures permettent de croire qu'un plus grand nombre d'incidents seront déclarés par les entreprises et feront l'objet de correctifs. Voilà ce que j'ai dit, selon mon interprétation du concept de système de gestion de la sécurité.

M. Peter Julian: En théorie, donc? Toutefois, nous avons vu ce que ça donne en pratique et n'est-il donc pas vrai de dire qu'il y a un risque aussi évident d'effet négatif que d'effet positif?

M. Nick Stoss: Aucune des enquêtes que nous avons effectuées jusqu'à présent sur les événements concernant n'importe quel mode de transport n'a révélé que c'est le cas, c'est-à-dire qu'il y a un effet négatif.

M. Peter Julian: Mais le taux d'accident est beaucoup plus élevé aujourd'hui qu'il y a quelques années.

M. Nick Stoss: Je répète que nos enquêtes n'ont pas révélé que les facteurs associés au nombre d'inspecteurs ont été des causes ou des éléments contribuant à ces événements.

M. Peter Julian: Certes, mais vous conviendrez que le taux d'accident est beaucoup plus élevé aujourd'hui qu'autrefois.

M. Nick Stoss: Je devrai vérifier les chiffres que vous avez cités. Je sais que c'était le cas l'an dernier, au début de 2006. En ce qui concerne la fin de l'année, je n'ai pas les chiffres avec moi.

M. Peter Julian: Nous avons donc un taux d'accidents plus élevé. Évidemment, si nous comparons le risque éventuel et le potentiel d'effet positif, nous devons nous assurer que c'est la protection du public qui passe avant tout. Êtes-vous d'accord avec moi là-dessus?

M. Nick Stoss: Mes remarques seront à nouveau fondées sur les statistiques. Nous avons constaté une augmentation au début de 2006 mais je n'ai pas les chiffres pour la fin de 2006.

Le président: M. Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président.

Brièvement, j'aimerais corriger l'affirmation de M. Julian qui a laissé entendre qu'il y a une augmentation continue du nombre d'accidents dans le transport ferroviaire. Je crois que vous avez raison, M. Stoss, quand vous dites qu'il y a eu une augmentation au début de 2006 mais, selon mes informations, pour l'ensemble de l'année, le taux a baissé en réalité.

Ma préoccupation à cet égard concerne la raison pour laquelle certains s'opposent à la mise en oeuvre d'un système de gestion de la sécurité. M. Wing, l'une de vos déclarations m'a fait sursauter. Vous avez dit que l'on doit respecter la primauté du Code canadien du travail, quel que soit le projet de loi qui est adopté. Quand on parle de primauté, on veut dire qu'une chose à priorité sur une autre. Pourriez-vous placer votre affirmation en contexte?

La sécurité publique me préoccupe. En dernière analyse, pour moi, ce qui compte le plus dans tout ce que nous faisons autour de cette table, c'est d'assurer la sécurité du public, en particulier avec ce projet de loi. Voulez-vous dire que la primauté du CCT devrait avoir priorité sur la sécurité publique ou vous ai-je mal compris?

• (1625)

M. Michael Wing: Non, ce n'est pas du tout ce que je voulais dire. Le contexte était relié aux éléments de confidentialité et de non-divulgaration de ce projet de loi et du fait que les entreprises pourraient ne plus avoir à divulguer les problèmes de sécurité existant sur les lieux de travail. Ce que je voulais dire, c'est que les dispositions de santé et de sécurité du Code canadien du travail devraient permettre la divulgation de ces informations afin que les travailleurs aient connaissance des dangers pouvant exister sur leurs lieux de travail et que des correctifs soient apportés.

Je voulais parler de cette partie précise du projet de loi, de l'obligation de divulguer.

M. Ed Fast: Je crois comprendre que les dispositions de confidentialité et d'immunité du projet de loi C-6 sont destinées à garantir que, s'il y a des problèmes dans un secteur, les travailleurs de première ligne — qui sont les premiers à être informés ou à prendre connaissance des problèmes — auront la possibilité de les signaler sans être pénalisés. Est-ce comme ça que vous comprenez le projet de loi C-6?

M. Michael Wing: Je sais que c'est une explication qu'a donnée le ministère. Nous avons participé à plusieurs séances d'information à ce sujet. Tout ce que je peux dire — et j'ai pris bonne note de la remarque du président m'invitant à recommander aux organismes directement concernés de se manifester — c'est que la confidentialité et la non-divulgaration sont utilisées pour empêcher les employés de prendre connaissance d'informations susceptibles de toucher leur sécurité au travail.

M. Ed Fast: J'ai cru comprendre que vous êtes en faveur d'une protection des dénonciateurs. C'est bien ça?

M. Michael Wing: Notre organisation appuie depuis longtemps ce type de législation.

M. Ed Fast: Selon mon analyse, le projet de loi C-6 ne protégera pas les dénonciateurs mais il assurera la confidentialité et l'immunité des travailleurs pour garantir qu'ils pourront signaler les problèmes de sécurité sans être pénalisés.

Je voudrais maintenant aborder une autre question qui —

M. Michael Wing: Au sein de l'entreprise, cependant.

M. Ed Fast: Oui, au sein de l'entreprise.

Tous les témoins qui se sont présentés devant le comité jusqu'à présent, dont Transport 2000 et la Air Line Pilots Association, ont affirmé que le SGS est un progrès important pour assurer la sécurité du public. Évidemment, quand il s'agit de la Air Line Pilots Association, on parle aussi de la sécurité de ses membres, c'est-à-dire des gens qui pilotent les avions.

J'essaie de bien comprendre votre position. Êtes-vous favorable à l'implantation de systèmes de gestion de la sécurité dans ce secteur?

M. Michael Wing: En guise de préambule à ma réponse, je vous dirai qu'il serait irresponsable de la part de notre organisation d'adopter une position aboutissant à moins de sécurité au travail. Ce n'est pas du tout la thèse que nous défendons.

En ce qui concerne les SGS ou systèmes de gestion de la sécurité, nous ne nous opposons pas à une culture dans laquelle la sécurité est primordiale au sein d'une organisation. Il pourrait fort bien y avoir des choses positives à ce sujet. Notre souci et notre expérience concernent ce qui arrivera ensuite à Transports Canada lorsque le ministère se sera retiré du processus et aura délégué aux entreprises le pouvoir d'identifier les problèmes.

• (1630)

M. Ed Fast: D'aucuns affirment que cela reviendrait à déréglementer l'industrie ou à faire un pas important vers une autoréglementation. Les représentants de Transports Canada nous ont affirmé très clairement qu'il ne s'agit absolument pas d'autoréglementation mais d'une amélioration importante de la sécurité dans la mesure où les entreprises devront assumer la responsabilité de la sécurité dans leurs opérations. De fait, le processus de vérification envisagé dans le projet de loi C-6 est destiné à garantir que nous aurons en fin de compte un système amélioré.

Il ne s'agit pas d'un retour en arrière ni même du statu quo. En fin de compte, l'objectif est d'améliorer la sécurité dans le secteur du transport aérien.

Avez-vous eu une indication quelconque que le nombre d'inspecteurs sera réduit ou que le processus de vérification sera moins rigoureux qu'actuellement? Avez-vous des preuves concrètes à ce sujet?

