



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 037 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mercredi 21 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 mercredi 21 février 2007

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bon après-midi tout le monde et bienvenue à la 37<sup>e</sup> séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006, nous étudions aujourd'hui le projet de loi C-6, la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui Brian Jenner, Greg Holbrook, Brian Boucher, Robert Mather, et Peter Boag.

Au cas où vous comparaissez pour la première fois — ce dont je doute — vous avez chacun sept minutes pour faire votre exposé, et nous vous poserons ensuite une série de questions.

Que celui ou celle qui souhaite commencer prenne la parole.

**M. Brian Jenner (président et directeur général, Helicopter Association of Canada):** Merci, monsieur le président.

Comme vous l'avez mentionné, je m'appelle Brian Jenner. Je suis président et directeur général de la Helicopter Association of Canada, dont je vais vous dire quelques mots pour commencer.

L'association a été constituée en 1994 et chargée de réunir le secteur canadien de l'hélicoptère. Ses principaux objectifs sont les suivants: veiller à la viabilité du secteur canadien de l'hélicoptère; informer le public et les instances gouvernementales à propos de l'industrie; promouvoir la sécurité de vol; élargir les domaines d'utilisation des hélicoptères et mettre en commun les pratiques exemplaires au sein du secteur. Les rôles de l'association sont les suivants, entre autres: définir et résoudre les problèmes; soutenir le secteur en représentant les exploitants en ce qui concerne ces problèmes et ces solutions; organiser, tous les ans, un congrès et un salon professionnel facilitant la communication avec le secteur et au sein de celui-ci. Ce salon annuel est devenu le premier événement en importance au Canada dans le domaine de l'aviation commerciale.

[Français]

La liste des membres de l'association inclut maintenant 70 p. 100 des exploitants d'hélicoptères commerciaux canadiens. C'est une réussite tout à fait étonnante pour un organisme à adhésion volontaire. En raison de la forte adhésion des exploitants d'hélicoptères, l'association a aussi attiré 90 membres associés parmi les fournisseurs de l'industrie.

Les 15 entreprises commanditaires dont l'appui financier est assez remarquable incluent ACROHELIPRO, Westland Helicopter, Bell Helicopter, Textron Canada, Benfield Corporate Risk, Eurocopter Canada, *Helicopter's Magazine*, Honeywell, Pratt and Whitney Canada, Marsh Canada, NAV Canada, Rolls-Royce, Standard Aero, Turbomeca et Willis Global Aviation Canada.

[Traduction]

En plus d'être l'association de l'aviation commerciale la plus représentative au Canada, la HAC nomme un des membres du comité consultatif de Nav Canada. De surcroît, elle est membre de la International Federation of Helicopter Associations et de la International Helicopter Safety Team, dont le but est d'éliminer les accidents d'hélicoptère dans le monde.

Dans le cadre de son travail au sein de la International Helicopter Safety Team, dite IHST, l'association, en collaboration avec l'Aviation civile de Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada, les producteurs d'hélicoptères et les membres de l'association, a joué un rôle déterminant dans l'établissement de l'équipe canadienne conjointe d'analyse de la sécurité des hélicoptères — la JHSAT-CAN — et de l'équipe canadienne conjointe de mise en oeuvre des mesures de sûreté pour les hélicoptères — la JHSIT-CAN.

La JHSAT-CAN est chargée de mener des analyses causales approfondies sur les accidents d'hélicoptère au Canada, d'évaluer les interventions possibles, d'élaborer des recommandations pour chaque catégorie d'accident, de proposer des stratégies d'intervention et d'établir des matrices d'évaluation.

La JHSIT-CAN est chargée d'élaborer des stratégies de mise en oeuvre et des plans d'action en fonction des recommandations de la JHSAT, de coordonner les stratégies de mise en oeuvre avec les organisations responsables, de fixer des mesures de rendement et bien plus encore.

Comme vous pouvez le constater, la HAC est un chef de file dans les méthodes modernes de gestion de la sécurité et de prévention des accidents.

• (1540)

[Français]

Nous partageons avec plusieurs autres organismes certaines inquiétudes en ce qui concerne les amendements proposés à la Loi sur l'aéronautique. Cependant, comme représentants de plusieurs PME de l'aviation, nous sommes surtout préoccupés par un élément qui manque toujours à l'appel. Nous limiterons donc nos commentaires au chaînon manquant du projet de loi C-6, celui qui laisse les PME à la merci de la fonction publique et les laisse sans recours réels contre la menace de destitution par l'entremise d'un avis de suspension ou de révocation du certificat d'exploitation.

[Traduction]

Aux termes de la Loi sur l'aéronautique, il y a plusieurs raisons justifiant l'annulation ou la suspension d'un document d'aviation civile; le certificat d'exploitation d'une compagnie aérienne est le document le plus important pour les transporteurs aériens.

En vertu de l'article 6.9, l'Aviation civile de Transports Canada peut suspendre ou annuler tout document d'un exploitant qui a contrevenu à un règlement ou à une disposition de la loi. En vertu de l'article 7, Transports Canada peut annuler ou suspendre un document sur-le-champs s'il y a un danger immédiat pour la sécurité.

Cependant, c'est l'article 7.1 qui nous intéresse. En vertu de celui-ci, l'Aviation civile de Transports Canada peut annuler ou suspendre le certificat d'un exploitant aérien si ce dernier ne répond plus aux conditions de délivrance ou de maintien en état de validité du document, ou si l'intérêt public l'exige.

Cette disposition nous plaît bien. Nous aimons l'idée que les gens doivent respecter à la lettre les règles relatives à l'obtention et au maintien d'un certificat d'exploitation. Le problème, c'est que Transports Canada commet parfois des erreurs. En effet, d'après nos données, il est en tort 25 p. 100 du temps.

Si le ministère fait erreur, l'exploitant se retrouve sans aucun recours. Théoriquement, il peut interjeter appel de la décision de Transports Canada d'annuler ou de suspendre son certificat d'exploitation aérienne auprès du Tribunal de l'aviation civile.

J'ajouterais aussi que, dernièrement, l'annulation ou la suspension est une des principales mesures prises pour encourager le respect de la loi. Je répète que nous n'avons aucun problème avec cela. Nous voulons que nos concurrents obéissent la loi.

Cependant, quand Transports Canada commence par nous signaler un problème qu'il a découvert et nous signifie ensuite un avis de suspension qui prendra effet dans trente jours, c'est un problème si nous n'avons aucun recours, et nous n'en avons effectivement aucun. Pendant ces trente jours, on peut soumettre une demande d'examen au Tribunal de l'aviation civile, qui, en moyenne, accorde une audience au plus six mois après la date de la demande et rend sa décision au plus un an plus tard. Donc, en attendant que le tribunal nous dise que Transports Canada a tort et que nous avons raison, nous devons suspendre nos activités. Il faut rectifier cela.

La solution est simple. Aux termes du paragraphe 7.1(4), le tribunal a l'autorité de surseoir à la décision du ministre après qu'il ait entendu l'affaire. Ce que nous proposons, c'est d'accorder au tribunal le pouvoir de surseoir à la décision du ministre dès le début du processus. S'inspirant des arguments présentés par le ministre et le titulaire du document, le tribunal devrait pouvoir surseoir à la décision dès le lancement du processus d'audiences.

• (1545)

**Le président:** Merci beaucoup.

M. Holbrook, la parole est à vous.

**M. Greg Holbrook (président national, Association des pilotes fédéraux du Canada):** Bonjour à tous, et merci de m'avoir invité à vous parler cet après-midi.

Je m'appelle Greg Holbrook et je suis le président national de l'Association des pilotes fédéraux du Canada, l'APFC.

Cette dernière représente environ 375 pilotes travaillant à Transports Canada comme inspecteurs de l'Aviation civile. Les membres de l'APFC sont des professionnels qui émettent des licences et inspectent, testent, surveillent, auditent et font respecter les règlements canadiens en matière de sécurité aérienne.

Nous avons de sérieuses réserves à propos du projet de loi C-6 et des systèmes de gestion de la sécurité qu'il prévoit. Pendant des années, Transports Canada a maintenu un niveau de sécurité acceptable grâce à un système de freins et contrepoids et à la surveillance exercée par les inspecteurs chargés de faire respecter les

règlements. Cela a permis d'établir un niveau de sécurité enviable dont jouit maintenant le public canadien.

Le projet de loi C-6 et les SGS prévoient un niveau de sécurité abordable. C'est bien ça, on passe d'acceptable à abordable. Motivé par des coupes budgétaires prévues et une réduction de 50 p. 100 du nombre d'inspecteurs d'ici quelques années, le projet de loi C-6 confiera aux compagnies aériennes le soin d'établir le niveau de sécurité approprié. En vertu des SGS, mis en oeuvre par Transports Canada, ce sont les compagnies aériennes qui décideront du niveau de sécurité pour les voyageurs. Ce niveau de sécurité sera donc établi en fonction des profits des compagnies aériennes.

Cette mesure législative permettrait également aux compagnies aériennes de surveiller elles-mêmes le respect de leurs propres règlements et normes de sécurité. Transports Canada a déjà délégué le contrôle du secteur de l'aviation d'affaires à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires. Le projet de loi C-6 accordera l'immunité aux compagnies aériennes contre les sanctions en leur permettant de traiter elles-mêmes les infractions aux règles de sécurité.

Transports Canada se débarrasse de ses responsabilités en matière de sécurité parce qu'il est incapable de les assumer. Au vu de certaines de ses récentes décisions, Transports Canada renonce déjà à son rôle de surveillance et démantèle le système de freins et contrepoids qui nous a permis d'avoir jusqu'à présent un taux d'accidents relativement faible.

Contrairement à ce que vous ont dit des représentants de Transports Canada, les SGS viennent remplacer des programmes de sécurité clés qui ont déjà été éliminés. En voici quelques exemples.

En décembre 2005, Transports Canada a émis la Directive de l'Aviation n° 39, qui donnait aux compagnies aériennes le soin de faire leurs propres enquêtes sur les infractions et d'adopter leurs propres mesures. Quand Transports Canada reçoit un rapport d'incident qui mériterait qu'on s'y intéresse, quelle qu'en soit l'origine, il le transmet à la compagnie aérienne concernée, lui demandant de traiter l'affaire conformément à son système de gestion de la sécurité. Les inspecteurs de Transports Canada ont reçu l'ordre de ne pas ouvrir d'enquête.

En mars 2006, Transports Canada a torpillé le Programme national de vérification, qui couvrait les 8 principales compagnies aériennes, les 5 plus grands aéroports et les 3 plus importants constructeurs d'aéronefs au pays. Pourquoi? Pour redistribuer les ressources et les fonds prévus pour l'inspection à l'administration des SGS. Les programmes de vérification régionaux sont également en train d'être éliminés.

En octobre 2006, la direction de Transports Canada a soudainement interrompu toutes les enquêtes sur les infractions commises par les compagnies aériennes pour autant qu'elles aient ou qu'elles préparent un SGS. Tous ces dossiers ont été fermés sans qu'aucune mesure n'ait été prise.

La période de validité des Contrôles de compétence pilote a été portée à 2 ans et les tests ne seront plus effectués par les inspecteurs de Transports Canada à partir de décembre 2007. Les compagnies aériennes ont été avisées de contrôler elles-mêmes la compétence de leurs pilotes ou de la faire contrôler par un tiers, ce qui constitue un conflit d'intérêts flagrant.

Les inspecteurs de Transports Canada ne pourront plus compter sur ces contrôles pour mieux comprendre ce qui se passe dans les postes de pilotage. Je signale aussi que, à cause de cette décision, le Canada est en contravention des normes internationales. Pendant des années, Transports Canada n'a pas eu les ressources suffisantes pour inspecter et vérifier adéquatement les compagnies aériennes. Au lieu d'accroître les ressources, il a simplement ordonné à ses employés de mener leurs inspections « en fonction des ressources disponibles ».

• (1550)

Pour vous aider à comprendre comment le rôle des inspecteurs a changé depuis la mise en oeuvre des SGS, j'aimerais comparer la situation passée avec ce qu'on connaît actuellement.

Sous le système qui a permis au Canada d'obtenir le haut niveau de sûreté qu'il connaît actuellement, les inspecteurs étaient sous le capot des avions des compagnies qu'ils contrôlaient et inspectaient. Ils accompagnaient les pilotes en vol. Ils étaient sur place dans les ateliers d'entretien et dans les centres des opérations de vol.

Sous le SGS, il n'y aura plus de vérification ou d'inspection régulière. Nous examinerons les documents des SGS, les rapports des SGS et les structures du système. Nous passons du travail pratique à l'étude de dossiers. Je vous invite à consulter la publication que j'ai distribuée, qui contient les documents à l'appui de mes déclarations.

Compte tenu de ce contexte et de l'insistance de Transports Canada à se débarrasser des inspections de sécurité, il n'est pas étonnant que les inspecteurs soient préoccupés au plus haut point par ces SGS.

Nous avons chargé l'entreprise Pollara de consulter nos membres à propos des SGS. Plus de 65 p. 100 d'entre eux ont rempli le sondage en ligne qui a été effectué entre le 26 janvier et le 2 février. Le résultat le plus alarmant est que les trois quarts des inspecteurs estiment qu'une catastrophe aérienne se produira certainement, ou très certainement, dans un futur proche et que 60 p. 100 d'entre eux croient que les SGS de Transports Canada vont accroître cette probabilité.

