



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 039 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 28 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 28 février 2007

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte. Merci, et bonjour à tous. Bienvenue à cette 39^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

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

Est des nôtres cet après-midi, M. Virgil Moshansky. Bienvenue à vous. Bien qu'il nous manque encore quelques membres du comité, vu l'heure, je vous invite à commencer.

L'hon. Virgil P. Moshansky (à titre personnel): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, c'est pour moi un grand privilège que de comparaître ici devant vous. Je m'appelle Virgil Moshansky. Certains d'entre vous savent peut-être que j'ai présidé la Commission d'enquête sur l'écrasement de l'avion de ligne à réaction d'Air Ontario, survenu à Dryden, en Ontario, en 1989, tuant 24 personnes. Ma commission est devenue une enquête en bonne et due forme sur la sécurité aérienne au Canada, qui a duré trois ans.

J'ai passé encore trois années à conseiller Transports Canada relativement à la mise en oeuvre des 191 recommandations de ma commission en matière de réforme de la réglementation. Mon travail a été reconnu par beaucoup, dont Transports Canada lui-même, qui me décernait le Prix de la sécurité aérienne canadienne en 1995. Je continue de travailler comme expert-conseil en matière d'aviation à l'échelle internationale.

Je vais me concentrer principalement sur l'article 12 du projet de loi C-6. Pour mettre les choses en contexte, je vais commencer par vous faire un petit topo historique pré-écrasement à Dryden.

Les efforts de réglementation de Transports Canada ont déraillé dans les années 1980 à cause de deux politiques contradictoires et incompatibles introduites en 1985 par le gouvernement fédéral du jour, notamment la déréglementation de l'industrie aérienne et la politique de compressions budgétaires.

En dépit d'assurances gouvernementales, du genre de celles que l'on entend aujourd'hui, que la sécurité aérienne ne serait pas compromise, les cadres supérieurs de Transports Canada ont ignoré les demandes urgentes des gestionnaires de la direction de la réglementation de l'aviation de financement pour les forces d'inspection, qui étaient très sérieusement en sous-effectif. Les vérifications de lignes aériennes et la surveillance en vol, les deux colonnes vertébrales jumelles de la sécurité aérienne, ont presque totalement été éliminées dans les mois précédant l'écrasement de Dryden, faute de ressources.

Une vérification sommaire par Transports Canada d'Air Ontario, cinq mois avant l'écrasement du 10 mars 1989 à Dryden, n'avait même pas englobé le programme de mise en oeuvre du F28 chez Air Ontario. L'absence de contrôle réglementaire a essentiellement livré Air Ontario à lui-même, le laissant fixer ses propres normes de sécurité insatisfaisantes et lui permettant de laisser perdurer dans ses opérations des lacunes déraisonnables en matière de sécurité, tous éléments qui ont contribué à l'accident.

Une mise en garde prophétique du 20 janvier 1989, par le président par intérim de l'exploitation des transporteurs aériens, disant que l'inspection des transporteurs aériens « n'était plus en mesure d'assurer le ministre de la sécurité des gros services commerciaux de transport aérien au Canada » et « qu'un grave accident est inévitable dans ce pays », a été repoussée par l'administration supérieure de Transports Canada comme étant inflammatoire. Sept semaines plus tard, à Dryden, en Ontario, 24 personnes ont payé de leur vie cette attitude cavalière.

Aujourd'hui, 18 ans après Dryden, l'histoire se répète, mais de façon pire. La compression des coûts est de nouveau en vogue à Transports Canada, et ce, depuis quelque temps déjà. La direction de Transports Canada l'a publiquement reconnu. La surveillance réglementaire n'est pas simplement réduite. Exception faite de vérifications ciblées limitées, le contrôle a été systématiquement démantelé en vertu du projet de loi C-6. Et tout ceci se déroule alors qu'il est prévu que la taille de l'industrie aérienne doublera d'ici à 2015, d'après les estimations de Transports Canada lui-même.

Dans les années qui ont suivi la publication de mon rapport final, Transports Canada a fait un travail louable en vue de corriger certains des graves problèmes de sécurité et lacunes réglementaires qui avaient été relevés par la Commission d'enquête Dryden.

•(1540)

Après une période de calme relatif, de nombreux graves problèmes de sécurité aérienne sont revenus hanter le système de transport aérien canadien, tel que documenté dans une série remarquable d'articles de journaux parus en juin 2006 sous le titre « Dangerous Skies », articles qui avaient été écrits par trois journalistes enquêteurs du *Hamilton Spectator*, du *Toronto Star* et du *Waterloo Record*. Je recommanderais aux membres du comité de lire ces articles s'ils ne l'ont pas encore fait.

À mon sens, tout observateur objectif qualifierait leurs conclusions de troublantes. Ces conclusions ne devraient pas être tout simplement écartées du revers de la main, comme certains ont tenté de faire. Ce qui ressort est que l'actuelle détérioration de la sécurité aérienne au Canada, telle que documentée par ces journalistes enquêteurs, coïncide avec la réduction progressive par Transports Canada du nombre de ses inspecteurs de l'aviation depuis Dryden et son retranchement continu de l'application du règlement.

Cela augure mal de l'avenir de la sécurité aérienne au Canada, surtout si le projet de loi C-6 est adopté dans son libellé actuel. De nombreux travailleurs de première ligne de l'industrie aérienne, exprimant leurs craintes pour leurs emplois, ont parlé à condition que leur identité ne soit pas dévoilée, mais plusieurs braves gens ont autorisé la publication de leur nom. Quelques-uns d'entre eux se sont attiré la colère de leur employeur. Certains ont été suspendus du fait d'avoir pris la parole publiquement, faisant clairement ressortir l'urgence de l'adoption par le Canada d'une loi musclée en matière de protection des dénonciateurs.