M. Michael Wing: Oui.

M. Ed Fast: Donnez des détails.

M. Michael Wing: Nous avons certainement constaté une réduction du nombre d'inspecteurs à Transports Canada.

M. Ed Fast: Attendez, le projet de loi n'a même pas encore été adopté.

M. Michael Wing: C'est vrai.

M. Ed Fast: Vous ne pouvez donc pas attribuer cela au projet de loi.

M. Michael Wing: Je ne le conteste pas. Je crois cependant que Transports Canada agit déjà comme si le projet de loi avait été adopté. Ça fait déjà longtemps que le ministère essaye de faire adopter ce texte. Il a déjà commencé à changer ses méthodes.

M. Ed Fast: Combien y a-t-il d'inspecteurs en moins à Transports Canada?

M. Michael Wing: Je trouverai les chiffres et vous les communiquerai mais je peux vous dire que la manière dont se font les inspections a déjà commencé à changer et continue à changer.

M. Ed Fast: Pourriez-vous envoyer cette information au président?

M. Michael Wing: Certainement.

M. Ed Fast: Merci.

Le président: Merci.

M. Temelkovski.

M. Lui Temelkovski (Oak Ridges—Markham, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins d'aujourd'hui.

M. Stoss, j'aimerais avoir quelques précisions sur l'une de vos déclarations. Vous avez dit qu'il n'y a de rapport public que si le problème est systémique.

M. Nick Stoss: Nous publions un rapport sur toutes nos enquêtes. Ce que j'ai dit, c'est que nous ne formulons de recommandations que si le problème est systémique. Toutefois, si nous constatons une carence durant une enquête, nous l'indiquons manifestement dans notre rapport. Il nous arrive fréquemment de prendre des mesures pour faire connaître cette carence à l'industrie ou aux parties concernées durant l'enquête même, sans attendre le rapport final.

La seule réserve que je veux exprimer est que nous ne formulons pas de recommandation sur un problème particulier si nous n'estimons pas qu'il est systémique.

M. Lui Temelkovski: Par systémique, vous voulez dire qu'il s'est produit trois ou quatre fois, à répétition?

M. Nick Stoss: C'est que nous l'avons constaté régulièrement durant plusieurs enquêtes. Par exemple, nous pouvons conclure que tel ou tel facteur que nous avons constaté a contribué à l'événement dans plusieurs situations différentes. Tout dépend de la gravité du problème, de notre analyse du risque qu'il pose et de ses conséquences éventuelles. Voilà les facteurs sur lesquels nous fondons nos recommandations.

M. Lui Temelkovski: Quand vous parlez de problèmes systémiques, voulez-vous parler de problèmes d'ordre technique ou aussi d'autres types de problèmes, par exemple d'erreurs humaines?

M. Nick Stoss: Notre approche générale des enquêtes est que l'erreur humaine est une faute humaine. Normalement, nous allons chercher les facteurs qui ont pu contribuer à cette erreur humaine. Je parle ici des choses qui ont pu amener une personne à prendre de mauvaises décisions, par exemple. Normalement, nous allons au-delà de l'erreur humaine pour voir ce qui a pu y contribuer.

M. Lui Temelkovski: Vous voulez parler de choses telles que la fatigue, les mesures que prennent les contrôleurs de la circulation aérienne contre la fatigue, le travail par quart, etc.

• (1635)

M. Nick Stoss: Il s'agissait peut-être d'une erreur de fatigue reliée au programme de travail ou au nombre d'heures travaillées. Il s'agissait peut-être aussi d'un problème de matériel ou même de l'interface entre le personnel et le matériel.

M. Lui Temelkovski: J'ai récemment pris l'avion et, au décollage, nous avons entendu un bruit d'éclatement. Peu après, le pilote s'est adressé aux passagers pour leur dire de ne pas s'inquiéter, que c'était un pneu qui avait explosé. Il nous a dit de ne pas nous inquiéter parce que nous avions deux pneus et que nous pouvions atterrir avec un seul. C'était un pneu de l'avant.

Six heures plus tard, à l'atterrissage, à Toronto, il nous a dit de ne pas nous inquiéter parce que nous avions quatre pneus. Je me suis demandé s'il connaissait bien son appareil. Est-ce que ce genre de chose arrive souvent?

M. Nick Stoss: Je ne saurais faire de commentaires sur la décision d'un pilote ni sur ses communications. Tout ce que je peux vous dire, c'est que ce type d'incident est déclarable, c'est-à-dire déclarable au Bureau de la sécurité des transports et aussi à Transports Canada.

M. Lui Temelkovski: Mme Smith, pourriez-vous donner aux comités quelques exemples de complications causées à des enquêtes sur les accidents impliquant du personnel civil et militaire à cause de l'absence de pouvoir du ministre de la Défense nationale et du Bureau de la sécurité des transports?

Mme Faye Smith: Vous dites?

M. Lui Temelkovski: Je parle du fait que le ministre de la Défense nationale et le Bureau de la sécurité des transports n'ont pas assez de pouvoir. Y'a-t-il des retards quand ils sont tous les deux concernés?

Mme Faye Smith: Cela n'a rien à voir avec le Tribunal d'appel des transports, qui est un tribunal séparé ayant à connaître de dossiers concernant les licences et l'application des règlements sur l'aviation.

Donc, une affaire ayant fait l'objet d'une enquête du Bureau de la sécurité des transports peut ou non être portée devant le Tribunal. Elle ne le sera que s'il y a eu une infraction quelconque à la Loi et que la personne souhaite se porter en appel. Sinon, nous n'intervenons pas du tout.

M. Lui Temelkovski: Au Bureau de la sécurité des transports ou au Tribunal d'appel, pensez-vous avoir suffisamment de personnel pour régler tous les dossiers dont vous êtes saisis durant l'année?

Mme Faye Smith: Oui mais, je le répète, ce n'est pas le Bureau de la sécurité des transports. C'est le Tribunal d'appel des transports, qui est un organisme complètement distinct de celui de M. Stoss. Il travaille pour le bureau d'enquête sur les accidents et je travaille pour le Tribunal d'appel des transports.

M. Lui Temelkovski: D'accord.

Le président: Merci, Mme Smith.

Avant de donner la parole à M. Lévesque, vous avez dit, M. Stoss, en réponse à l'exemple de M. Temelkovski, que l'éclatement d'un pneu est un incident déclarable. Cela veut-il dire qu'il pourrait ne pas être déclaré?

M. Nick Stoss: Un tel incident — l'éclatement d'un pneu — est déclarable par le truchement du système de Transports Canada c'est-à-dire, je crois, du SRDS et, selon son incidence, nous en serions informés par le bureau de la sécurité. Par exemple, si un pilote déclarait qu'un pneu de son avion a éclaté et qu'il avait le sentiment d'être dans une situation d'urgence et avait dit qu'il avait besoin d'aide, cela devrait manifestement nous être signalé en vertu de notre règlement.

Le président: Serait-il obligé de le signaler?

M. Nick Stoss: Quiconque a connaissance d'un incident relié à un tel événement a l'obligation de nous le signaler.

Le président: Merci.