Le sondage a aussi révélé que 80 p. 100 des répondants pensent que les SGS vont les empêcher de traiter et de corriger les problèmes de sécurité avant qu'il ne se produisent; 67 p. 100 d'entre eux pensent que les SGS de Transports Canada vont accroître le niveau de risque dans l'aviation au Canada parce que les contraintes financières des compagnies aériennes vont compromettre la sécurité; 77 p. 100 pensent que la confiance du public dans le transport aérien va décroître quand il apprendra l'existence des SGS; et 80 p. 100 pensent que la mise en oeuvre des SGS découle simplement du fait que Transports Canada a de moins en moins de ressources.

Ces perspectives peu rassurantes m'amènent à proposer les recommandations suivantes, que je vous demanderais d'envisager:

Premièrement, demander au ministre de doter l'Aviation civile de Transports Canada des ressources nécessaires au contrôle adéquat de l'industrie.

Deuxièmement, amender le projet de loi C-6 afin que les SGS entraînent les niveaux de sécurité le plus élevé possible et que la détermination des niveaux de risque appropriés ne soit pas laissée entre les mains des compagnies aériennes.

Troisièmement, abroger l'article 5.31 ou, à tout le moins, faire en sorte que les activités de vérification du respect des règlements ne soient pas déléguées aux compagnies aériennes commerciales, dont le but est de faire des profits.

Quatrièmement, prévoir une protection pour les employés qui rapportent des problèmes de sécurité ou expriment leurs inquiétudes à l'organisme de réglementation.

Sur cette dernière recommandation, je sais, d'expérience, qu'il est nécessaire de protéger les dénonciateurs afin d'établir un environnement de signalement « non punitif » qu'on cherche à établir en vertu du projet de loi C-6. La semaine dernière, un haut fonctionnaire de Transports Canada a appelé mon bureau, après avoir appris que l'APFC devait témoigner, et a affirmé que « ce sera problématique » si même un seul inspecteur de TC se présente devant le comité pour témoigner sur des questions de sécurité.

Je ne sais pas si Transports Canada essaie de limiter l'information que vous recevez, mais je ne vois pas de meilleur exemple pour illustrer le besoin de protéger les employés. Et si j'avais cédé à ces pressions et décidé de ne pas témoigner pour vous brosser un tableau exact de la situation dans le cadre de votre étude du projet de loi C-6?

Transports Canada met en jeu la sécurité des voyageurs. À vous de décider si c'est acceptable.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci à vous.

M. Boucher, la parole est à vous.

**Cmdt Brian Boucher (directeur principal, Sécurité des vols, Association des pilotes d'Air Canada):** Merci, monsieur le président et honorables membres du comité.

Bonjour, je suis le commandant Brian Boucher. Je suis directeur principal de la Sécurité des vols pour l'Association des pilotes d'Air Canada. De plus, j'ai été pilote au Canada pendant plus de 30 ans, dont plus de 29 au sein de la compagnie. Nous vous sommes reconnaissants de cette occasion de faire connaître officiellement nos observations à propos du projet de loi C-6, la Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

L'APAC représente les 3 000 employés d'Air Canada qui pilotent sa flotte principale, composée de 200 avions à fuselage étroit et à fuselage large, au Canada et dans le monde entier. Le Règlement de l'air nous touche au quotidien. Il n'est pas exagéré de dire que la sécurité de vol, c'est notre monde, et le mien tout particulièrement depuis plus de 25 ans, étant donné que j'ai participé à l'enquête sur l'accident Dryden et je que travaille avec le juge Moshansky depuis plus de deux ans à mettre en oeuvre les recommandations.

Le ministre des Transports a la responsabilité de réglementer et de superviser l'aviation au Canada. Nous comprenons que le projet de loi a été conçu afin de rendre plus sûr le système d'aviation au Canada, et nous estimons que le SGS constitue un progrès important à cette fin.

Sous le SGS, les transporteurs aériens et leur direction sont davantage responsables du maintien d'une norme de sécurité acceptable. Le règlement exige aussi des compagnies qu'elles trouvent « un moyen efficace de faire participer les employés et leurs représentants dans le processus de mise en oeuvre et de développement continu du système de gestion de la sécurité ». Ces représentants sont toutes les associations au sein de la compagnie, la société, pour laquelle je travaille, Air Canada. Cette participation est essentielle pour que le SGS puisse effectivement accroître la sécurité. Je compare parfois cela à un tabouret à trois pattes. Il n'est pas question de se départir de Transports Canada en tant qu'organe de réglementation; il s'agit plutôt de collaborer tous ensemble afin de former un tabouret à trois pattes — l'organe de réglementation, la compagnie aérienne, la société et ces associations.

La promotion de la culture de la sécurité est un élément clé du SGS, et c'est sur quoi nous devons nous concentrer, sur la culture. Afin d'y arriver, il faut que les employés se sentent libres de signaler les erreurs, les lacunes en matière de sécurité et les violations involontaires du règlement sans crainte — comme c'était le cas pas le passé — d'une poursuite en justice, d'une mesure disciplinaire ou de voir sa réputation entachée. Les données, qui sont déclarées dans leur totalité, sont essentielles au bon fonctionnement du SGS. Ces données seront déclarées seulement si l'identité du déclarant est protégée au plus haut point possible. Cela fait plus de cinq ans que ces données sont recueillies à Air Canada, donc bien avant l'arrivée des SGS.

Prenez l'exemple suivant. Nos pilotes déposent des rapports sur la sécurité de vol. Il y a cinq ans, 3 000 pilotes déposaient en moyenne 300 rapports par années. Aujourd'hui, ils en déposent près de 5 000. Cela illustre bien le changement de culture chez les pilotes: ils savent qu'ils n'ont plus à craindre les mesures disciplinaires.

De surcroît, l'organisme de réglementation doit être capable de surveiller continuellement la mise en oeuvre du SGS ainsi qu'être déterminé à tenir une compagnie aérienne et ses dirigeants responsables de l'élaboration et du maintien de ce système. Il faut que ces dirigeants soient tenus de rendre des comptes. Le rôle de l'organisme de réglementation change sous le SGS, vous le savez déjà. Il ne disparaît pas, et nous espérons qu'il ne disparaîtra jamais. Cet organisme doit surveiller les compagnies afin de veiller à ce qu'elles puissent maintenir l'intégrité du SGS, peu importe comment se portent les affaires.

L'APAC aimerait faire connaître ses préoccupations relativement au projet de loi. Elle est préoccupée par le pouvoir de déléguer les pouvoirs de réglementation, surtout à l'aviation commerciale. La loi ne devrait pas permettre à des compagnies aériennes ou à des groupes de compagnies aériennes d'établir leur propres règlements. Étant donné le contexte commercial extrêmement concurrentiel dans lequel nous nous trouvons, et ce, depuis les dix dernières années, les directeurs de compagnies aériennes n'ont pas l'indépendance nécessaire pour se distancer de leurs objectifs purement économiques.

L'APAC aimerait que le pouvoir de délivrer des licences au personnel soit délégué à des associations professionnelles autonomes de pilotes de ligne, comme c'est le cas dans les domaines médical et juridique. Ainsi, il pourrait y avoir une vérification indépendante des programmes de formation des pilotes de ligne et de la procédure opérationnelle.

● (1555)

Nous avons aussi de sérieuses préoccupations quant à la façon dont les renseignements sur la sécurité — comme les rapports sur la sécurité de vol et les données tirées des programmes d'analyse des données de vol — sont traités dans ce projet de loi. Chaque action, chaque commande effectuée dans la cabine pilote est consignée et enregistrée. Jusqu'à 1 800 paramètres de vol et de systèmes sont contrôlés en tout temps, et ce, pour promouvoir la sécurité de vol. La façon dont les données sont recueillies sous le SGS est très invasive.

Imaginez-vous ce que ce serait dans le cadre du travail que vous faites quotidiennement. Jusqu'à 1 800 paramètres sont enregistrés, c'est-à-dire beaucoup plus que l'enregistreur de conversations de poste de pilotage auquel vous êtes habitué, et l'enregistreur de données de vol. Il y a 1 800 paramètres.

Nous avons réussi à convaincre notre groupe de pilotes de se tenir au fait des tendances et des analyses, afin d'accroître la sécurité de vol au Canada. Nos pilotes ont adopté ce programme. Ça n'a pas été

facile de les en convaincre. C'est grâce à nous, les responsables de la sécurité au sein de notre organisation, que ce programme fonctionne.

À l'heure actuelle, ces données de vol font l'objet d'une entente détaillée entre notre association et Air Canada. Cette entente contribue beaucoup à l'atteinte des objectifs en matière de sécurité de vol. Aux termes de celle-ci, ce sont les responsables de la sécurité à l'APAC, et non la direction d'Air Canada, qui détiennent ces données. Cette mesure de protection nous a permis de cultiver une relation de confiance grâce à laquelle les analyses essentielles des données de sécurité peuvent être mises en commun sans risquer de porter atteinte à la vie privée ou la sécurité des pilotes.

Cette mesure de protection est éliminée par le paragraphe 5.394(1) du projet de loi, qui dit:

En vue de promouvoir la sécurité aérienne, le ministre peut conclure avec tout utilisateur d'aéronef un accord portant sur la collecte, l'analyse, l'utilisation et la communication de renseignements provenant d'un enregistreur de données de vol.

De plus, les dispositions du projet de loi relatives à l'intérêt public laissent à l'entière discrétion des tribunaux la décision d'accorder au ministre le droit d'accéder à tout renseignement sur la sécurité de vol recueilli sous le SGS. Un tel accès non réglementé sera très nuisible à la culture de la sécurité qu'on essaye de promouvoir sous le SGS au sein d'Air Canada et d'autres compagnies aériennes au Canada. Nous nous opposons fortement à l'absence, dans le projet de loi, de mesures de protection des données sur la sécurité.

L'APAC s'oppose aussi fortement à l'exclusion de l'association en tant que partie à une telle entente. C'est là une omission inutile qui nie le droit fondamental à la vie privée et les intérêts des particuliers sans accroître aucunement la sécurité de vol. En Allemagne et en Australie, par exemple, les données de vol des pilotes sont protégées en droit.

L'APAC est très heureuse de pouvoir exprimer ses opinions sur ces questions. Nos membres ont une perspective unique à offrir, et nous sommes déterminés à participer activement et positivement au processus. Les représentants de l'APAC sont toujours disposés à vous rencontrer, ou vos employés, si vous avez besoin d'aide ou de renseignements supplémentaires.

Merci de votre temps et de votre attention.

● (1600)

**Le président:** Merci, M. Boucher.

M. Boag, la parole est à vous.

**M. Peter Boag (président et directeur général, Association des industries aérospatiales du Canada):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, honorables membres du comité, mesdames, messieurs, bonjour. C'est un plaisir d'être parmi vous.

J'aimerais tout d'abord vous présenter Robert Mather, vice-président de l'aviation civile au sein de l'association. Je pense que Robert peut apporter un point de vue unique dans ce débat. En effet, il a travaillé à la Direction de la certification des aéronefs de Transports Canada pendant vingt ans et, plus tard, en tant qu'ingénieur en chef en navigabilité pour une des nos compagnies membres, Pratt & Whitney Canada, pendant près de dix ans.

Au nom des quelque 400 entreprises membres de mon association situées d'un bout à l'autre du pays, je vous remercie de l'occasion qui nous est donnée de comparaître devant vous aujourd'hui. L'industrie aérospatiale est un élément essentiel de l'économie canadienne de la technologie de pointe. Elle compte plus de 75 000 employés qui travaillent à la conception, à l'élaboration et à la production d'aéronefs, de systèmes de bord, de composants d'aéronefs et d'infrastructures qui seront vendus dans le monde entier. En effet, plus de 85 p. 100 des produits de l'industrie est vendu à l'étranger, ce qui reflète bien la haute qualité, la sûreté et la fiabilité des produits et services aérospatiaux canadiens.

Nous sommes heureux de pouvoir vous exposer le point de vue du secteur aérospatial sur la manière dont le projet de loi C-6 aidera à consolider le rôle bien établi et de longue date du Canada en tant que chef de file mondiale en matière de sécurité aérospatiale. Nous croyons que les changements proposés dans le projet de loi dont vous êtes saisis amélioreront le rendement de toutes les personnes concernées, rendement qui contribuera à l'accroissement de la sécurité de l'espace aérien, des appareils et, au bout du compte, des voyageurs, non seulement ici mais dans le monde entier.

Les dispositions du projet de loi C-6, surtout celles liées aux organisations désignées et aux systèmes de gestion de la sécurité, permettront d'ouvrir la voie afin que l'industrie aérospatiale puisse assumer une plus grande part de responsabilité quant à la réglementation de son propre comportement dans les domaines de la loi qui sont largement considérés comme étant à faible risque. Nous accueillons favorablement cette tournure.

Nous estimons que cela ne fait que confirmer ce qui était déjà évident, c'est-à-dire que l'industrie aérospatiale canadienne a atteint sa majorité. Le mandat de cette industrie mûre et axée sur la sécurité est continuellement stimulé par un désir prépondérant de promouvoir la sécurité des voyages aériens et spatiaux. À notre avis, ce projet de loi est un signe de reconnaissance de cette maturité. Il fait fond sur des pouvoirs et des systèmes en matière de délégation qui ont fait leurs preuves, et il est un fier exemple de l'engagement indéfectible du Canada envers les normes de sécurité les plus élevées au monde dans le secteur de l'aviation civile. Nous estimons aussi qu'une surveillance efficace de la sécurité est essentielle au maintien de la confiance des voyageurs, sans compter celle de nos partenaires commerciaux du monde entier.

Les entreprises membres de l'AIAC ont collaboré avec des employés de Transports Canada à l'élaboration des systèmes de gestion de la sécurité définis dans le projet de loi dont vous êtes saisis, mesures qui, selon nous, accroîtront la sécurité aérienne en favorisant une culture de la sécurité, dont a parlé le commandant Boucher, tout en permettant à l'industrie d'être plus efficace.

Les renseignements fournis par Transports Canada ont permis à ces entreprises d'avoir les outils dont elles auront besoin quand le projet de loi C-6 sera adopté et que les règlements d'exécution consécutifs au projet de loi seront promulgués.

L'industrie aérospatiale du Canada compte un bon nombre de petites et moyennes entreprises; certaines d'entre elles ont exprimé des préoccupations comme quoi les plus petits joueurs trouveraient peut-être que ces SGS sont trop difficile ou trop coûteux à mettre en oeuvre. Des hauts fonctionnaires de Transports Canada nous ont assurés qu'on répond actuellement à ces préoccupations. Le gouvernement a démontré sa volonté d'ajuster les systèmes de gestion de la sécurité en fonction de la taille des entreprises, et s'est engagé à travailler avec ces dernières pour s'assurer que les SGS

soient mis en oeuvre économiquement, efficacement sur le plan de la sécurité, et le plus vite possible.

Favoriser un régime de réglementation en matière de sécurité aérienne qui fait la promotion de l'utilisation responsable de la déclaration volontaire, dans certaines circonstances, est une étape importante de l'évolution de l'industrie aérospatiale en tant qu'entreprise citoyenne responsable. De son côté, nous nous attendons du gouvernement qu'il assume toute la responsabilité en ce qui concerne la manipulation et la protection, dans la plus stricte confidentialité, de toutes les données de sécurité recueillies. Entre-temps, nous avons hâte de travailler avec vous, membres de ce comité, ainsi qu'avec les représentants de Transports Canada, à mesure que les dispositions du projet de loi sont mises en oeuvre.

La disposition portant sur les organisations désignées reflète particulièrement bien les objectifs exposés dans le plan Vol 2010 de Transports Canada. Nous espérons d'autres partenariats de la sorte entre le gouvernement et l'industrie, lesquels rendent bien, selon nous, l'esprit de l'engagement à long terme à l'égard de la sécurité aérienne. Nous nous attendons à ce que le projet de loi C-6 nous mette sur la voie vers nombreux des objectifs établis par Transports Canada dans le document Vol 2010, objectifs que l'industrie aérospatiale endosse pleinement, dans l'intérêt primordial de la sécurité.

Merci, je suis à votre disposition pour répondre aux questions.

• (1605)

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Bélanger, c'est à vous.

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

[Français]

Merci, messieurs, d'être parmi nous aujourd'hui.

[Traduction]

Les témoignages que nous avons entendus aujourd'hui sont assez inquiétants. M. Holbrook, tout le monde voudra sûrement que je vous pose avant tout la question suivante: Qui? Mais avant cela, j'aimerais savoir s'il existe un lien entre votre association et l'Association des pilotes d'Air Canada. Avez-vous des membres en commun?

**M. Greg Holbrook:** Aucun, monsieur. Nous sommes entièrement indépendants.

**L'hon. Mauril Bélanger:** D'accord, je voulais simplement m'en assurer.

Il est frappant de constater combien les opinions divergent, celles des inspecteurs — votre association, M Holbrook — des pilotes, de l'association de M. Boucher. J'ai toujours dit que chaque histoire a trois versions: la vôtre, la mienne, est les faits. Mais en l'occurrence, il semble y avoir encore plus de versions.

Vous avez dit, et je cite — car j'estime qu'il est important que nous allions au fond des choses — que la semaine dernière, un haut fonctionnaire de Transports Canada a appelé votre bureau et a dit — vous l'avez cité — que « ce sera problématique » si même un seul inspecteur de TC — je suppose qu'il s'agit de Transports Canada — se présente devant le comité pour témoigner sur des questions de sécurité.

Qui vous a appelé, monsieur? Je vous rappelle que, bien entendu, tout ce que vous dites sera rendu public, comme il se doit.

**M. Greg Holbrook:** Eh bien, pour tout dire, c'était M Preuss.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Le directeur général de...

**M. Greg Holbrook:** Le directeur général de l'aviation civile.

**L'hon. Mauril Bélanger:** L'aviation civile. Pouvez-vous m'en dire davantage? Avez-vous discuté avec ce monsieur?

**M. Greg Holbrook:** Non. J'étais en déplacement quand il a appelé. Mon assistante m'a dit que mon bureau avait reçu cet appel. Je lui ai tout de suite demandé de bien vouloir le rappeler et lui dire que j'allais comparaître personnellement et qu'aucun inspecteur de Transports Canada ne comparaitrait.

•(1610)

**L'hon. Mauril Bélanger:** Vous êtes donc ici à titre de représentant des inspecteurs.

**M. Greg Holbrook:** C'est cela.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Avez-vous parlé de cette conversation, ou plutôt de cet avertissement à propos du fait qu'aucun inspecteur ne devrait comparaître, à un inspecteur?

**M. Greg Holbrook:** Non, je n'ai pas eu le temps de communiquer cet élément d'information à nos membres.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Y avait-il des inspecteurs qui voulaient comparaître?

**M. Greg Holbrook:** On ne les a pas invités à comparaître. Si on les avait invités, je pense qu'ils auraient été réticents à le faire de crainte qu'il leur arrive quelque chose sur le plan professionnel.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Le comité voudra éventuellement prendre ses propres mesures relativement à ce que vous venez de dire.

M. Boag, vous avez dit — j'ai la version française de votre document, et vous avez fait votre exposé en anglais — qu'on avait assuré qu'on répond aux préoccupations des petites entreprises relativement au coût de la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité.

Une fois de plus, j'aimerais savoir à qui vous avez parlé. Quel fonctionnaire de Transports Canada vous a dit qu'on était en train de répondre aux préoccupations relatives au coût des SGS pour les petites entreprises? D'abord, avec qui avez-vous eu ces conversations?

**M. Peter Boag:** Je ne peux pas vous le dire, parce que j'ignore exactement qui a dit cela, mais c'était au cours des larges discussions que nous menons avec Transports Canada dans le cadre de notre système de comité auquel participent nos compagnies membres.

Au cours des discussions sur la mise en oeuvre des SGS, certaines petites entreprises se sont dites préoccupées par le risque qu'il soit trop difficile pour elles de mettre sur pied l'infrastructure nécessaire à l'établissement d'un SGS. On s'est ensuite penché sur la question. Au bout du compte, ce système pourra être adapté en fonction des moyens de l'entreprise concernée. Il ne faut pas croire que les petites entreprises devront mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité et une infrastructure semblables à ce que met en oeuvre Air Canada ou un important fabricant. C'est un système qui s'adapte.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Quelle indication a-t-on donné à vous ou à votre association comme quoi on se penchait sur la question? Vous êtes maintenant convaincu. Qu'est-ce qu'on vous a dit pour que vous soyez convaincu?

**M. Peter Boag:** Bob, pourriez-vous la prendre, celle-là? Vous avez participé plus étroitement à certaines de ces discussions.

**M. Robert Mather (vice-président, Aviation civile, Association des industries aérospatiales du Canada):** Oui, merci.

Ce que monsieur Boag a dit vient des discussions que nos compagnies membres ont eues avec les différents groupes de travail que l'administration de l'aviation civile a créés pour mettre en oeuvre les SGS. Les représentants de Transports Canada ont tenu à l'échelle du pays de nombreuses séances d'information auxquelles nos membres, entre autres, ont participé, et ces questions ont été posées directement aux gestionnaires de Transports Canada qui mettent en oeuvre les SGS. Ces gens nous assurent que...

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je comprends, mais sur quoi vous fondez-vous pour être rassuré — sur le simple fait qu'ils disent qu'ils s'occupent de ces questions ou sur une preuve qu'ils s'en occupent réellement?

**M. Robert Mather:** Nous élaborons avec eux les normes et les règlements qui seront nécessaires pour mettre en oeuvre les SGS. Alors, en fait...

**L'hon. Mauril Bélanger:** Alors, il n'y a aucune preuve que... Non, je ne conclurai pas pour vous. Vous a-t-on prouvé qu'on s'occupait des préoccupations des petites entreprises quant au coût des SGS ou avez-vous simplement reçu des assurances de la part des représentants?

**M. Robert Mather:** Nous collaborons avec Transports Canada à l'élaboration des règlements...

**L'hon. Mauril Bélanger:** Donc aucune preuve, mais des assurances?

**M. Robert Mather:** Je ne crois pas que nous ayons d'assurances écrites.

**L'hon. Mauril Bélanger:** D'accord.

**M. Brian Jenner:** Monsieur le président, je pourrais répondre à cette question.

Il y a environ deux ans, presque trois maintenant, j'ai recommandé à Transports Canada, dans le contexte d'une des réunions dont Bob a parlé, de procéder à un projet pilote pour mettre à l'essai les SGS dans les petites et moyennes entreprises, comme on l'avait fait avant de les implanter chez Air Transat et Air Canada, par exemple.

Transports Canada a accepté cette recommandation et a conçu un projet pilote, en collaboration avec la HAC, entre autres. Une vingtaine de compagnies ont participé je crois.

D'après ce que j'ai entendu en ce qui a trait aux hélicoptères et à l'entretien des hélicoptères également, le processus a été productif. La rétroaction que j'ai eue de Transports Canada... Je ne pourrais pas vous dire aujourd'hui qui m'a dit quoi que ce soit, mais je sais que le processus progresse et que nous examinons comment adapter les SGS aux petites et moyennes entreprises. C'est donc un outil utile et non simplement un autre exercice théorique.

Je suis certain que les SGS pourront être adaptés aux petites entreprises et que ces dernières y trouveront également leur compte.

•(1615)

**Le président:** Merci, monsieur Bélanger.

Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Merci.

Bonjour, messieurs. J'ai été surpris, moi aussi, par les commentaires de M. Holbrook, de l'Association des pilotes fédéraux du Canada. Ils confirment les appréhensions que nous avons dès le départ à l'égard de ce projet de loi dans son ensemble.

Votre rapport suscite sûrement beaucoup de questions. Vous parlez de compressions budgétaires prévisibles et d'une réduction de 50 p. 100 du nombre d'inspecteurs d'ici quelques années. Je voudrais savoir sur quoi se fondent vos affirmations. Avez-vous des documents précis qui les justifient?

[Traduction]

**M. Greg Holbrook:** Les documents qui traitent de la réduction du nombre d'inspecteurs renvoient aux études démographiques réalisées dans la fonction publique et au ministère qui prévoient que de 40 p. 100 à 50 p. 100 des inspecteurs seront admissibles à retraite au cours des prochaines années. Il pourrait donc y avoir une réduction causée par l'attrition, les départs à la retraite et le vieillissement.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Ces réductions de personnel sont-elles attribuables au projet de loi présentement à l'étude, qui permettrait de réduire le personnel prévu par le ministère des Transports?

[Traduction]

**M. Greg Holbrook:** Cette réduction du personnel ne découlera pas directement du projet de loi à l'étude. Je crois que les initiatives que contient ce projet de loi font partie du plan de Transports Canada pour composer avec le manque de personnel et l'absence d'un programme pour recruter et remplacer ces personnes.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Par ailleurs, vous recommandez d'annuler l'article 5.31, qui traite d'organismes désignés pour contrôler les petites compagnies. Les compagnies majeures de transport aérien ont déjà leur propre système de contrôle.

Prévoyez-vous que ce soit plutôt les petites compagnies qui soient réglementées par un organisme désigné?

[Traduction]

**M. Greg Holbrook:** De notre point de vue, l'article 5.31 permettra de déléguer complètement l'établissement des normes de sécurité et le contrôle de la conformité à ces normes à tous les secteurs de l'industrie, non seulement aux petits ou aux grands exploitants. D'après ce que nous comprenons, aux termes de cette disposition, le ministre pourra accorder cette capacité sans restriction à n'importe quel secteur de l'industrie.

[Français]

**M. Robert Carrier:** À votre avis, les compagnies majeures de transport aérien sont-elles déjà bien organisées en matière de gestion de la sécurité? Prenons comme exemple l'entreprise de M. Boucher.

[Traduction]

**M. Greg Holbrook:** Comme en témoigne notre sondage, 92 p. 100 de nos membres estiment que le concept des SGS est bon. Ce que nous disons aujourd'hui, c'est que le problème se situe au niveau de l'application et du passage à un autre programme de surveillance.

Monsieur Boucher a parlé de plusieurs bonnes initiatives qui encouragent la communication en matière de sécurité au sein des entreprises, mais elles ne constituent pas pour autant une raison d'interrompre les activités de surveillance réglementaire qui nous ont permis d'atteindre le niveau de sécurité d'aujourd'hui.

• (1620)

[Français]

**M. Robert Carrier:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Julian.

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

Merci à tous les témoins d'être ici présents.

Monsieur Holbrook, votre présentation était très impressionnante et détaillée. Comme nous venons de recevoir ce matériel, nous n'aurons évidemment pas le temps d'approfondir tout ce que vous nous avez soumis.

Je demande officiellement, monsieur le Président, que nous réinvitions monsieur Holbrook. Nous ne pouvons tout simplement pas examiner toute l'information qu'il a présentée aujourd'hui.

Pour commencer, monsieur Holbrook, je veux revenir sur ce que monsieur Bélanger a dit au sujet du message que vous avez reçu de monsieur Preuss. Croyez-vous qu'il s'agissait d'une tentative d'intimidation?