M. Lévesque.

[Français]

M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas un membre régulier du comité et je ne suis pas vraiment au courant des détails de la loi, ce qui est plutôt du ressort de Mme Smith et de M. Stoss. Je comprends cependant ce qui touche les syndicats : ça fait partie de ma sphère de compétence. On se fie toujours aux rapports de son responsable. Dans le cas présent, je remplace un éminent collègue dont la démarche est très sérieuse.

Mon comté couvre le nord du Québec. Sur le tiers de mon territoire, il n'y a pas de routes. Je dois me fier aux petites compagnies privées pour me rendre d'un village à l'autre. Ce sont de petits transporteurs qui, dans bien des cas, couvrent à peine leurs dépenses.

Dans le projet de loi C-6, l'inspection des appareils par les compagnies elles-mêmes m'inquiète sérieusement. Dans ce genre de situation, je me demande si un inspecteur, dont le salaire, bien que très modeste, est le seul qu'il puisse recevoir, prendra le risque de dire au patron de la compagnie qu'il y a un problème technique et que celui-ci doit être réglé avant le prochain décollage.

Par ailleurs, il y a chez nous une compagnie nommée Avionnerie Val-d'Or. Elle modifie des ailes d'avion, entre autres au moyen de ce qu'on appelle en anglais la *Advanced Wing Technology*. L'affaire n'était pas rentable, et ces gens ont soutiré près de 19 millions de dollars au gouvernement de la Colombie-Britannique. On a vu le gouvernement du Canada et celui du Québec accorder plus de 2 millions de dollars aux gens de cette compagnie pour qu'ils fabriquent des ailes d'avion. Ils ont installé une paire de ce type d'ailes sur un avion Beaver qui s'est par la suite écrasé sur le territoire de la Baie-James. Les deux chasseurs américains qui étaient à bord ont survécu, heureusement. Il reste que dans ces circonstances, ils ne s'en seraient pas sorti, normalement.

Qui a accordé un permis à la compagnie Avionnerie Val-d'Or afin qu'elle fabrique et installe ces ailes? Qui a émis un permis l'autorisant à modifier un avion qui avait été construit au départ en fonction de sa capacité de charge? En tant qu'utilisateur des petites compagnies de transport, je me demande si la compagnie sera éventuellement déclarée coupable et si on me fera part de la décision à titre posthume. C'est ce qui m'inquiète.

•(1640)

M. Nick Stoss: Encore une fois, je vais répondre en anglais.

[Traduction]

Vos questions sont très intéressantes et très techniques, en ce qui concerne la certification des appareils. Dans le secteur des transports, c'est Transports Canada qui est chargé de certifier les appareils et

d'établir les règles d'inspection des appareils et je ne saurais donc exprimer d'opinion à ce sujet. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a un règlement sur les modifications devant être apportées à un appareil. La construction des avions et le règlement régissant cette construction ainsi que l'apport de modifications relèvent totalement de Transports Canada.

Je peux répéter que nous avons mené des enquêtes sur des incidents et que nous avons tiré des conclusions concernant certaines installations ou certaines modifications mais que nous n'avons pas eu à traiter d'aspect systémique concernant la manière dont les modifications ont été apportées et la manière dont Transports Canada approuve les modifications. C'était la première partie de votre question.

La deuxième partie concerne les techniciens au niveau de travail et leurs compétences. Encore une fois, tous les mécaniciens et tous les gens qui travaillent sur les avions sont qualifiés par Transports Canada. C'est le ministère qui fixe les règles de conduite. Bien que nous ayons eu des enquêtes ayant révélé que certaines mesures de maintenance d'appareils n'avaient pas été appliquées correctement, nous n'avons pas constaté de problèmes avec le processus de certification des employés durant ces enquêtes. Il arrive à l'occasion qu'il y ait un problème de formation professionnelle mais, encore une fois, nous n'en avons jamais constaté qui nous ait obligé à formuler des recommandations.

Le président: Quelqu'un veut-il ajouter quelque chose?

M. Wing, très brièvement, s'il vous plaît.

[Français]

M. Yvon Lévesque: Je posais la question pour savoir ce qui se produirait si une personne était payée par une petite compagnie.

Je laisse la chance à M. Wing de s'exprimer là-dessus.

[Traduction]

M. Michael Wing: Si j'ai bien compris votre question, M. Lévesque, vous voulez savoir si quelqu'un qui travaille pour une petite société privée serait capable d'effectuer le même type d'inspections que quelqu'un qui travaille pour Transports Canada. C'est bien ça?

[Français]

M. Yvon Lévesque: Cela comprenait une petite compagnie, mais en même temps, je me demande ce qu'il en serait d'une grande compagnie comme Air Canada. Si elle paie cet inspecteur, pourra-t-il oser se prononcer sur une difficulté qui empêcherait un avion de partir, par exemple?

•(1645)

[Traduction]

M. Michael Wing: Plus les inspections seront éloignées de Transports Canada, plus nous aurons de préoccupations. Si Transports Canada veut transférer de plus en plus de ses fonctions à l'industrie, cela signifie uniquement, à nos yeux, qu'il y aura d'office une plus grande distance entre Transports Canada et la sécurité.

Le président: M. Storseth.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Le projet de loi dont nous sommes saisis est très important. Comme la plupart d'entre vous le savez, les Canadiens font 25 p. 100 plus de voyages que les gens des autres pays. Leur sécurité, qui est le sujet de ce projet de loi, est très importante.

L'une des choses qu'il faut faire, à mon avis, c'est tordre le cou à certains des mythes et à certaines des craintes qui sont répandus autour de cette table.

M. Stoss, tout d'abord, pensez-vous qu'il soit légitime de comparer les systèmes de gestion de la sécurité des différents modes de transport — ferroviaire, maritime et aérien — et que les SGS et les règlements mis en oeuvre dans chaque mode soient vraiment comparables?

M. Nick Stoss: Je n'ai aucune information qui me permette de penser que les différents systèmes de gestion de la sécurité mis en oeuvre dans les différents secteurs sont différents mais je peux probablement convenir avec vous qu'ils ont pu être mis en oeuvre de manières légèrement différentes.

Le concept théorique fondamental d'un système de gestion de la sécurité reste cependant le même. C'est essentiellement un concept et, par conséquent, les systèmes de gestion de la sécurité doivent signifier la même chose dans tous les modes de transport.

M. Brian Storseth: Pensez-vous qu'il y a un avantage notable à ajouter ce système au secteur du transport aérien comme on essaye de le faire ici?

M. Nick Stoss: J'ai dit dans ma déclaration liminaire que je pense qu'un système de gestion de la sécurité efficace renforcera à mon avis le degré de déclaration des incidents et le degré de réaction aux incidents. Jusqu'à présent, aucune des enquêtes que nous avons menées sur des incidents ne nous a permis de conclure qu'un système de gestion de la sécurité était foncièrement déficient.

M. Brian Storseth: Merci beaucoup.

Cette remarque me semble très importante, surtout quand on constate que d'autres témoins nous ont dit que cela ne ferait que renforcer le système de déclaration des incidents, d'autant plus que ce SGS ne sera pas mis en place comme système unique. Il viendra s'ajouter aux règlements existants.

Je crois qu'il est très important de dégonfler certains des mythes que certains de nos collègues essayent de propager.

M. Wing, vous avez dit que le nombre d'inspecteurs de Transports Canada a diminué. De mon côté, les chiffres dont je dispose m'indiquent qu'il y a eu une augmentation du nombre d'inspecteurs depuis 2000-2001.