**M. Greg Holbrook:** J'ignore qu'elles étaient les intentions de monsieur Preuss.

**M. Peter Julian:** Mais, il y a certainement dû y avoir une indication que ce ne serait pas bien perçu.

**M. Greg Holbrook:** J'ai cru comprendre que Transports Canada n'aurait pas vu d'un bon oeil que des inspecteurs en service témoignent devant le comité.

**M. Peter Julian:** Et implicitement, qu'il pourrait peut-être y avoir des conséquences.

**M. Greg Holbrook:** J'ai donc conclu que j'étais la seule personne en mesure de vous parler de ce message pour que vous puissiez disposer de...

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nous avons laissé ce témoin parler, mais en réalité il n'a pas pris part à cette conversation. Il raconte ce qu'il a entendu dire. Ce que je retire du témoignage jusqu'à présent, c'est qu'il n'a pas eu cette conversation.

**M. Greg Holbrook:** Je n'ai pas parlé directement à la personne en cause, non. C'était un message de mon...

**M. Brian Jean:** Comment peut-il donner une interprétation quand il n'a pas entendu le ton emprunté? Il n'a même pas entendu les mots exacts. Le comité n'a très certainement pas à être saisi de ceci. Si nous invitons la personne qui a eu cette conversation, ce serait différent.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur le président, le témoin a le droit de nous rapporter les conversations qu'il a tenues. Ce n'est pas à nous d'en faire l'interprétation. Il ne dit pas n'importe quoi. C'est écrit dans un texte qui a été déposé. Je pense qu'il peut en parler. Il existe un rapport, et il est pratiquement signé.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Zed.

**M. Paul Zed (Saint John, Lib.):** Monsieur le président, je suis d'accord avec mon collègue du Bloc. Ce n'est pas un tribunal ici. Le témoin n'a pas décrit les choses autrement.

Ce point préoccupe grandement certains députés. Je suis certain que cela vous perturbe beaucoup, monsieur Jean.

Il nous a averti qu'il n'était pas directement en cause. Je ne vois pas ce qu'il y a de mal à ce qu'il poursuive. Nous comprenons la nature de ce qu'il dit. Ce témoin n'est pas dupe. Il sait exactement ce qu'il pensait que le message à son intention comportait et il sait dans quel ton il a été donné.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, honnêtement, il n'était pas présent. Il n'a pas entendu le ton. Il ne sait même pas quels mots ont été utilisés et il interprète une conversation à laquelle il n'a pas participé.

Nous nous sommes complètement écartés du sujet. C'est tout simplement inapproprié, monsieur le président. Si le comité veut inviter le témoin qui a réellement entendu cette conversation téléphonique, cela conviendrait. Je n'ai pas de problème avec cela. Je serais même reconnaissant. Nous aimerions aller au fond de la question. Cependant, il me semble ridicule de demander à ce témoin d'interpréter une conversation téléphonique à laquelle il n'a pas participé.

**M. Ed Fast (Abbotsford, PCC):** Oui et consacrer toute une réunion en se basant sur ces hypothèses.

**Le président:** Monsieur Julian, veuillez continuer s'il vous plaît.

**M. Peter Julian:** Merci, monsieur le président.

J'espère que les députés des deux côtés de la table prendront très au sérieux cette question et j'espère sincèrement qu'ils aillent au fond des choses.

Je suis tout à fait d'accord avec messieurs Bélanger et Laframboise, et je crois que le comité devra revenir sur la question. Je poursuivrai, cependant, car notre temps est limité aujourd'hui et nous ne pouvons tout simplement pas poser à monsieur Holbrook toutes les questions qui découlent de sa présentation très éclairée.

Je veux revenir sur les étapes dont vous avez fait état dans votre mémoire. Tout d'abord, en décembre 2005, Transports Canada a publié la directive n° 39 de l'Aviation civile qui, selon vous, confiait les enquêtes en matière d'application au consultant du transporteur aérien. Cela s'est produit au milieu de la campagne électorale. Je ne sais même pas si le gouvernement de l'époque était au courant.

Pouvez-vous parler de la publication de cette directive — la date de publication serait utile, si vous l'avez — et nous dire si le nouveau ministre des Transports a été mis au courant, si le ministère des Transports a pris des mesures pour retirer cette directive et, bien sûr, quelles sont les conséquences?

•(1625)

**M. Greg Holbrook:** Vous trouverez à l'onglet 2 de votre cahier d'information une copie de cette directive qui demeure en vigueur sur le site web de Transports Canada. Cette directive a pris effet le 16 décembre 2005 et je crois comprendre qu'elle s'applique toujours. Elle vise tous les secteurs fonctionnels de l'Aviation civile qui sont responsables du contrôle ou de la certification du milieu aéronautique ainsi que ceux qui sont responsables de l'application de la loi et des enquêtes relatives aux infractions aux règlements.

Pour ce qui est de savoir à qui, au ministère, on a recommandé d'approuver et de publier ce document, je n'en ai pas la moindre idée.

Comme je ne travaille pas au ministère, je peux simplement me prononcer sur le contenu de cette publication ministérielle.

**M. Peter Julian:** Merci.

Je trouve très préoccupant qu'un document d'une telle importance ait été publié au milieu d'une campagne électorale.

Quel serait donc l'impact de cette directive?

**M. Greg Holbrook:** Si vous vous rendez sur le site web pour examiner la politique d'application de la loi et les procédures précises que les inspecteurs doivent suivre, vous verrez qu'ils ne doivent prendre aucune mesure en matière d'application de loi ou d'enquête lorsqu'ils sont informés d'un événement concernant une entreprise qui a un SGS ou qui est en train d'en mettre un en place. Ils doivent s'en remettre à l'inspecteur responsable de l'entreprise qui transmettra l'information directement à l'entreprise et qui demandera qu'elle s'occupe de l'enquête et qu'elle examine l'événement selon son système de gestion de la sécurité.

Le seul problème possible serait l'existence d'une preuve directe d'actes fautifs intentionnels au départ. Cependant, s'il n'y a jamais d'enquête, il est très peu probable qu'un rapport initial fournisse cette information à l'inspecteur.

**M. Peter Julian:** Donc, les inspecteurs ont essentiellement été avisés de ne pas inspecter.

**M. Greg Holbrook:** De ne pas inspecter les événements rapportés dans le cas des entreprises qui ont un SGS.

**M. Peter Julian:** Oui, d'accord. C'était la première étape.

Maintenant la deuxième est survenue en mars 2006 quand Transports Canada a mis fin au programme national de vérification qui visait les principaux transporteurs aériens, les principaux aéroports et les constructeurs d'aéronefs. Quel est l'impact d'avoir mis fin au programme national de vérification? Quel était le rôle du programme national de vérification et quelles sont les conséquences de l'avoir éliminé?

**M. Greg Holbrook:** Il n'y a plus maintenant d'équipes multidisciplinaires composées d'experts — des pilotes, des mécaniciens d'entretien, du personnel des marchandises dangereuses, du personnel de la sécurité des cabines — qui, sur une base régulière, vont examiner en profondeur les activités des transporteurs aériens. Transports Canada n'effectuera plus que des inspections ciblées au besoin lorsqu'il aura des raisons de croire qu'il doit faire un examen.

Cependant, comme le ministère n'examine plus les rapports sur les événements, qu'il compte sur les entreprises pour faire rapport dans le SGS et qu'il a mis fin aux visites de vérification sur une base régulière, nos membres se demandent quand le ministère visitera ces exploitants.

**M. Peter Julian:** Donc, si on additionne ces deux éléments, le programme de vérification comportait une série d'inspections régulières aussi importantes que les vérifications comptables visant à éviter et à prévenir le type de gestion à la Enron que l'on voit parfois.

En mettant fin au programme national de vérification, on élimine toute tentative de faire des vérifications régulières. Si je comprends bien, la directive n° 39 ne permettrait pas qu'on procède à de telles inspections, même si des problèmes surgissent.

**M. Greg Holbrook:** C'est ce que nous pensons. Cette directive a pour conséquence d'éliminer les examens réguliers et indépendants des opérations aériennes effectuées par une tierce partie à l'extérieur de la compagnie.

• (1630)

**Le président:** Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Holbrook, vous représentez quelque 375 pilotes qui sont des inspecteurs, n'est-ce pas?

**M. Greg Holbrook:** Oui, ce sont inspecteurs à Transports Canada.

**M. Ed Fast:** C'est en leur qualité d'inspecteurs, non de pilotes de lignes, que vous êtes leur agent négociateur, leur porte-parole. Est-ce exact?

**M. Greg Holbrook:** C'est exact.

**M. Ed Fast:** Peut-on dire que vous vous préoccupez des pertes d'emplois chez vos membres, bien au-delà des questions de sécurité?

**M. Greg Holbrook:** L'inquiétude ici n'est pas au niveau des pertes d'emplois. Il y a beaucoup plus de travail que ce que nos membres peuvent faire. Même si nos membres doivent délaissé les vérifications et les inspections qu'ils faisaient dans le passé pour évaluer les SGS, il y aura encore beaucoup plus de travail que ce qu'ils peuvent faire.

**M. Ed Fast:** C'est intéressant. À notre dernière réunion, le syndicat nous a déclaré qu'à son avis il y avait déjà moins d'inspecteurs et qu'il y en aurait encore moins si les SGS étaient implantés.

**M. Greg Holbrook:** Si vous allez à l'onglet 9 du cahier d'information, vous verrez le nombre de nos membres qui sont inspecteurs à Transports Canada. Leur nombre baisse, mais je ne crois pas qu'il y ait un programme ministériel qui vise à éliminer tout un groupe d'employés. La réalité démographique étant ce qu'elle est, des gens quitteront sur une base continue. Ce que l'on doit se demander, c'est s'ils seront remplacés.

**M. Ed Fast:** Peut-on dire que vous vous inquiétez de l'attrition dans votre organisation?

**M. Greg Holbrook:** Je suis très inquiet et j'ai soulevé la question avec le ministère. Selon nos statistiques, nous sommes au même point où nous étions il y a quelques années quand le ministère disposait d'importants programmes de recrutement et de rétention, et qu'il craignait une pénurie d'inspecteurs. J'ai soulevé la question en indiquant que nous étions revenus aux mêmes niveaux, et personne ne parle de pénurie.

**M. Ed Fast:** Nous avons peu de temps, je vous remercie donc de vos observations.

En votre qualité d'agent négociateur, votre préoccupation première n'est pas d'assurer la sécurité du transport aérien, mais bien de représenter vos membres. N'est-ce pas?

**M. Greg Holbrook:** C'est exact.

**M. Ed Fast:** D'accord, votre rôle n'est donc pas comme celui du BST, qui se concentre sur la sécurité.

**M. Greg Holbrook:** Non.

**M. Ed Fast:** Si je pose ces questions, c'est que je suis surpris des témoignages que nous avons entendus. Nous avons eu des représentants du Bureau de la sécurité des transports et de Transports Canada. M. Boucher est venu représenter les pilotes d'Air Canada. Des représentants d'autres associations de pilotes sont venus représenter quelque 60 000 pilotes de l'Amérique du Nord. M. Jenner et M. Boag ont témoigné. Tous ont parlé très favorablement du projet de loi C-6. Certains ont exprimé de petites réserves, comme M. Jenner, mais je crois que nous pouvons régler certaines de ces préoccupations.

Cependant, l'industrie, dans son ensemble, considère qu'il s'agit d'un grand pas en avant. En fait, j'aimerais citer le capitaine Dan Adamus de l'Association des pilotes de lignes aériennes qui a vraiment résumé le tout de façon très succincte. Il appuie le projet de loi. Pourquoi? C'est « le prochain grand bond en avant en matière de sécurité aérienne ». Il est très en faveur des SGS. Il dit qu'ils établissent la responsabilisation des hauts paliers de direction des compagnies en matière de sécurité et permettent de rapporter des événements reliés à la sécurité sans crainte de représailles. Il voit là un cadre chapeautant les règlements de sécurité actuels.

Il ne s'agit pas, comme vous l'avez laissé entendre, de supprimer un règlement, de laisser un vide et de le combler avec les SGS. C'est une combinaison des deux, et presque tous les autres témoins...

**Une voix:** Tous les autres.

**M. Ed Fast:** ... ont beaucoup insisté sur le fait qu'il s'agissait d'une amélioration globale de la sécurité aérienne.

Je dirais donc que vous avez soulevé des préoccupations, mais qu'elles ne concernent pas le résultat net. L'enjeu ici n'est pas la réduction du nombre d'inspecteurs dans votre unité de négociation. Ce qui nous préoccupe, c'est...

**M. Peter Julian:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous participons aux audiences d'un comité et nous sommes censés poser des questions. Si M. Fast veut prononcer un discours, il peut le faire à la Chambre des communes. Nous sommes ici pour poser des questions aux témoins et j'espère, monsieur le président, que vous lui demanderez de le faire.

**M. Ed Fast:** En toute déférence, monsieur le président, à plusieurs reprises, nous avons entendu M. Julian parler longuement et monopoliser notre temps pendant des heures par ses discours. Je ne suis pas en train de faire un discours; je précise mes questions et m'assure d'avoir bien compris les réponses qui m'ont été données. J'ai posé beaucoup de questions à M. Holbrook et je crois que nous en sommes au point où je comprends son point de vue.

Je ne vous blâme pas à ce sujet. Vous représentez les membres de votre association.

• (1635)

**Le président:** Monsieur Fast, je dirai seulement qu'il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement. Je vous prie de continuer et peut-être, de passer à vos questions.

**M. Ed Fast:** Merci.

Je terminerai en disant ceci. En définitive, le rôle de ce comité, c'est d'améliorer la sécurité du transport aérien —la sécurité du transport aérien en général—au Canada. La plupart des témoignages que nous avons entendus à cette table nous confirment que le projet de loi C-6 atteint réellement cet objectif. Malgré tout le respect que j'ai pour les membres de votre association, je voudrais m'assurer que nous ne nous attardions pas aux choses comme le nombre d'inspecteurs qui garderont leur emploi, mais que nous mettions plutôt l'accent sur l'effet net de ce projet de loi sur la sécurité du public.

Cela met fin à mes commentaires, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Fast.

Monsieur Zed.

**M. Paul Zed:** Merci, monsieur le président.

J'essaie de comprendre les nuances ici et je me rends compte que M. Fast se présente à cette table avec beaucoup plus d'expérience que moi, faisant partie de ce comité depuis plus longtemps. Comme je suis nouveau au comité, si je pose une question idiote, vous pourriez m'aider.

Vous avez fait une distinction intéressante, Monsieur Holbrook. Vous avez utilisé les mots « acceptable » et « abordable ».

**M. Greg Holbrook:** C'est exact.

**M. Paul Zed:** J'aimerais savoir comment les autres témoins ont réagi à l'information qui nous a été présentée.

Monsieur Boucher, monsieur Boag ou monsieur Jenner, quand M. Holbrook a prononcé ces paroles, est-ce que cela vous a inquiétés de quelque façon que ce soit?

**M. Peter Boag:** Je serai très heureux de répondre à cette question.

Oui, cela m'a inquiété parce que, de notre point de vue, il est certain que la sécurité, c'est la sécurité. Dans notre industrie, la concurrence est féroce, et la sécurité et la fiabilité des produits aéronautiques constituent un élément clé de cette concurrence. Ce n'est pas du tout dans l'intérêt de l'industrie de chercher à faire des économies en fabriquant des produits qui offrent moins de garantie en matière de sécurité, parce que, en fin de compte, commercialement, cela ne serait pas dans notre intérêt. La sécurité et la fiabilité constituent donc un élément clé de la qualité des produits que les membres de notre industrie doivent fabriquer s'ils veulent rester en affaires.

**M. Paul Zed:** D'accord. Merci.

Monsieur Jenner.

**M. Brian Jenner:** Nous estimons que la sécurité se présente en trois dimensions et en couleur, plutôt qu'en deux dimensions et en noir et blanc. Pour nous, c'est la sécurité qui compte avant tout. L'objectif premier de toute la tendance actuelle à utiliser des systèmes de gestion de la sécurité, ou SGS, et à responsabiliser les gens, c'est la sécurité. Si, en même temps, nous réussissons à devenir plus efficaces, à faire un meilleur travail et à mieux gérer les ressources que les contribuables mettent à notre disposition, tant mieux, mais la sécurité demeure notre objectif premier.

La raison pour laquelle la sécurité est notre objectif premier, c'est que la concurrence est très forte sur notre marché. Dans l'industrie de l'hélicoptère, la concurrence est très, très forte, et si nos aéronefs ne répondent pas aux normes de sécurité, ils ne sont pas fiables. La sécurité et la fiabilité sont indissociables: si un aéronef ne répond pas aux normes de sécurité, c'est parce qu'il est mal entretenu. S'il ne répond pas aux normes de sécurité, c'est que ceux qui l'exploitent

sont mal formés. S'il est mal entretenu et que les gens qui l'exploitent sont mal formés, il ne sera pas fiable et nos clients iront ailleurs.

**M. Paul Zed:** Merci.

Je vais agir un peu à titre de président pour mes questions parce que j'en aurais encore quelques unes à poser.

Monsieur Boucher.

**Cmdt Brian Boucher:** Merci.

Bien, d'après mon expérience personnelle - parce que depuis quelques années, je travaille avec les SGS -, je peux vous dire que ce n'est pas la question d'abordabilité qui m'intéresse, ni celle de déterminer ce qui est abordable et ce qui ne l'est pas. Je peux seulement vous dire que, à ma connaissance, Air Canada, ma compagnie aérienne, a investi plus de 10 millions de dollars dans un système d'analyse des données de vol. Notre compagnie a payé très cher pour élaborer un programme d'analyse des données de vol en vue d'améliorer la sécurité. Nous n'étions pas obligés de le faire. Nous avons décidé d'investir dans ce système en 1998 et cela nous a coûté très cher.

Je peux aussi vous dire que nous effectuons des enquêtes de sécurité des vols. L'année dernière, nous en étions à la 22<sup>e</sup> enquête, je crois. Dans le passé, nous permettions au Bureau de la sécurité des transports du Canada d'effectuer ces enquêtes, mais il n'a pas assez de ressources pour toutes les faire. Nos pilotes et notre compagnie aérienne ont payé cher de leur temps pour effectuer les enquêtes de sécurité des vols. Nous investissons beaucoup dans les SGS, mais nous profitons des retombées qu'ils produisent.

● (1640)

**M. Paul Zed:** Bon, il me reste quelques points à ajouter et j'aimerais avoir vos réactions.

Vous avez tous parlé de sécurité, mais il y a aussi la question de la réputation internationale du Canada. Quand j'entends dire que nous n'avons pas de mesures de sécurité pour nous protéger et que d'autres pays comme l'Allemagne et l'Autriche sont en train d'adopter certaines dispositions à cet égard - notre réputation internationale n'est-elle pas importante?

Je pose la question aux témoins ou à quiconque désire y répondre.

**Cmdt Brian Boucher:** Notre réputation internationale compte et notre pays a lui aussi imposé un SGS par voie législative.

Je dis qu'il faut s'assurer que le projet de loi C-6 renferme des dispositions qui protègent la sécurité des données. Si on ne protège pas les données, je peux vous dire dès maintenant que nos pilotes ne vont pas faire de rapports. Nos pilotes vont faire avorter le programme d'analyse des données de vol de plus de 10 millions de dollars. Croyez-moi, il y a bien des gens au sein de l'industrie qui aimeraient mettre la main sur ces données.

Nous ne retenons pas les renseignements. Nous voulons qu'ils soient dépersonnalisés. Nous voulons prendre ces renseignements et collaborer avec les autres pays du monde, afin d'améliorer la sécurité des vols.

Nous sommes des chefs de file. Nous, pilotes d'Air Canada, voulons participer au programme, mais nous voulons être protégés. Or, le projet de loi C-6 ne nous fournit pas cette protection.

**M. Paul Zed:** Mon impression générale est que nos témoins ne sont pas seulement préoccupés par les normes de sécurité et notre réputation internationale, mais aussi par la nécessité d'être très prudents, afin d'éviter de déléguer trop de pouvoirs à l'ensemble de l'industrie du service aérien commercial. Est-ce que j'exagère? Ce que je viens de dire est-il exagéré, par rapport au consensus qui existe entre les témoins qui sont ici?

**Cmdt Brian Boucher:** Quant à moi, vous avez raison. Nous avons encore besoin de la présence d'agents chargés de la réglementation pour faire le travail.

Ce processus va prendre du temps. La mise en place du SGS ne va pas se faire du jour au lendemain. Cela va prendre cinq ou dix ans. Il va falloir du temps pour changer la culture. Nous n'en sommes pas encore là et on ne sait pas combien de temps il faudra.

**M. Paul Zed:** Monsieur le président, est-ce que tous les autres témoins pourraient répondre à cette question?

**M. Brian Jenner:** Je vais essayer d'y répondre.

Le SGS n'est pas un échange de pouvoirs et il ne va pas exclure Transports Canada. Il s'agit d'un partenariat avec Transports Canada, en vertu duquel nous unissons les forces et les outils que possèdent Transports Canada. Nous en faisons une meilleure utilisation et nous les unissons aux outils que possède le secteur de l'aviation.

Les inspecteurs de Transports Canada ne peuvent pas être partout. Par contre, les aviateurs, les pilotes, les ingénieurs et les gestionnaires peuvent être partout et nous le sommes. Si nous pouvons être habilités à faire un meilleur travail de gestion de la sécurité, tout le système s'en trouvera beaucoup plus sécuritaire.

**M. Peter Boag:** Je suis tout à fait d'accord avec ce point de vue. Je pense que le mot clé est « habilité ».

Il s'agit d'un secteur de la sécurité aérienne où un partenariat peut se révéler beaucoup plus efficace que la mentalité « eux contre nous ». Le projet de loi C-6, les organismes autorisés, la délégation de pouvoirs et le SGS contribuent tous à créer un partenariat beaucoup plus fort entre des éléments de l'industrie et Transports Canada, et ils ne tassent pas ce ministère.

Toutefois, au fur et à mesure que notre industrie continue de croître et de mûrir, il faut que la réglementation évolue, afin de s'assurer que nous fournissons le plus haut niveau de sécurité possible, tant au Canada qu'à l'étranger, parce que notre réputation internationale est très importante.

**M. Paul Zed:** Merci beaucoup.

**M. Greg Holbrook:** Si vous me le permettez, j'aimerais aussi fournir une réponse, parce que quelqu'un a peut-être mal interprété notre approche. Nous ne sommes pas opposés au SGS. Le SGS est une bonne idée. Je suis d'accord avec la grande majorité des remarques qui ont été formulées relativement au SGS.

Ce que nous disons ici aujourd'hui c'est que les freins et contreponds prévus dans la réglementation doivent rester en place pendant que le SGS est mis en application. Le SGS est une bonne idée, et il est à espérer qu'il aura l'effet escompté, mais il faut avoir une approche équilibrée pour assurer la transition.

Je vous communique des renseignements aujourd'hui pour vous signaler que je suis préoccupé. J'aimerais que vous sachiez que, au moment où vous délibérez, un grand nombre de mesures ont déjà été abolies.

Merci.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci beaucoup. Tout est là. Je suis un de ceux qui veulent que les systèmes de gestion de la sécurité, ou SGS, fonctionnent. Toutefois, depuis le tout début, je me questionne sur le fait que, parallèlement, on se désengage du système d'inspection. On nous a dit qu'on avait commencé les discussions en 1998, mais il ne faut pas oublier les événements de septembre 2001. La tolérance de la population par rapport à la sécurité a changé.

Le Bureau de la sécurité des transports n'a pu nous dire si les SGS avaient entraîné une diminution des accidents ferroviaires. Cela veut dire qu'on se questionne. Là où je suis d'accord avec vous tous, c'est que d'ici à ce que les SGS donnent leur pleine mesure, Transports Canada devra maintenir un système d'inspection.

La décision que Transports Canada a prise en décembre 2005 me pose un problème. En pleine campagne électorale, on a décidé d'émettre la Directive de l'Aviation civile n° 39. Nous, les députés, devons constater que Transports Canada n'a pas à coeur la sécurité des citoyens: il a à coeur les économies qu'il fera.

Je regrette, monsieur Fast, mais les syndicats nous ont dit qu'à partir du mois d'août 2005, on avait commencé à réduire le personnel, comme on peut le constater dans le tableau que vous avez déposé. On doit s'assurer qu'il y a un système d'inspection adéquat. J'aime moins quand l'APAC vient nous dire que les inspecteurs ne joueront plus le même rôle une fois que les SGS seront mis en oeuvre. Comme vous le dites, monsieur Boucher, dans cinq à dix ans, ils n'exerceront peut-être plus les mêmes fonctions, mais entre-temps, il faut que le système d'inspection soit maintenu afin d'assurer la sécurité de la population.

Ma question s'adresse à M. Holbrook. Finalement, ce que vous dites, c'est que le système d'inspection n'est plus le même depuis quelques années.

• (1645)

[Traduction]

**M. Greg Holbrook:** C'est exactement ce que je dis. Depuis environ deux ans, le système fait systématiquement l'objet de coupures et on prévoit poursuivre dans la même veine, parce que l'on n'a tout simplement pas assez de ressources pour mettre en place le SGS et continuer à recourir aux freins et contreponds traditionnels.

Plus tôt cette année, le *Toronto Star* signalait que le SGS est motivé par le besoin de Transports Canada de réduire les coûts. On s'attend à ce que le budget consacré à la réglementation de la sécurité aérienne diminue et passe de 265 millions de dollars en 2003-2004, à 243 millions de dollars en 2007-2008. Les gestionnaires de Transports Canada sont dans une situation très difficile et ils comptent sur ces initiatives pour les aider à régler leur problème.

J'espère qu'à l'issue de cet exercice nous aurons un système fondé sur une approche équilibrée, qui fasse en sorte que l'on maintienne le système en place d'une façon adéquate, jusqu'à ce que le nouveau système soit bien rodé, que nous ayons la preuve qu'il répond à nos attentes, et que nous ayons confiance en lui.

[Français]

**M. Brian Jenner:** Monsieur le président, pourrais-je clarifier un point sur la directive n° 39? Ce ne sont pas les inspections qui ont été annulées, mais les enquêtes qui mènent ultimement à une sanction, une amende ou une annulation de document. Autrement dit, lorsqu'un système de gestion de sécurité est en place, laissons l'entreprise gérer les carences de sécurité, sans qu'elle soit placée dans une position où elle est obligée de se prévaloir de son droit au silence parce qu'elle fait face à une poursuite ou à une enquête punitive.

La directive n° 39 ne parle pas d'arrêter de faire des inspections; c'est plutôt le contraire. Elle transfère les ressources vers d'autres types d'inspection. D'ailleurs, tous les SGS sont basés là-dessus. Faisons faire les inspections par les entrepreneurs et leurs employés, prenons les ressources de Transports Canada et dirigeons-les vers des types d'intervention plus productifs sur le plan de la sécurité.