M. Michael Wing: Transports Canada mène des inspections dans beaucoup de secteurs différents. Selon mes informations, le nombre d'inspecteurs oeuvrant dans ce secteur particulier a baissé et je crois savoir qu'il existe un plan pour le réduire encore plus.

M. Brian Storseth: Mais vous ne contestez pas l'argument selon lequel il y a en réalité à Transports Canada plus d'inspecteurs aujourd'hui qu'en 2000-2001.

M. Michael Wing: Comme je l'ai dit, Transports Canada est responsable des inspections et de la sécurité des systèmes de transport dans tous les modes. Mes remarques portaient strictement sur le secteur du transport aérien.

M. Brian Storseth: Avez-vous des chiffres sur le nombre d'inspecteurs oeuvrant actuellement dans le secteur du transport ferroviaire, depuis 2000-2001?

M. Michael Wing: Je me suis engagé à fournir des chiffres au comité et j'obtiens cette information pour vous.

M. Brian Storseth: Très bien. Merci beaucoup.

Je veux maintenant interroger **M. Wing** au sujet de l'autre aspect. Vous avez indiqué comment ces inspecteurs sont limités et vous avez

dit que Transports Canada s'écarte de cette fonction. Vous n'avez cependant constaté aucune réduction dans les aspects de formation ou dans n'importe quel autre aspect de Transports Canada, n'est-ce pas? Nous avons toujours certains des inspecteurs professionnels les mieux formés au monde, n'est-ce pas?

M. Michael Wing: Je suis d'accord avec vous. Je pense que le travail de nos membres est de la plus haute qualité. Mon souci est de faire en sorte que ce genre de personne, possédant ce genre de compétences, continuera d'être utilisé pour assurer la sécurité du transport aérien dans notre pays.

Ce n'est pas par erreur que j'ai mentionné dans mon mémoire qu'une des raisons pour lesquelles le ministère s'en va dans cette voie est qu'il veut réduire le nombre d'inspecteurs et ce qu'ils coûtent à Transports Canada. Voilà en réalité l'une des raisons essentielles du dépôt de ce projet de loi.

• (1650)

M. Brian Storseth: Pour revenir aux choses que vous vous êtes engagé à nous communiquer, **M. Wing**, si vous constatez qu'il y a eu effectivement une baisse du nombre d'inspecteurs, puis-je vous demander de nous donner des détails précis, des lieux, ainsi que les domaines qui sont le plus touchés? Dans quelles localités constatons-nous ce déclin et dans quels secteurs? Je vous demande cela parce que les informations que j'ai vues dans le passé m'ont indiqué le contraire, et j'ajoute que je suis heureux que Transports Canada ne réduise pas le niveau de la formation professionnelle.

À mon avis, ce que nous faisons avec le projet de loi C-6 ne pourra que rehausser le rôle des inspecteurs et les amener à jouer un rôle plus important.

Il me reste deux questions, la première pour **M. Stoss**. Si vous comparez ce projet de loi aux lois adoptées dans d'autres pays, comme au Royaume-Uni ou en Australie, que concluez-vous?

M. Nick Stoss: Je ne connais pas les différences. Je sais simplement que des mesures semblables sont appliquées dans ces états étrangers.

M. Brian Storseth: En effet, elles le sont et, d'après ce qu'on peut voir, elles sont jugées raisonnablement efficaces.

M. Nick Stoss: Ce que je sais, d'après des rapports généraux et des conversations générales avec différents organismes de sécurité étrangers, c'est qu'elles sont mises en oeuvre dans certains autres pays.

Le président: Merci, **M. Stoss**.

M. Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci, monsieur le président.

Il serait peut-être plus approprié, monsieur le président — et je ne dis aucunement ça pour laisser entendre que **M. Wing** ne serait pas capable de le faire — de demander aux représentants du gouvernement de nous fournir les statistiques complètes dont nous avons parlé aujourd'hui au sujet du nombre d'inspecteurs de Transports Canada dans les différents modes de transport.

Ne pourrions-nous obtenir cette information de nos propres analystes ou des représentants du ministère? Si l'objectif est d'essayer de dire qu'il y avait en 2000 moins d'inspecteurs qu'aujourd'hui, ou quoi que ce soit, obtenons des informations précises et nous pourrions ensuite tirer des conclusions.

Est-ce une demande raisonnable?

Le président: D'après ce que j'ai entendu jusqu'à présent, je pense qu'il serait important que M. Wing nous les fournisse aussi. Je demanderai la même chose au ministère pour nous assurer que les chiffres concordent.

Hon. Mauril Bélanger: Merci.

J'ai un petit problème avec cette idée que nous essayons de dégonfler des mythes que l'opposition essaierait de propager en posant ses questions. Le rôle des membres de l'opposition est de poser des questions et, si certains considèrent que c'est de la propagation de mythes, j'en suis désolé mais ce n'est certainement pas notre intention. Notre but est d'obtenir des informations concrètes afin de pouvoir ensuite porter un jugement sur le projet de loi.

Il est vrai que le SGS est proposé comme ajout ou complément. Aucun changement n'est proposé aux exigences réglementaires actuelles. J'espère que nous sommes tous d'accord là-dessus. C'est comme ça qu'on nous présente le projet. Le système est en place, même si le projet de loi n'a pas encore été adopté. Je pense que tout le monde conviendra de cela aussi.

Ai-je raison jusqu'à présent? Quelqu'un est-il prêt à dire que ce n'est pas le cas et que les SGS ne sont pas en place à l'heure actuelle? Très bien. Ils sont en place, mais pas le projet de loi.

Donc, si la conséquence est qu'on a réduit le nombre d'inspecteurs, le lien entre les deux phénomènes est-il évident? Y a-t-il vraiment moins d'inspecteurs? Essayons de le savoir. Si c'est le cas, est-ce à cause des SGS? Et si ce lien existe, nous aurons un jugement à porter et c'est précisément pourquoi nous posons ces questions, pas pour dégonfler des mythes ou en créer.

Quelqu'un a-t-il quelque chose à dire à ce sujet?

M. Michael Wing: J'ai avec moi le texte d'un exposé que le directeur général de l'Aviation civile, M. Merlin Preuss, a prononcé lors du colloque sur la sécurité aérienne au Canada d'avril 2006. Voici ce qu'il avait à dire au sujet de l'examen organisationnel :

D'ici à 2013, 46 p. 100 de l'effectif de l'Aviation civile sera admissible à la retraite ou y sera déjà. Compte tenu des facteurs démographiques actuels et prévus concernant la main-d'oeuvre, il ne sera pas possible de remplacer tous ces employés, et encore moins d'augmenter l'effectif, afin de maintenir le régime de surveillance actuel; par conséquent, il faudra modifier en profondeur notre façon de faire —

Autrement dit, il admet que les facteurs démographiques en jeu actuellement, notamment dans ce secteur, vont entraîner la perte d'un nombre élevé d'inspecteurs et des compétences qu'ils possèdent, et qu'on n'a pas l'intention de les remplacer.

• (1655)

L'hon. Mauril Bélanger: Pourriez-vous communiquer ce discours au greffier ou nous donner la référence pour que nous puissions le distribuer aux membres du comité, M. Wing?