**M. Mario Laframboise:** Sauf que, monsieur Jenner, vous ne pouvez pas me garantir que toutes les entreprises ont la capacité financière d'assurer... C'est pour cela qu'une transition est nécessaire. Vous êtes au courant de la façon dont naît et meurt une compagnie aérienne, vous l'avez constaté au cours des dernières années. Donc, moi, qui suis chargé de défendre les intérêts du public, je dois m'assurer que Transports Canada... On remonte loin, au rapport Dubin. C'est toute la sécurité du transport au Canada qui est en jeu. Ce n'est pas pour rien qu'on est un des pays où la sécurité est la plus grande. Notre problème, nous, est de nous assurer que cela va continuer comme ça.

• (1650)

**M. Brian Jenner:** Cela répond à votre question, monsieur le député, parce que plutôt que de consacrer des ressources à l'inspection d'une entreprise que l'on sait être en bonne santé financière, appliquons nos ressources à celles dont on doute de la santé financière, de la qualité de la gestion ou qui nous fournissent des indications de risques potentiels.

**M. Mario Laframboise:** Non, mais cela nous amène à présumer que l'entreprise est capable de le faire. C'est pour cela que vous nous dites que ça va prendre de cinq à 10 ans avant que les entreprises aient un système. Cela laisse présumer que les entreprises peuvent fonctionner comme il le faut tout de suite, en partant. C'est pour cette raison que j'ai beaucoup de difficulté à accepter qu'une directive ait été émise en pleine campagne électorale. Ça n'a pas l'air difficile à accepter pour vous; c'est vrai que vous n'êtes pas un politicien.

**M. Brian Jenner:** Pas du tout, c'est une directive par rapport aux enquêtes qui mènent à la punition. C'est une enquête pour savoir si quelqu'un a roulé à 110 km/h ou à 120 km/h. Ce qu'on dit, c'est que dans notre contexte, si l'entreprise a déjà un mécanisme en place qui va traiter de cette carence dans le respect du règlement, laissons-la traiter de cela et surveillons son système pour voir si elle réussit. Surveillons-la de près.

**M. Mario Laframboise:** Monsieur Holbrook, peut-être pourriez-vous nous dire si toutes les compagnies méritaient qu'on les laisse aller comme cela?

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Laframboise.

Monsieur Storseth.

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

Je n'ai rien d'aussi sérieux que le *Toronto Star* à citer ici, mais je vais traiter un peu du point que M. Zed a abordé, soit la réputation du Canada au niveau international.

J'aimerais que chaque témoin ait la possibilité de nous dire un peu ce qu'il sait de l'application de SGS dans d'autres parties du monde, notamment au Royaume-Uni et en Australie. Si je me fie à ce que les personnes à qui je parle me disent, la mise en oeuvre de ces systèmes à ces endroits est un franc succès. Par conséquent, j'aimerais entendre tous les témoins qui sont à l'aise pour traiter de ce point.

**M. Robert Mather:** Monsieur le président, si vous le voulez bien, je vais répondre en disant que dans le cadre du système actuel de certification et de délégation, Transports Canada fait participer certaines de nos compagnies membres au programme de sécurité. En vertu des systèmes de gestion de la sécurité, Transports Canada fait participer toute la compagnie en confiant la responsabilité au président-directeur général. C'est la raison pour laquelle nous sommes si confiants que le SGS va nous permettre d'accéder au prochain niveau de sécurité. J'ai une idée de la façon dont ces SGS sont mis en oeuvre dans les autres pays, mais je n'en connais pas les détails. Cela dit, je crois, comme vous, qu'ils connaissent du succès.

**Cmdt Brian Boucher:** Je peux uniquement m'exprimer au nom de notre association. Comme vous le savez, nous travaillons avec la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne et nous traitons avec des pays qui ont déjà mis en oeuvre des SGS, comme par exemple l'Australie. Nous traitons avec ces compagnies aériennes. Nous faisons aussi partie de l'OACI. Comme vous le savez, il s'agit d'une initiative de l'OACI et nous l'appuyons. Vraiment.

J'ai écouté la discussion sur les pratiques en matière d'exécution. Je peux vous parler, pour en avoir eu directement connaissance, de violations telles que voler trop haut et atterrir sur la mauvaise piste, comme cela s'est produit l'an dernier à l'aéroport national de Washington. Nous avons mené une enquête de sécurité de vol et nous sommes allés au fond des choses. Le but n'était pas d'imputer un blâme ou d'infliger une amende. Nous sommes allés au fond des choses, mais si nous n'avions pas eu un SGS, si nous n'avions pas eu un système d'enquêtes sur la sécurité de vol, nous n'aurions jamais pu le faire. Par conséquent, l'expérience des deux ou trois dernières années montre que les SGS fonctionnent, et nous, en tant que groupe de pilotes, sommes très heureux que ceux-ci fonctionnent aussi bien.

Cela nous donne aussi la possibilité, et les autres pays en conviennent, d'explorer d'autres initiatives comme la gestion des risques liés à la fatigue, afin de s'occuper du dossier de la fatigue chez les pilotes. Nous en avons entendu parler dans les médias, et les SGS nous permettent de mener de telles initiatives. Oubliez la réglementation et l'application des règlements parce que, bien franchement, cette approche ne fonctionne pas. En outre, les SGS nous fournissent une solution de rechange pour apporter des changements au cadre réglementaire dont nous discutons aujourd'hui.

**Le président:** Monsieur Holbrook.

**M. Greg Holbrook:** Je pense que les observations de Brian sont tout à fait justes. Les SGS offrent la possibilité d'être plus efficaces qu'avec les normes réglementaires, et c'est une bonne chose.

L'OACI prônait une approche à deux volets pour les autorités de l'aviation civile dans le monde entier: non seulement promouvoir les SGS, mais aussi conserver un ensemble solide et rigide d'outils réglementaires et d'outils pour la surveillance de la sécurité exercée par l'autorité de l'aviation civile de l'État.

L'OACI est en faveur des SGS et ceux-ci présentent beaucoup d'avantages, mais il ne faut pas démanteler le cadre réglementaire de surveillance. Nous constatons que ce cadre et la législation pertinente continuent d'exister au Canada, mais les activités qui y sont liées sont réduites. Or, nous ne faisons cette constatation nulle part ailleurs dans le monde.

• (1655)

**Le président:** Monsieur Jenner.

**M. Brian Jenner:** À ma connaissance, et je fais partie de l'International Federation of Helicopter Associations et de nombreux autres organismes, il n'y a pas d'endroit aussi avancé que le Canada en ce qui a trait aux SGS. Notre pays est un chef de file à cet égard.

L'association australienne est constamment en contact avec nous et elle nous demande toujours où nous en sommes et comment nous procédons. Je sais aussi que, dans l'industrie aérienne aux États-Unis, la FAA a mis en place, dans le cas des pilotes, une politique non punitive de communication sur la sécurité. Si ma mémoire est fidèle, au cours des premiers 30 jours, la FAA a reçu 300 rapports d'incidents qui avaient été cachés, avant que l'on permette à ces personnes de parler librement. Ces 300 rapports ont permis à la FAA de recenser divers problèmes systémiques à certains aéroports et de les corriger sans délai.

Tel est le but visé: instaurer un SGS c'est en quelque sorte prendre le système en place — celui que nous avons au Canada donne d'excellents résultats mais il n'a pas évolué depuis 15 ans, étant donné que nous n'avons rien fait pour améliorer la sécurité depuis 15 ans — et y installer un moteur hybride afin de le rendre plus efficace. Nous allons ainsi obtenir un système un peu plus rapide, mais nous allons aussi en tirer beaucoup d'avantages, tant pour le gouvernement que pour l'industrie.

**M. Brian Storseth:** Merci beaucoup, monsieur Jenner.

J'aimerais formuler une autre remarque brève et j'ai aussi une petite question, monsieur Holbrook.

M. Boucher nous a dit que l'on était passé de 300 rapports à 5 000 rapports par année. J'ai le sentiment qu'à chaque réunion de comité je dois souligner, à l'intention de M. Julian, qu'il y a chevauchement ici, que l'on crée un système en sus de la réglementation déjà en place.

Monsieur Holbrook, vous dites que vous seriez en faveur du maintien de la réglementation actuelle et de la mise en oeuvre du SGS en plus de cette réglementation.

J'entends constamment dire que cette mesure vise uniquement à permettre à Transports Canada de faire des économies. Avez-vous des chiffres quant au montant que Transports Canada pourrait économiser en ayant recours à un tel système?

**M. Greg Holbrook:** Non. Transports Canada ne nous communique pas ses données financières.

**M. Brian Storseth:** C'est la juxtaposition de l'argument que j'entends constamment. Y a-t-il...

**M. Greg Holbrook:** Si vous consultez les documents que j'ai déposés devant vous aujourd'hui, vous constaterez que tous, sans exception, appuient le recours au SGS et proposent son adoption, de façon à réorienter les ressources vers ce SGS, plutôt que dans les activités actuelles. Il ne s'agit pas de faire les deux.

**M. Brian Storseth:** Avez-vous des chiffres pour nous?

**M. Greg Holbrook:** Est-ce que j'ai des chiffres pour vous? Quels chiffres voulez-vous au juste, monsieur?

**M. Brian Storseth:** Eh bien, je cherche des preuves qui étayent l'argument selon lequel, pour Transports Canada, il ne s'agit que d'une mesure visant à faire des économies. C'est une chose que d'invoquer un argument, mais j'aimerais bien voir des preuves à l'appui, autres que des spéculations ou du oui-dire.

**M. Greg Holbrook:** Je ne fais pas de la spéculation. Je vous donne les documents du ministère qui montrent que celui-ci a mis fin à ces programmes. Je ne connais pas précisément les coûts de ces programmes, parce que le ministère ne me fournit pas ce renseignement. Il ne me communique pas ses données financières.

Tout ce que je peux vous dire c'est que ces programmes ont été abolis et que ce sont là les activités liées au cadre réglementaire qui vont être maintenues. Nous prenons les activités, les personnes et les ressources liées à ces fonctions réglementaires et à ces fonctions de surveillance de la sécurité, et nous les affectons maintenant au SGS. Nous n'allons pas continuer à faire les deux types d'activité. Vous allez avoir un cadre législatif en vertu duquel le SGS viendra se superposer au cadre réglementaire, mais les activités liées à la réglementation en place n'existeront plus.

**Le président:** Merci.

Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.):** Monsieur le président, avant de commencer, j'aimerais mentionner deux points. Le premier c'est que nous pourrions peut-être demander à nos chercheurs de trouver les réponses demandées à M. Holbrook. Il devrait être plus facile pour eux de fournir ces renseignements. J'imagine que, s'ils examinent les documents des deux derniers budgets, ils vont trouver quelque chose. Cela nous serait très utile.

D'autre part, je m'excuse auprès des témoins d'être arrivé en retard et d'essayer de faire du rattrapage. Je le dis en guise d'introduction, parce que j'étais relativement à l'aise avant de commencer à entendre ce que vous aviez à dire, mais ce n'est plus tout à fait le cas maintenant. Par conséquent, n'hésitez pas à me corriger au besoin.

Premièrement, j'en déduis de vos réponses que, effectivement, vous êtes en faveur du SGS; que, non, vous n'aimiez pas le rendement antérieur en matière de sécurité; que, oui, vous pensez qu'il devrait y avoir un changement de culture — et, à mon avis, cela suppose que l'industrie, les compagnies n'étaient pas particulièrement empressées en l'absence d'incitations réglementaires appropriées, qu'il s'agisse du bâton ou de la carotte — et que vous êtes toujours prêts à faire partie du changement de culture, mais que vous voulez quand même le maintien en place du régime réglementaire de surveillance.

Où me suis-je trompé?

Monsieur Boucher, je pense tout particulièrement à vous en posant cette question.

• (1700)

**Cmdt Brian Boucher:** Nous ne disons absolument pas que nous voulons nous débarrasser du cadre réglementaire. Plus tôt, j'ai donné l'exemple de la réglementation sur la période de service de vol. À mon avis, si nous nous comparons au reste du monde, nous ne faisons pas du très bon travail à cet égard au Canada, et nous voulons être des chefs de file en matière de sécurité aérienne. En fait, si nous comparons la réglementation sur la période de service de vol en vigueur un peu partout dans le monde, le Canada ne fait pas très bonne figure en ce qui a trait à cet aspect de la réglementation.

La gestion des risques liés à la fatigue est un programme qu'Air Canada, l'organisme de réglementation et les associations ont tous appuyés. Par conséquent, nous ne disons pas qu'il faut abandonner le cadre réglementaire, mais nous pensons qu'on peut améliorer la sécurité des vols en s'occupant du problème de la fatigue des pilotes. C'est un dossier important pour nous.

Dans le passé, si l'on enfreignait un règlement — comme par exemple ne pas voler à la bonne altitude en arrivant à Ottawa, ce qui se produisait, par exemple lorsque nous étions censés nous maintenir à 17 000 pieds d'altitude et que l'appareil continuait à voler à 20 000 pieds — l'incident était signalé, puis faisait l'objet d'une enquête par l'organisme de réglementation et c'était tout. Parfois, une amende était imposée, ou le pilote faisait l'objet d'une mesure disciplinaire et était condamné à trois jours sans solde. Qu'est-ce que cela prouvait? Rien.