M. Michael Wing: Sans problème.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci.

Quelqu'un d'autre veut-il faire une remarque?

Je ne sais s'il me reste du temps, monsieur le président.

Le président: Il vous reste 30 secondes.

L'hon. Mauril Bélanger: Dans ce cas, je vais en rester là et inscrire mon nom pour un autre tour, si nous en avons le temps.

Le président: M. Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: M. Bélanger commence à être dans la bonne voie; ça s'en vient.

Voici le problème. Tout ce débat entre Transports Canada et l'industrie a commencé en 1998. Depuis septembre 2001, la population est moins tolérante en ce qui concerne la sécurité. Notre rôle de député consiste à veiller à ce que l'industrie et Transports Canada essaient de trouver une solution pour assurer un certain niveau de sécurité tout en économisant.

C'était peut-être bon en 1998. Toutefois, au moment où on se parle, je ne crois pas que la population puisse tolérer les économies de bouts de chandelles sur le plan de la sécurité.

Vous nous avez dit que c'était en vigueur, et je vous crois, probablement parce qu'on nous a dit qu'Air Transat appliquait déjà le système de gestion de sécurité. C'est donc déjà appliqué chez Air Transat.

Depuis combien d'années avez-vous remarqué que c'était en place chez vous, monsieur Wing?

[Traduction]

M. Michael Teeter (consultant, Union canadienne des employés des transports): Je crois que le premier décret remonte à l'été 2005.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ensemble, il faut que nous puissions avoir les bonnes données du ministère et nous faire une idée quant à l'impact que cela peut avoir sur la sécurité.

Plus tôt, M. Julian apportait de bons arguments. Dans le domaine ferroviaire, cela n'a pas été un exemple très intéressant. Même si on peut analyser les statistiques, on peut conclure que cela n'a pas été fulgurant. On ne peut pas dire que l'implantation du système de gestion de sécurité dans le domaine ferroviaire a offert un avantage évident.

Est-ce là ce que je dois en comprendre, monsieur Stoss, même si vous semblez contester les chiffres? Bien qu'on ait installé le SGS dans le domaine ferroviaire, il n'y a pas eu de résultats probants quant à une amélioration de la sécurité. Au contraire, parfois, selon le temps de l'année, on peut se poser certaines questions, n'est-ce pas?

M. Nick Stoss: Je n'ai pas de chiffres me permettant de faire des commentaires à ce sujet en ce moment.

M. Mario Laframboise: Sauf qu'il n'y a pas eu d'amélioration, car vous me diriez oui. De fait, s'il y avait eu une amélioration à la suite de l'implantation dudit système, vous me diriez qu'en effet, depuis que c'est implanté, on constate une amélioration.

Vous ne pouvez pas me dire cela. Vous êtes obligé de consulter vos statistiques et de compter. Cela veut dire que ce n'est pas évident. Comme politicien, c'est de cette façon que je vois cela.

Je vous comprends et je ne veux pas vous mettre dans une situation embarrassante. Néanmoins, ce n'est pas d'une évidence telle que vous pourriez me dire aujourd'hui qu'après qu'on eut implanté cela, la sécurité s'est améliorée. Ce n'est pas quelque chose que vous pouvez me dire de façon évidente aujourd'hui.

M. Nick Stoss: Je peux dire qu'à la suite de nos enquêtes, nous n'avons pas trouvé de faiblesses dans le système de gestion de la sécurité.

M. Mario Laframboise: Qu'il y ait un système de gestion de la sécurité, cela ne me dérange pas personnellement, si cela peut améliorer la façon de procéder des entreprises, en autant qu'il y ait de la transparence, comme vous l'avez dit, monsieur Wing.

Une chose me pose problème. Je souhaite qu'on ait un système d'inspection qui soit toujours conforme à ce à quoi s'attend la population.

Je sais qu'il y a eu des coupes dans les budgets de formation de vos inspecteurs. On le verra, car les témoins comparaitront, et des preuves pourront être apportées. Il y a eu des coupes. Or, c'est important que les collègues se rendent compte que le ministère a voulu faire des coupes et économiser de l'argent.

Monsieur Wing, vous pouvez nous le confirmer aujourd'hui ou vous allez nous en donner des preuves, n'est-ce pas?

• (1700)

[Traduction]

M. Michael Wing: Ce que je peux faire, c'est vous communiquer ce que le ministère a déjà dit publiquement. Voilà pourquoi le SGS est en cours d'installation. Il s'agit de laisser à l'industrie la responsabilité d'assurer la sécurité du système, alors que la Loi elle-même exige que le ministre —

Nous avons eu plusieurs discussions intéressantes avec Transports Canada. Considérant que le SGS est déjà en place, son objectif, exprimé lors d'une réunion de l'an dernier, était de s'assurer que le public comprendrait bien de quoi il s'agit et que le ministère ne se ferait pas blâmer en cas d'accident. Il s'agissait donc pour lui de s'assurer, s'il devait y avoir un blâme, qu'il soit adressé à l'industrie plutôt qu'à lui-même.

Eh bien, j'ai une petite nouvelle pour le ministre : c'est lui que la population tiendra responsable de la sécurité publique et ce, qu'il existe ou non un SGS. C'est le ministre qui sera tenu responsable. C'est le gouvernement qui sera tenu responsable et à qui on demandera comment cela a pu se produire.

Le président: Je donne la parole à M. Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Voici ce que déclarait le SMA le 25 avril : « Le responsable de la réglementation doit être prêt, d'autre part, à se retirer des activités quotidiennes de l'entreprise et, ainsi, à donner la latitude nécessaire à cette dernière pour gérer elle-même ses activités ainsi que les dangers et les risques connexes ».

C'est dans cette voie que le gouvernement s'est engagé.

M. Stoss, combien y a-t-il eu de déraillements au Canada en 2005 et 2006?

M. Nick Stoss: Je devrai chercher les chiffres et vous les communiquer.

M. Peter Julian: Combien de rapports le BSTC a-t-il publié au sujet de déraillements en 2005 et 2006? Voilà des chiffres que vous devriez connaître.

M. Nick Stoss: Je devrai à nouveau faire des recherches pour connaître les chiffres exacts mais...

M. Peter Julian: Trois? Quatre?

M. Nick Stoss: Je crois que c'est probablement de l'ordre de cinq à 10 mais je devrais vérifier.

M. Peter Julian: C'est donc entre cinq et 10 alors qu'il y a probablement eu plus de 200 déraillements graves, n'est-ce pas?

Donc, quand le BSTC mène des enquêtes et, comme vous l'avez dit, qu'il n'a pas de preuves que les systèmes de gestion de la sécurité ont une incidence, cela concerne au mieux 2 p. 100 des accidents qui se sont produits en 2005 et 2006, au sujet desquels le BSTC a publié un rapport. Autrement dit, le BSTC ne fait pas vraiment d'analyse des systèmes de gestion de la sécurité, n'est-ce pas?

M. Nick Stoss: Comme je l'ai déjà dit, notre approche générale est de chercher la cause fondamentale des déficiences que nous pouvons constater. Si nous constatons qu'un cycle d'inspection n'a pas été respecté, nous pouvons faire rapport à ce sujet.

M. Peter Julian: Ce n'est pas ce que je vous ai demandé. J'ai dit que vous ne faites pas d'analyse des systèmes de gestion de la sécurité, même pour le petit pourcentage d'accidents ferroviaires et de déraillements au sujet desquels vous publiez des rapports.

M. Nick Stoss: Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous cherchons les facteurs qui contribuent aux accidents au sujet desquels nous menons des enquêtes. Nous faisons donc cela d'un point de vue d'enquêtes individuelles mais nous ne faisons pas...

M. Peter Julian: Vous ne faites pas d'analyse des systèmes de gestion de la sécurité. C'est bien ça?

M. Nick Stoss: C'est exact. Nous n'en avons pas fait par incident, c'est juste.

M. Peter Julian: Merci. Je tenais à ce que ce soit dit officiellement parce que c'est très important.

Vous ne pouvez donc pas vraiment exprimer d'opinion officielle du BSTC sur les systèmes de gestion de la sécurité parce que le BSTC n'a pas fait d'analyse de ces systèmes, même dans le pourcentage relativement minime de rapports qu'il a publiés sur les accidents qui se sont produits en 2005 et 2006.

Je vais maintenant aborder un autre sujet car —

Le président: Si vous me permettez, je veux préciser que la question que vous avez posée à M. Stoss était de savoir si le SGS avait été considéré comme une faute ou une cause de — Strictement parlant, il a répondu qu'il n'a pas identifié cela comme cause dans les rapports qu'il a produits.

M. Peter Julian: J'entends bien, monsieur le président, mais mon argument est que —

Le président: Je pensais simplement qu'il fallait préciser que c'était la question qui avait été posée sur le SGS.

Veuillez continuer.

• (1705)

M. Peter Julian: Oui, ma question portait sur une analyse générale et j'ai maintenant ma réponse. Le BSTC n'a pas fait d'analyse générale, ce qu'il est important de savoir.

Le BSTC a déclaré dans le passé — et je fais référence ici à un discours de 2005 de Charles Simpson — qu'il est très important de beaucoup communiquer, et je le cite : « Récemment, nous nous sommes employés à rendre nos conclusions et nos données plus accessibles et plus transparentes. Nous publions tous nos rapports et en faisons la promotion de façon très publique — »

Autrement dit, le BSTC a toujours pensé... Vos rapports sont très bons et je les lis chaque fois que j'en ai l'occasion. Si je comprends bien, votre principe fondamental est que ces rapports sont publics, n'est-ce pas?

M. Nick Stoss: Oui.

M. Peter Julian: C'est un principe important.

La question que certains d'entre nous se posent est que, si la responsabilité est transférée aux entreprises, celles-ci risquent de ne pas prendre les mesures requises. Je vais vous citer un extrait de la série d'articles du *Toronto Star* à laquelle M. Wing a fait référence dans son introduction. Ed Huggett était un pilote de Sonicblue Airways et, selon l'article, sa famille et ses amis ont dit que « son opinion de son employeur a baissé à mesure qu'augmentaient ses propres inquiétudes sur la sécurité ».

Il avait dit à son père qu'un pneu de son avion avait éclaté à l'atterrissage à Kamloops. Huggett avait expliqué à son père que l'entreprise lui avait donné l'instruction de regonfler le pneu et de ramener l'avion à Vancouver pour la réparation. Quand il a refusé — parce qu'il craignait qu'un pneu dégonflé ne soit le signe d'un problème plus grave — la société lui aurait demandé de faire la réparation lui-même, selon ce qu'il a dit à son père, même s'il n'était pas mécanicien certifié. Huggett était tellement militant que les pilotes l'avaient élu au comité de sécurité de l'entreprise mais, vers Noël, son attitude a commencé à changer. La sécurité n'était plus seulement une question d'inquiétude pour lui, se souvient son père, c'était devenu une source de peur.

— Huggett confia à un ami qu'il en arrivait à penser que, si les problèmes de son employeur n'étaient pas réglés, quelqu'un finirait par trouver la mort. Neuf jours avant l'écrasement, des enquêteurs de Transports Canada se sont rendus dans les bureaux de Sonicblue et ont constaté que six avions n'avaient pas fait l'objet des inspections obligatoires. Les inspecteurs ont découvert que l'inspection des entretoises soutenant les ailes du Caravan de Huggett avait plus de 270 heures de retard.

Voilà donc le cas d'un jeune pilote qui avait clairement exprimé en vain ses préoccupations auprès de l'entreprise.

Comment réagissez-vous à ce genre de situation? Je pose la question à tous les témoins. Si nous transférons la responsabilité aux entreprises — et c'est clairement ce que disait le SMA — pour les laisser gérer leurs activités et s'occuper elles-mêmes des dangers et des risques, que pourrions-nous faire dans un cas comme celui-là? Nous avons vu la même chose dans le secteur ferroviaire et, bien sûr, nous craignons de constater beaucoup plus de cas de même nature dans le secteur aérien.

M. Wing pourrait peut-être répondre en premier.

M. Michael Wing: J'ai dit dans mon exposé que ces gens doivent avoir la possibilité d'aller en dehors de l'entreprise si celle-ci ne prend pas au sérieux leurs préoccupations touchant la sécurité mais, avec le projet de loi tel qu'il est proposé, je crains que la confidentialité de la non-divulgaration ne soit compromise s'ils choisissent cette option.

Le président: M. Stoss.

M. Nick Stoss: Voici ma réponse générale : dans un tel cas, ces problèmes feront partie de notre enquête. Si nous constatons qu'un problème de cette nature a contribué à l'événement, nous l'indiquerons et exprimerons la conclusion que ce problème a été une cause de l'événement ou un facteur y ayant contribué. Comme l'enquête touchant ce cas précis continue en ce moment même, je ne peux pas vous donner de réponse particulière mais notre enquête porterait sur tous les aspects des activités de l'entreprise.

Le président: Je comprends mais c'est après-coup. C'est ça le problème.

M. Nick Stoss: C'est notre mandat. Le mandat d'assurer la sécurité continue et permanente de cette entreprise particulière appartient à Transports Canada.

Le président: M. Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Je veux rester sur le même sujet.

Le SGS n'est-il pas censé révéler les problèmes avant qu'ils n'apparaissent, avant que vous n'ayez à intervenir et n'ayez commencé à inspecter? N'est-ce pas là sa raison d'être?

M. Nick Stoss: Vous avez raison, pour nous-mêmes et pour Transports Canada.

M. Brian Jean: Très bien.

M. Wing a fait allusion au départ des employés et à la raison pour laquelle on a recours au SGS. Je suis sûr que tous les membres du comité sont très inquiets d'apprendre, si je l'ai bien compris, que le SGS est mis en place non pas parce que Transports Canada et le gouvernement veulent rehausser la sécurité mais parce que, selon les données qu'il possède, des inspecteurs partent à la retraite en tellement grand nombre que c'est le seul moyen de combler le manque de personnel parce qu'il n'y a pas assez de gens pour remplacer les partants.

C'est bien ce que vous avez dit?

● (1710)

M. Michael Wing: Tout à fait.

M. Brian Jean: Pourriez-vous remettre au greffier ou au président les preuves que vous avez à cet effet? Vous avez cité un discours qui faisait clairement référence à un problème de recrutement et je conviens avec vous que ce problème existe dans tout le pays. Nous n'avons pas assez de gens pour occuper les postes, surtout dans l'ouest et ailleurs. Avez-vous cependant d'autres preuves plus précises, que vous pourriez remettre au greffier, indiquant que tel est le modus operandi du SGS?