Toutefois, les SGS ont permis de s'attaquer à la cause profonde. Nous ne voulons pas commettre ces erreurs et nous voulons que celles-ci soient signalées. Par conséquent, nous avons fouillé et trouvé les problèmes latents que quelqu'un a mentionnés plus tôt et qui ont été constatés lorsqu'ils ont regardé ce que la FAA avait faite quand les pilotes lui ont dit: « Regardez plus loin; regardez ce qui est derrière l'incident; trouvez la cause profonde qui a fait que nous avons presque eu un accident ». Maintenant que nos pilotes signalent ces incidents, nous pouvons identifier les problèmes, être proactifs et prévenir les accidents attribuables à ces causes. C'est ce que font les SGS.

Par conséquent, je ne dis pas qu'il faut laisser tomber la réglementation. Nous disons plutôt que c'est un autre niveau.

**L'hon. Joseph Volpe:** Non, ce n'est pas comme cela que je vois les choses. C'est la justification qu'on me donne à chaque fois. La raison pour laquelle je suis sceptique après avoir écouté chacun d'entre vous, c'est qu'il semble que l'industrie, y compris les fournisseurs de services et les entreprises, est encouragée à se conformer à la loi et à fournir des renseignements — qui servent, pour vous paraphraser, à aller au fond des choses et à trouver les causes profondes — parce qu'autrement elle ne le ferait pas. Cette perspective me trouble toujours, parce que j'utilise beaucoup les services de cette industrie. Je suis plutôt préoccupé par le fait que les gens sont réticents à signaler les problèmes.

S'ils sont réticents à communiquer des renseignements qui rendraient le service beaucoup plus sûr et sécuritaire...j'entends le capitaine Holbrook me dire que, peut-être que cela ne va pas régler le problème, parce que, premièrement, les gens ne sont pas encouragés à signaler les incidents ou, deuxièmement, qu'ils ne jouissent pas de la protection nécessaire s'ils le font.

Il existe un conflit entre, d'une part, la volonté d'établir une culture différente et, d'autre part, des actes qui donnent à penser que cette culture ne va pas voir le jour, parce que les ressources nécessaires ne seront pas disponibles.

Si ces ressources ne sont pas disponibles pour Transports Canada, qu'est-ce qui pourrait me donner confiance que l'industrie mettra de telles ressources en place?

• (1705)

**M. Robert Mather:** Merci, monsieur le président.

Il est juste de dire que les compagnies membres de l'AIAC ont mis en place ce qu'on pourrait appeler des programmes d'amélioration continue, afin d'améliorer la qualité et le service au sein de leur organisation. Les SGS renforcent tout simplement cette initiative. Le changement de culture nous fait passer de l'attribution d'un blâme aux personnes qui commettent des erreurs, à la sollicitation de rapports sur les erreurs ou les omissions, de façon à pouvoir corriger ces situations. Il s'agit de faire ressortir les erreurs, de les faire connaître, de remercier les employés qui les signalent, et de prendre des mesures pour corriger ces erreurs.

En ce qui a trait à l'AIAC, un grand nombre de compagnies appliquaient déjà des programmes d'amélioration continue, qui sont renforcés par les SGS. J'aimerais que vous ayez confiance — comme l'a dit mon collègue, M. Boag — que nous sommes une industrie qui a atteint sa maturité et qui a hâte de mettre en oeuvre les SGS, ce qui nous permettra de ne pas attendre que les choses tournent mal, mais plutôt de déceler les signes précurseurs qui indiquent que les choses ne vont peut-être pas aussi bien qu'elles le pourraient.

**L'hon. Joseph Volpe:** Monsieur Mather, je suis certain que vous comprenez que le grand public — je pense que mon point de vue reflète assez fidèlement celui du grand public — est plus à l'aise lorsqu'il y a un organisme de réglementation compétent, une tierce partie qui s'assure que tous les mécanismes d'amélioration continue du service sont en place, que des mesures de sécurité sont en place, ou que les procédures à suivre pour assurer un service sécuritaire sont suivies. Ce qui se passe maintenant, compte tenu de ce que vous tous me disez en tant que groupe, c'est que vous me demandez à moi, à titre de membre du public, de faire davantage confiance à une compagnie pour ce qui est du niveau de sécurité réel du service qu'elle fournit, mais il n'y a plus de tierce partie pour me donner cette assurance. Monsieur Holbrook, est-ce de cette façon que j'aurais dû interpréter vos propos?

**M. Greg Holbrook:** Oui, c'est notre préoccupation. Les membres de l'industrie vont, dans une large mesure, se surveiller eux-mêmes. Nos inspecteurs vont cesser de s'intéresser directement au fonctionnement, à l'examen du fonctionnement par l'entremise de vérifications, d'inspections et de programmes de surveillance. Dorénavant, ils vont examiner les SGS et se pencher sur les systèmes et structures. Si ces programmes existent, que la compagnie les a mis en place et qu'ils répondent aux exigences, la participation de Transports Canada s'arrêtera là. Le ministère ne s'occupera plus de l'examen du fonctionnement comme tel.

**Le président:** Monsieur Mather, vous voulez faire une observation.

**M. Robert Mather:** Je veux formuler une remarque très brève.

Nous ne voyons pas les SGS comme une façon de faire cesser Transports Canada de participer au processus. Nous sommes d'avis qu'il est essentiel d'avoir un organisme de certification qui joue un rôle primordial, comme vous l'avez mentionné à juste titre, pour ce qui est de notre réputation en matière de sécurité et de la confiance qu'ont le public et nos partenaires commerciaux à l'étranger dans notre produit.

Merci.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur le président.

J'ai simplement quelques questions qui s'adressent à M. Holbrook. Combien de membres représentez-vous?

**M. Greg Holbrook:** Environ 470, à l'heure actuelle.

**M. Brian Jean:** Lorsque votre sondage a été envoyé, avez-vous participé à ce processus?

**M. Greg Holbrook:** J'ai passé un marché de services avec une compagnie afin qu'elle s'occupe de cette tâche et nous avons fourni une liste des inspecteurs de Transports Canada, parce que nous voulions consulter uniquement les inspecteurs de l'aviation civile à Transports Canada.

**M. Brian Jean:** Combien de personnes étaient inscrites sur la liste que vous avez fournie?

**M. Greg Holbrook:** Il y en avait 377.

**M. Brian Jean:** Les 377 personnes ont toutes été contactées?

**M. Greg Holbrook:** Une invitation a été envoyée par courriel à 377 personnes et 247 d'entre elles ont décidé de remplir le questionnaire en ligne.

**M. Brian Jean:** N'y a-t-il pas 873 inspecteurs, à l'heure actuelle?

**M. Greg Holbrook:** Les inspecteurs auxquels je fais allusion sont ceux qui sont des pilotes. Il y a d'autres inspecteurs à Transports Canada qui ont d'autres domaines de compétence — par exemple les ingénieurs en maintenance d'aviation, les experts en sécurité des cabines et les spécialistes des matières dangereuses — mais les chiffres et les renseignements que je vous ai donnés s'appliquent uniquement à nos membres qui sont des pilotes.

• (1710)

**M. Brian Jean:** Donc, ce sondage a été envoyé à tous vos membres qui sont pilotes, et ils y ont répondu. En fait, personne n'a dit que le SGS n'améliorerait pas la sécurité aérienne au Canada: 8 p. 100 ont répondu qu'ils ne le savaient pas et 92 p. 100 ont dit que le SGS améliorerait la sécurité aérienne au pays.

**M. Greg Holbrook:** Non, ce n'est pas ce qu'on disait. Si je me reporte au document comme tel, à la question: « En théorie, croyez-vous qu'un système de gestion de la sécurité pourrait aider la sécurité aérienne au Canada? », 92 p. 100 ont répondu que, selon eux, ce serait une bonne idée, en théorie. Les 8 p. 100 restants ont dit qu'il ne le savaient pas.

**M. Brian Jean:** Mais personne n'a répondu non.

**M. Greg Holbrook:** C'est exact. C'est un bon concept.

**M. Brian Jean:** En effet. Plus tôt, vous avez parlé d'approche équilibrée. Pourriez-vous me préciser ce que vous entendez par une « approche équilibrée »?

**M. Greg Holbrook:** Par « approche équilibrée », nous entendons ce que l'OACI préconise dans son Manuel de gestion de la sécurité. L'onglet 8 renferme l'appendice 1 au chapitre 10 du Manuel de gestion de la sécurité, publié par l'OACI à titre de norme internationale et de procédure recommandée pour les systèmes de gestion de la sécurité. Dans cet appendice, l'OACI fait mention des responsabilités de l'autorité de l'aviation civile (AAC) et de celles des organisations opérationnelles. L'OACI dit qu'il faut veiller au bon « niveau des fonctions de réglementation (telles que l'octroi de licences, la surveillance et l'exécution) » et s'assurer d'avoir des « ressources et une organisation suffisantes pour l'ampleur et la complexité des exigences réglementaires ». En fait, l'OACI dit que s'il y a des insuffisances à cet égard de la part de l'autorité de

l'aviation civile, cette situation est un indicateur du mauvais état de santé de la sécurité dans cet État.

**M. Brian Jean:** Qu'est-ce que ce nouveau système n'inclut pas par rapport à ce que vous venez de dire? Je crois comprendre qu'en fait il inclut toutes ces choses.

Je demande la même chose que mon collègue, M. Fast, plus tôt. À peu près tous les intervenants, sauf — et je le dis bien franchement —, les agents négociateurs des membres du syndicat, nous ont dit que c'est un très bon système qui, en fait, crée un niveau supplémentaire. Vous avez dit que l'application des règlements avait été tronquée, que des mesures avaient été supprimées, que des choses et des activités avaient été changées.

Je veux savoir — et je pense que c'est le cas de tous les membres du comité — ce que vous pouvez nous dire d'autre sur le fait que les règlements seront appliqués d'une façon plus restreinte et sur ce qui a déjà été aboli. Le système est en place sous une forme ou une autre depuis deux ou trois ans, n'est-ce-pas?

**M. Greg Holbrook:** C'est exact.

J'ai déposé des documents qui montrent que les programmes de vérification et d'inspection sont en train d'être abolis, et que les enquêtes sur les rapports d'incidents ne seront plus effectuées, peu importe leur source. Je suis tout à fait d'accord avec M. Boucher et avec mes collègues ici pour dire que, en vertu des SGS, il est essentiel de préserver la confidentialité dans le cadre d'un système de rapport interne, et que les services responsables de la sécurité aérienne doivent pouvoir disposer de ces renseignements au niveau interne, au sein d'une compagnie. Cela ne signifie pas que lorsqu'un citoyen ou un agent de police communique avec Transports Canada parce qu'il est préoccupé par quelque chose, que le ministère ne devrait pas y donner suite, ou qu'il devrait tout simplement transmettre le cas à la compagnie et ne pas l'étudier. Ce que je vous dit aujourd'hui, monsieur, c'est que cela ne se produit plus.

**M. Brian Jean:** Monsieur Jenner, pourriez-vous nous dire quelques mots sur le partenariat? Vous avez fait allusion à un partenariat au-delà de la réglementation actuelle. Voulez-vous dire un partenariat entre Transports Canada et les fournisseurs du service? Que vouliez-vous dire au juste?

**M. Brian Jenner:** Je faisais allusion à un partenariat entre tous les niveaux de l'industrie et tous les niveaux de Transports Canada. Nous sommes en train de procéder à un changement de culture, de passer d'une culture en vertu de laquelle « il faut trouver le coupable », à une culture en vertu de laquelle « il faut trouver une façon d'empêcher que la situation ne se reproduise ».

Nous sollicitons la participation des employés. Ceux-ci ont les renseignements dont les gestionnaires ont besoin. Si nous pouvons faire en sorte que cette information parvienne aux gestionnaires, ils s'en serviront pour essayer de prévenir les accidents.

Le partenariat avec Transports Canada est modifié, en ce sens que ce ministère, au lieu d'essayer de détecter toutes les lacunes dans le système, gère le système et fait en sorte que celui-ci cherche lui-même les lacunes et les corrige.

• (1715)

**M. Brian Jean:** Merci beaucoup, monsieur Jenner.

Y a-t-il d'autres témoins ici aujourd'hui qui jugent que les remarques de M. Holbrook sont raisonnables? Je ne vous demande pas de réfuter ses propos. Je vous demande si vous trouvez que ce qu'il a dit est raisonnable, particulièrement en ce qui a trait aux préoccupations de l'industrie du transport aérien au Canada en matière de sécurité?

Quelqu'un veut prendre la parole? Monsieur Jenner? Monsieur Boucher?

**M. Brian Jenner:** Je veux mentionner un point qui, selon moi, est très important. Je suis assis à la table en face de Merlin Preuss depuis 15 ans et je sais que c'est un gestionnaire coriace qui me donne rarement ce que je veux, mais je sais aussi que c'est l'un des fonctionnaires les plus honnêtes et les plus directs que j'ai jamais rencontrés.

**M. Brian Jean:** Qu'avez-vous à dire au sujet des remarques formulées par M. Holbrook?

Monsieur le président, il s'agit toujours de la même question. Je suis désolée, mais nous n'avons rien entendu; par conséquent, cela doit signifier...

**M. Brian Jenner:** Je ne vois absolument rien qui justifie les remarques négatives de M. Holbrook. Je pense que c'est un bond en avant. Nous allons de l'avant et M. Holbrook regarde vers l'avenir sans voir les étapes intermédiaires.

**Le président:** Monsieur Bélanger. Nous allons faire un dernier tour de table. Nous disposons de deux ou trois minutes. Nous respectons les règles.

Monsieur Bélanger.

[Français]

**L'hon. Mauril Bélanger:** J'avais cinq sujets à aborder; je ne mentionnerai que les deux premiers. Ce sont des questions à l'intention de notre personnel. Il y a deux semaines, le ministère des Transports nous a dit qu'il nous ferait parvenir des documents, soit la feuille de route sur les amendements, la loi telle qu'elle était, ce qui est proposé, etc.