M. Michael Wing: Je suis heureux d'apprendre que le juge Moshansky doit comparaître devant le comité, si j'ai bien compris le président. Il aura ainsi la possibilité de parler des facteurs ayant contribué à l'écrasement de Dryden. Son étude du secteur du transport aérien a été largement au-delà du dégivrage des avions. Il a examiné avec beaucoup d'attention la fonction d'inspection et cela représente une grande partie de son rapport.

Il avait constaté que nous étions alors sur le point de commettre exactement les mêmes erreurs que celles qui avaient été commises avant Dryden. Voilà pourquoi il s'est exprimé en novembre 2006 en parlant directement du SGS et du nombre d'inspecteurs existant actuellement.

Si vous le voulez, j'ai aussi un exemplaire de son discours.

M. Brian Jean: Nous le connaissons et nous allons bientôt l'entendre. C'est évidemment le mandat du comité mais je me demandais si vous avez d'autres informations indépendantes à ce sujet. Lui-même viendra évidemment témoigner mais avez-vous d'autres preuves que c'est leur modus operandi, que c'est le but du SGS?

M. Michael Wing: Je pourrai faire une recherche dans mes documents.

M. Brian Jean: Je vous en serai reconnaissant. Si vous pouviez les communiquer au greffier, j'aimerais beaucoup en prendre connaissance.

M. Michael Wing: Certainement.

M. Brian Jean: Savez-vous ce que font les autres pays, comme l'Australie, avec lesquels nous semblons être similaires dans l'adoption du SGS, du point de vue de son succès ou de son échec?

M. Michael Wing: Nous recevons parfois des renseignements de nos collègues d'autres pays et je dois dire que les réactions — C'est la raison pour laquelle nous avons pris notre position. Le seul problème est qu'ils pensent que les erreurs ont été commises il y a trop longtemps pour qu'on puisse changer quoi que ce soit.

M. Brian Jean: En fait, certains pays, comme l'Australie, adoptent le système, ou ont adopté un système différent qui, si j'ai bien compris, ressemble plus au nôtre. Êtes-vous au courant du succès ou de l'échec du Royaume-Uni et de l'Australie ces dernières années? D'autres témoins que nous avons entendus avant vous et M. Stoss nous ont dit que le succès était incroyable. De fait, les résultats de ces pays en matière de sécurité se sont améliorés avec le SGS. En outre, ils ont trouvé des méthodes pour prévenir les accidents, ce qui semble plus cohérent — prévenir plutôt que réagir quand il est trop tard.

M. Michael Wing: Vous me demandez si je suis au courant. Non, je n'ai pas tous les détails.

M. Brian Jean: Seriez-vous prêt à fournir au comité tout autre détail que vous pourriez avoir sur le succès ou l'échec du SGS?

M. Michael Wing: Certainement. Je serai très heureux de vous transmettre toute l'information que je pourrai obtenir.

M. Brian Jean: Connaissez-vous les sites des usines? Je viens de l'Alberta et quasiment tous les sites d'usines où l'on emploie des milliers de personnes ont des SGS qui sont très efficaces pour prévenir les accidents. Je me demande si vous vous êtes penché sur le succès ou l'échec de ces SGS particulier et si vous êtes prêt à en parler. D'après mes informations, des milliers d'accidents sont ainsi évités. En outre, la situation s'améliore continuellement car c'est un système de déclaration volontaire grâce auquel les employés qui signalent un problème ne s'exposent à aucune sanction.

M. Michael Wing: L'un de vos collègues m'a demandé si nous opposons au SGS. Cela semble être également la prémisse de votre question et je dois dire que non.

M. Brian Jean: Très bien. Merci beaucoup.

Je n'ai pas d'autres questions.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Wing.

M. Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, je voudrais changer totalement de sujet.

Comme M. Lévesque, je ne fais partie de ce comité que depuis peu. J'aimerais comprendre un peu mieux, M. Stoss, avec votre aide, les conséquences du pouvoir supplémentaire qui sera accordé au MDN en matière d'enquête. Pourriez-vous préciser? Vous avez parlé des accidents intervenant sur les biens du MDN. Il y a aussi des accidents pouvant impliquer des civils. Qui fera quoi une fois que ce projet de loi aura été adopté?

• (1715)

M. Nick Stoss: La Partie II est destinée à établir comment le MDN fera enquête sur ce type d'événements concernant des

accidents et incidents militaires et civils. C'est tout ce que je peux dire. Cette législation est relativement similaire à celle du bureau de la sécurité.

L'hon. Mauril Bélanger: Donc, tout ce qui pourrait arriver dans un aéroport civil ou dans un secteur non militaire ferait l'objet d'une enquête par le bureau de la sécurité.

M. Nick Stoss: En vertu de notre mandat et de notre loi, nous devons passer des protocoles d'entente avec les organismes avec lesquels nous sommes susceptibles d'être en contact durant les enquêtes. C'est ainsi que nous avons une entente de travail avec le directeur de la sécurité aérienne du MDN sur la conduite des enquêtes concernant par exemple un avion militaire sur un aéroport civil. Cela nous permet d'établir des relations de travail et de décider qui fera enquête sur telle ou telle partie de l'événement.

L'hon. Mauril Bélanger: Donc, à l'heure actuelle, si un civil était impliqué dans un incident d'avion militaire, qui serait chargé de l'enquête?

M. Nick Stoss: À l'heure actuelle, la répartition se fait en fonction du type d'avion utilisé. S'il s'agit d'un avion militaire, c'est le MDN qui mène l'enquête. Si un établissement civil est concerné en plus, nous mènerons une enquête coordonnée entre nous-mêmes et le —

L'hon. Mauril Bélanger: Si c'est un avion civil sur une base militaire — ça peut peut-être arriver — qui mène l'enquête, actuellement?

M. Nick Stoss: Ça dépend de nos ententes de travail. Nous avons une matrice qui permet de décider qui doit mener l'enquête mais nous effectuerons une enquête coordonnée avec le MDN.

L'hon. Mauril Bélanger: Vous avez dit au début que la Partie II de la législation établira des conditions qui sont quasiment identiques... Il y aurait une manière quasi identique à la vôtre en termes d'enquête. Y aurait-il encore des différences et lesquelles?

M. Nick Stoss: Notre législation remonte à 1998. La leur entre en vigueur maintenant et il y a donc des différences mineures entre les deux mais il n'y en a pas d'importantes.

L'hon. Mauril Bélanger: Pourquoi ne profitez-vous pas de l'occasion pour mettre la vôtre à jour en même temps? C'est presque un projet de loi omnibus.

M. Nick Stoss: Nous mettrons la nôtre à jour également. La dernière fois, c'était en 1998. Nous envisagerons de revoir à nouveau notre législation.

L'une des grandes différences dans la législation proposée est qu'en vertu de la Partie II les événements au sujet desquels ils auront des pouvoirs additionnels ne seront pas des enquêtes dans lesquelles nous serions normalement impliqués par une enquête coordonnée.

L'hon. Mauril Bélanger: Est-il possible que nous nous retrouvions un jour dans une situation de conflit entre qui devrait et qui voudrait mener une enquête?

M. Nick Stoss: Cette possibilité existe mais je crois que nos ententes de travail avec le MDN couvrent essentiellement toutes les situations envisagées.

L'hon. Mauril Bélanger: Est-il concevable qu'il y ait une situation qui n'aurait pas été envisagée dans le protocole d'entente que vous avez?

M. Nick Stoss: S'il y en avait une qui soit concevable, nous modifierions l'entente.

L'hon. Mauril Bélanger: Bien.

Vous ne craignez donc pas qu'il y ait des conflits de compétence ou de pouvoir? Vous pensez que les protocoles actuels règlent cette question.

M. Nick Stoss: Le protocole contient des dispositions permettant de mener des enquêtes coordonnées avec le MDN.

Hon. Mauril Bélanger: Très bien.

Merci.

[Français]

Le président: Monsieur Lévesque.

M. Yvon Lévesque: Merci, monsieur le président.

J'étais un profane, avant l'an 2005. J'ai été élu en 2004 et à l'époque, on s'apercevait que sur les sites aéroportuaires, il ne fallait pas marcher trop longtemps à l'intérieur des clôtures autour de la piste. Il fallait se dépêcher de débarrasser la place.

On se rend compte, dans les petits aéroports comme celui à la Baie-James ou au Nunavik, qu'on fait maintenant face à des situations un peu « anémiques » à l'occasion, alors qu'il y a des bagages autour des avions et que des avions arrivent au milieu de tout ça. Néanmoins, c'est secondaire. En effet, je viens d'apprendre que depuis 2005, il y aurait possiblement eu un relâchement ou que moins d'inspecteurs seraient disponibles.

Une question me préoccupe; il est probable que votre expérience pourra m'éclairer. Vous m'avez dit plus tôt que dans le cas de changements apportés à des avions et de la fabrication d'ailerons d'avion, etc., le permis était émis par le ministère des Transports. Cependant, une question m'est revenue par la suite. Il y a un permis de fabrication au sujet duquel on peut admettre qu'il y a peut-être eu un manque de vérification des plans qui ont été soumis. Il y a peut-être eu un oubli quelque part.

En ce qui concerne cette compagnie qui est reconnue pour fabriquer des ailes d'avion, quand vient le temps de changer les ailes d'un avion, ce ne sont pas des ingénieurs qui sont là, ce sont des profanes. Ce sont des gens comme moi, qui ont décidé de démarrer une compagnie et qui changent les ailes de l'avion avec des employés qu'ils entraînent eux-mêmes. Et ils en fabriquent pour d'autres compagnies. À Trois-Rivières, notamment, il y a une compagnie qui achète des ailes d'eux.

Au moment où ils remettent l'appareil en vol, une inspection est-elle faite? Selon votre expérience, une inspection devrait-elle être faite avant d'autoriser cet avion à voler, après que les changements ont été faits?

• (1720)

[Traduction]

M. Nick Stoss: Hélas, vous me demandez d'exprimer une opinion sur une question particulière que vous soulevez. Tout ce que je peux dire, et je me répète, c'est que notre rôle est de mener des enquêtes après un incident ou un accident grave. La responsabilité de

l'exploitation ou la réglementation des opérations relève de Transports Canada.

[Français]

M. Yvon Lévesque: Je vous pose une question, monsieur Stoss.

Avant 2005, par exemple, quand une entreprise avait un permis pour modifier des aéronefs, était-ce dans les règles habituelles de l'art, après que l'aéronef avait été modifié, de faire faire une inspection par le ministère avant de le remettre en vol?

[Traduction]

M. Nick Stoss: Veuillez m'excuser mais c'est à nouveau une question qui relève de Transports Canada qui est responsable des règlements et de leur application.

Le président: M. Julian, avez-vous une dernière question ou remarque? Il reste quelques minutes.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président. Je vous en suis reconnaissant.

M. Wing, combien de temps faut-il pour donner une formation suffisante à un inspecteur de haut vol du secteur de l'aviation? Quel est le processus?

M. Michael Wing: Je ne connais pas la réponse à cette question. Je suppose que ça prend probablement autour de cinq ans, selon les antécédents du candidat.

Si c'est quelqu'un qui vient de l'industrie et qui a une certaine expérience technique, il se peut fort bien que la période de mise à niveau soit moins longue que si c'est quelqu'un arrivant sans cette expérience. Je crois comprendre que ça prend longtemps.

M. Peter Julian: Vous êtes préoccupé par les départs naturels d'employés et vous savez qu'il y a des inspecteurs qui approchent de l'âge de la retraite. Le chiffre qu'on cite le plus souvent est 40 p. 100 au cours des cinq prochaines années.

Si le gouvernement voulait préserver le même niveau de sécurité, il investirait dès maintenant pour être sûr d'avoir le nombre d'inspecteurs requis, avec la formation voulue, au moment où les départs à la retraite augmentent, n'est-ce pas?

M. Michael Wing: Vous avez raison.

M. Peter Julian: Le fait que le gouvernement ne le fasse pas, comme vous dites, semble indiquer qu'il ne veut pas vraiment faire face au problème du départ des employés. Dans un sens, par exemple, certaines des remarques que nous avons entendues au sujet de la réduction des ressources de réglementation ou du nombre d'inspecteurs seraient valides. Le gouvernement investirait dès maintenant s'il voulait vraiment faire face au problème.

M. Michael Wing: Le gouvernement passe à l'évidence en mode SGS. On aura besoin de certains inspecteurs ayant un certain niveau d'expertise mais de plus en plus de gens deviendront des généralistes. On n'a pas besoin du même degré d'expérience opérationnelle pour surveiller des systèmes.

Par exemple, combien de plaintes ont été reçues concernant la sécurité dans une entreprise? C'est 149. Je ne sais pas si c'est beaucoup ou non mais c'est 149. Et qu'a-t-on fait au sujet de ces 10 incidents? « Eh bien, nous estimons dans une certaine mesure que le système de gestion de la sécurité mis en place sera efficace. » Merci beaucoup, nous vous reverrons dans un an. Mais l'aspect le plus important de la sécurité n'a absolument pas été pris en considération comme il aurait dû l'être.

•(1725)

Le président: Il vous reste une minute, M. Julian.

M. Peter Julian: Merci.

Vous avez dit que les vérifications de suivi ne sont pas faites. Est-ce parce qu'il n'y a tout simplement pas assez d'inspecteurs pour les faire ou parce que Transports Canada veut cesser de les faire? Quelle est la conséquence de cela?

M. Michael Wing: Transports Canada n'a pas été capable de maintenir l'échéancier de suivi qui était appliqué autrefois. On a constaté un déclin progressif du nombre de vérifications que

Transports Canada a pu effectuer, à cause de ressources insuffisantes ou d'un nombre d'inspecteurs insuffisant.

Le président: Merci, monsieur Wing.

Je remercie tous les témoins d'aujourd'hui qui nous ont donné des informations que chacun de nous jugera très utile, je n'en doute pas, pour la poursuite de notre travail.

Nous allons maintenant lever la séance mais je demande aux membres du comité directeur de rester cinq minutes de plus car je veux revoir avec eux notre programme de travail pour les trois ou quatre prochaines réunions.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.