Premièrement, avons-nous reçu ces documents? Je crois que deux semaines devraient suffire.

Deuxièmement, quelles sont les assises juridiques et réglementaires actuelles qui gouvernent les systèmes de gestion de sécurité?

[Traduction]

Quels sont essentiellement les fondements juridiques et réglementaires des SGS à l'heure actuelle? Il serait peut-être utile d'avoir ce renseignement.

Pour ce qui est des témoins, monsieur Boucher, lors de votre témoignage vous avez semblé être préoccupé par le pouvoir de déléguer la prise de règlements. Êtes-vous préoccupé en particulier par l'article 5.31, en vertu duquel les organismes qui seraient désignés par Transports Canada pourraient établir des normes — essentiellement trois ou quatre fois durant tout ce processus — et plus particulièrement par les paragraphes 5.31(1) et (2), où l'on parle de « l'établissement de normes » et où l'on ajoute que « l'organisme désigné dispose de tous les pouvoirs nécessaires au contrôle d'application des normes et des règles qu'il prescrit »? Est-ce que votre préoccupation est liée à cette disposition?

**Cmdt Brian Boucher:** Notre préoccupation a trait au fait que les transporteurs aériens vont prendre des règlements et s'auto-gouverner. Nous ne croyons tout simplement pas que, dans le contexte compétitif et commercial qui caractérise l'industrie du transport aérien dans le monde entier, c'est une bonne solution à l'heure actuelle. Peut-être plus tard, une fois que cette culture de la sécurité sera en place, mais ce n'est pas le cas à l'heure actuelle.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Merci.

Monsieur Holbrook, en ce qui a trait à la directive 39, vous avez dit qu'on demande aux inspecteurs de signaler tout événement ou

incident aux compagnies qui ont un SGS en place, ou qui sont sur le point d'en avoir un.

**M. Greg Holbrook:** C'est exact.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Est-ce que ce sont les mots employés?

**M. Greg Holbrook:** Ce sont les mots employés dans le document de Transports Canada...

**L'hon. Mauril Bélanger:** J'ai essayé de les trouver.

**M. Greg Holbrook:** Ils se trouvent dans la section sur la procédure; plutôt que de vous encombrer ...

**L'hon. Mauril Bélanger:** Pourriez-vous aussi nous fournir ce document? Je suis curieux de connaître la durée du processus d'établissement et, par conséquent, de connaître la période durant laquelle les incidents ou les événements seraient signalés aux compagnies, si elles sont encore en train de mettre sur pied un SGS. C'est un peu étrange.

Monsieur Holbrook, ma dernière question a trait à l'autre point que vous avez soulevé, à savoir que, selon une directive, les pilotes font maintenant l'objet d'une inspection à chaque année ou à tous les deux ans, plutôt qu'à tous les six mois, comme le prévoit la norme internationale. Est-ce exact?

**M. Greg Holbrook:** C'est exact.

**L'hon. Mauril Bélanger:** D'après ce que je vois, si nous voulons être un chef de file en matière de sécurité, nous devrions peut-être avoir des normes plus strictes, mais c'est là un autre dossier. Ma question s'adresse à vous, monsieur Boucher. Un tel scénario mettrait-il les pilotes canadiens dans une position désavantageuse? Le ministère dit que l'on va respecter les normes d'ailleurs. Si nos pilotes ne sont soumis à une inspection qu'une fois tous les ans ou tous les deux ans, alors que la norme internationale prévoit une inspection à tous les six mois, cela ne risque-t-il pas de restreindre leur capacité à voler à l'étranger?

**Cmdt Brian Boucher:** Je ne suis pas certain de ce que ce changement entraînera relativement aux exigences de compétence pour l'octroi de licence, mais je peux vous dire que les SGS incluent l'assurance de la qualité opérationnelle des vols, ainsi que d'autres initiatives qui améliorent les programmes que nous appliquons en ce moment, notamment l'Audit de sécurité en service de ligne (LOSA) ... En fin de compte, nous appliquerions plus de programmes liés à la sécurité pour nous assurer que nous faisons du bon travail relativement au poste de pilotage.

● (1720)

**Le président:** Monsieur Holbrook.

**M. Greg Holbrook:** Je suis certain qu'Air Canada peut faire ces choses, mais les transporteurs aériens au Canada n'ont pas tous les ressources ou l'équipement nécessaires à bord de leurs appareils.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci.

J'essaie de comprendre pourquoi on n'aurait pas un système d'inspection adéquat parallèlement aux systèmes de gestion de sécurité.

Monsieur Jenner, les membres de votre association sont-ils les opérateurs, ceux qui louent des hélicoptères pour du transport, ou sont-ils des fabricants?

**M. Brian Jenner:** Les membres de notre association sont des opérateurs d'hélicoptères. Ce sont les compagnies qui opèrent les 2 000 hélicoptères du Canada.

**M. Mario Laframboise:** Combien comptez-vous de propriétaires? Combien avez-vous d'entreprises membres?

**M. Brian Jenner:** Sur 200 exploitants d'hélicoptères au Canada, notre association compte 140 membres, sur une base volontaire.

**M. Mario Laframboise:** Pensez-vous sérieusement que les 200 compagnies sont capables d'exploiter un système de gestion de la sécurité sans surveillance?

**M. Brian Jenner:** Tout d'abord, ce n'est pas sans surveillance. Oui, ils peuvent tous, du plus petit au plus grand, avoir un système de gestion de la sécurité, mais ils ne sont pas laissés à la dérive, entièrement seuls. Transports Canada passe de l'inspection des racines à l'inspection de la forêt pour s'assurer qu'elle est en santé. Transports Canada doit inspecter le système pour voir s'il fonctionne bien. Il doit le faire régulièrement et sur une base de gestion du risque. Autrement dit, il le fera plus souvent chez certains qui présentent des facteurs de risque, et moins souvent chez d'autres qui n'en présentent pas.

**M. Mario Laframboise:** Mais, comme vous dites, on ne va plus dans les racines, on inspecte la forêt.

**M. Brian Jenner:** On inspecte la forêt tant que...

**M. Mario Laframboise:** C'est que la forêt va changer de couleur. Votre problème, c'est que...

**M. Brian Jenner:** Tant qu'elle est en bonne santé, on a des mesures. C'est peut-être un peu trop imagé, mais à partir du moment où on voit des feuilles mortes, des espaces vides dans la forêt, on va voir ce qui se passe. Et plus on voit des indices de non-fonctionnement ou de dysfonctionnement du système, plus on va vérifier du côté des racines du système.

**M. Mario Laframboise:** Sauf que pour être capables de trouver les feuilles mortes, il nous faut du monde sur le terrain.

Je n'en reviens pas. C'est pour cela que je vous dis...

**M. Brian Jenner:** Mais ils sont tous là. On prend le monde qu'on a maintenant, sur le terrain, à enlever les mauvaises herbes, et puis on place ces gens autour du champ pour vérifier le travail des personnes qui enlèvent les mauvaises herbes.

**M. Mario Laframboise:** Sauf que...

[Traduction]

**Le président:** Je suis désolé, j'essaie tout simplement de donner un peu de temps à tous.

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Je suis heureux que M. Holbrook revienne nous voir, parce que nous avons beaucoup trop de contenu à étudier.

J'aimerais juste faire une révision rapide dans les quelques minutes qui nous restent. Le secrétaire parlementaire, M. Jean, n'a traité que d'une page, qui portait sur la théorie de la question ...

Allez-vous tenter de faire de l'obstruction, Brian?

**Le président:** M. Jean invoque le Règlement.

**M. Brian Jean:** Non. Je veux respecter les règles et celles-ci prévoient que chaque membre du comité doit avoir la possibilité de poser une question à tour de rôle. M. Watson a justement une question en ce moment précis.

**Le président:** J'accorde trois minutes à M. Julian, ce qui laissera du temps à M. Watson.

**M. Peter Julian:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Holbrook, combien d'années en moyenne les inspecteurs ayant participé au sondage comptent-ils dans le secteur de l'aviation?

**M. Greg Holbrook:** Environ 28 ans, et ils comptent en moyenne 11 années avec Transports Canada.

**M. Peter Julian:** Par conséquent, ce sont les pilotes les plus brillants et les meilleurs qui ont répondu à ce sondage. En théorie, évidemment, ils appuient les SGS. En fait, la majorité a dit qu'elle appuyait les SGS en théorie.

Quel pourcentage de ces inspecteurs sont d'avis que le SGS proposé par M. Cannon entraînerait un niveau de risque plus élevé dans le secteur de l'aviation au Canada?

**M. Greg Holbrook:** Dans ce cas, c'est plus des deux tiers de notre groupe.

**M. Peter Julian:** C'est 67 p. 100, selon la page 10. Donc, ils croient aux SGS en théorie, mais ils croient aussi que le plan de M. Cannon va en fait accroître les risques dans le secteur de l'aviation.

Parmi ces inspecteurs, quel pourcentage croit que le SGS proposé par M. Cannon les empêcherait de s'occuper en temps opportun des problèmes de sécurité liés aux titulaires de certificat, et en fait de les corriger avant qu'ils ne se produisent?

• (1725)

**M. Greg Holbrook:** Je dirais 80 p. 100 du groupe.

**M. Peter Julian:** Donc, 80 p. 100 de ces inspecteurs, qui sont les pilotes les plus brillants, les meilleurs et les plus expérimentés au pays, croient que ce système les empêcherait de s'occuper des problèmes de sécurité et de les corriger. Monsieur le président, c'est un point qu'il importe de noter.

Quel pourcentage des inspecteurs d'aviation les plus brillants et les meilleurs au Canada croit que si les voyageurs savaient ce que M. Cannon planifie de faire, leur niveau de confiance dans la sécurité du système d'aviation au Canada diminuerait?

**M. Greg Holbrook:** Je dirais 77 p. 100 du groupe.

**M. Peter Julian:** C'est donc plus des trois quarts. Ainsi, ils appuient certainement cette initiative en théorie, mais 77 p. 100 d'entre eux sont d'avis que si les voyageurs étaient au courant de ce dossier, ils seraient préoccupés.

Quel pourcentage est personnellement inquiet du fait que les exploitants aériens aux aéroports s'auto-réglementent par l'entremise du plan de sécurité SGS de M. Cannon?

**M. Greg Holbrook:** Un total correspondant à 85 p. 100 du groupe.

**M. Peter Julian:** Quatre-vingt-cinq pourcent. Nous sommes donc passés de 92 p. 100 des inspecteurs qui appuient le principe des SGS - tout comme c'est le cas de la plupart de nos témoins - à 85 p. 100 qui s'inquiètent de ce plan en particulier. C'est très important de le signaler, monsieur le président.

Enfin ma dernière question, quel...

**Le président:** Pardon, mais tout le monde a eu droit au même temps.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** En fait, j'aimerais revenir à des questions dans la même veine que celles de M. Jean. J'ai senti que certains des témoins avaient envie de commenter la position de M. Holbrook. Monsieur Boucher, vous étiez l'un de ceux qui avaient l'air de vouloir faire un commentaire.

J'offre également aux autres témoins l'occasion de commenter la position de M. Holbrook. Auriez-vous un commentaire à faire?

**Cmdt Brian Boucher:** Ce que j'aimerais dire ici, c'est que je comprends comment M. Holbrook en est arrivé à prendre cette position. À titre de groupe représentant les pilotes, nous ne sommes pas en train de dire que nous voulons nous défaire de ce cadre de réglementation et de cette surveillance. En fait, cette surveillance est nécessaire et devrait toujours être exercée.

Sous quelle forme la surveillance sera-t-elle exercée au fur et à mesure que nous mettons les SGS en place? Je n'en sais rien. Je ne peux vous parler que de ce qui se passe depuis les deux dernières années, années pendant lesquelles notre compagnie a implanté les SGS. Nous sommes témoins de beaucoup de changements positifs dans l'environnement de sécurité de mon milieu de travail actuel. La culture en matière de sécurité a changé.

**M. Jeff Watson:** Monsieur Jenner ou quelqu'un d'autre, aimeriez-vous faire un commentaire?

**M. Brian Jenner:** Oui.

Nous ne voulons pas voir disparaître le cadre de réglementation du ministère des Transports, et il n'est pas prévu qu'il disparaisse. Le

gouverneur en conseil continuera de prendre des règlements, même en ce qui concerne les organisations désignées. Les normes établies par les organisations désignées doivent respecter le règlement, mais en en déléguant la responsabilité à de telles organisations, on s'assure que les normes tiendront aussi compte des impératifs et des réalités de l'industrie qu'elles desservent.

**M. Peter Boag:** Je suis d'accord. Nous envisageons certainement le maintien de l'importance du rôle du ministère des Transports pendant cette période d'implantation des SGS. Son rôle continuera d'évoluer, mais la collaboration entre l'industrie et le ministère des Transports doit continuer, et continuera, si nous voulons faire avancer le dossier de la sécurité aérienne.

Je ne partage pas les préoccupations que M. Holbrook a exprimées aujourd'hui, mais nous envisageons certainement que le ministère des Transports continue de jouer un rôle très important.

**M. Jeff Watson:** D'accord.

Merci, monsieur le président. C'est tout.

**Le président:** Merci à tous.

Le temps qui était prévu est écoulé. J'aimerais remercier nos invités de leur présence ici aujourd'hui et de nous avoir fourni des renseignements très importants.

Comme il est maintenant 17 h 27, 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.**