Je suis très étonné et déçu qu'au contraire de la situation aux États-Unis, la nouvelle Loi canadienne de protection des dénonciateurs ne prévoit aucune protection quelle qu'elle soit pour les employés de compagnies aériennes, pourtant les travailleurs de première ligne qui sont les plus près des problèmes et des violations et qui ont donc le plus besoin d'une telle protection.

Il est clairement dans l'intérêt du public que ceux-ci soient encouragés à dénoncer les infractions et qu'ils soient donc protégés. J'exhorte le comité à pousser dans le sens d'une protection des dénonciateurs semblable à celle qui existe aux États-Unis.

Ayant examiné les résultats du récent sondage Pollara mené auprès des inspecteurs du secteur de l'aviation, il me semble que le comité ici réuni aurait tout avantage à entendre certains de ces inspecteurs. Le comité doit certainement s'inquiéter de cette allégation voulant que l'organe de réglementation ait voulu décourager ces personnes de comparaître.

Le projet de loi C-6 comporte de nombreux aspects positifs. J'appuie tout à fait l'exigence que chaque transporteur aérien ait en place un système de gestion de la sécurité, ou SGS, la responsabilité en matière de sécurité revenant au cadre le plus haut placé. C'est en fait précisément là ce que j'ai recommandé dans les MCR 100 à 103 de mon rapport final, recommandations qui, ce qu'ignorent sans doute la plupart des gens, représentent vraisemblablement la genèse du SGS d'aujourd'hui.

Il me faut cependant exprimer ma grave préoccupation à l'égard du deuxième objectif de l'initiative en matière de SGS, soit le fait que Transports Canada décharge sur les transporteurs aériens la responsabilité quant à l'établissement et à l'exécution de leur propre protocole de sécurité, ainsi que le suivi de l'observance des règlements, y compris l'aspect application.

Je vous soumetts respectueusement que, pour que le SGS réussisse, il doit être accompagné d'un système de surveillance et d'exécution efficace, suffisamment financé et doté d'un personnel suffisant par l'organe de réglementation. C'est là l'élément clé qui manque à l'initiative de SGS de Transports Canada, et il risque très fort d'être le talon d'Achille du SGS, dans le cas surtout des transporteurs secondaires, c'est-à-dire les exploitants de services de frètement et de taxis aériens.

• (1545)

Historiquement, il s'agit là d'un secteur pour lequel c'est le profit qui compte le plus et c'est donc là que réside le plus grand risque pour la sécurité aérienne. Certaines des sociétés sont à peine viables et n'ont pas les moyens financiers dont disposent les gros transporteurs pour maintenir un bon SGS. Il est extrêmement naïf de penser qu'en vertu des exigences de SGS un exploitant qui est mal pris financièrement entreprendra, de sa propre initiative, de consentir les dépenses nécessaires en matière de sécurité aux dépens de sa survie financière. L'histoire inspire peu confiance quant à la mise en oeuvre volontaire de mesures de sécurité par certains transporteurs

du genre, surtout en l'absence d'un solide régime réglementaire de surveillance.

Il est très significatif que, dans ces rares pays qui ont instauré une forme de SGS dans leur système d'aviation civile, aucun n'a abandonné son régime réglementaire de surveillance. Pensez-y.

Le concept de SGS compte sur l'auto-déclaration de violations et de problèmes de sécurité par le personnel de la compagnie aérienne. C'est là une faiblesse potentielle du SGS. Historiquement, l'auto-déclaration et même les rapports confidentiels sont difficiles à vendre. La crainte de récriminations de la part de pairs est un sérieux facteur inhibiteur, qui milite contre de tels rapports, tout comme c'est le cas de la perte de sa sécurité d'emploi. L'absence de protection pour les dénonciateurs vient aggraver encore le problème.

Transports Canada renvoie à l'expérience australienne du SGS pour appuyer sa propre initiative en matière de SGS. Le problème est que Transports Canada ne raconte que la moitié de l'histoire. Il laisse de côté la partie concernant le régime réglementaire de surveillance.

Plus important encore, en vertu du régime australien de SGS, une responsabilité de surveillance stricte en matière de contrôle et d'exécution réglementaire revient à l'Australian Civil Aviation Safety Authority, ou CASA, le pendant australien de Transports Canada. Le manuel SGS de la CASA impose à la CASA elle-même l'obligation d'appliquer les lois en matière d'aviation civile en conformité de la Civil Aviation Act de 1988.

Je vais maintenant vous livrer quelques extraits pertinents du manuel de la CASA. Article 2.2:

La Civil Aviation Act 1988 impose à la CASA la responsabilité d'assurer la réglementation, aux fins de la sécurité, des opérations de l'aviation civile... par des moyens incluant « l'élaboration de stratégies d'exécution efficaces pour veiller au respect des normes en matière de sécurité aérienne ».

Voilà ce qui figure à l'alinéa 9(1)d) de la CAA.

L'énoncé de politique suivant revêt une importance particulière. « L'objet premier du travail d'application de la CASA sera d'assurer la sécurité grâce à une action de surveillance régulière et appropriée ».

L'ancien gérant de la sécurité aérienne chez Qantas Airlines et ancien président d'Airservices Australia, a déclaré ce qui suit:

Il semble que ce qui est proposé dans le projet de loi canadien aille au-delà de tout ce dont j'ai entendu parler relativement à une NAA (National Airworthiness Authority) et viendrait abroger l'une de ses fonctions essentielles, peut-être même en vertu de la convention elle-même et possiblement l'annexe 13, au sujet des systèmes de sécurité.

Je vous en livre la traduction: l'approche de Transports Canada à l'égard du SGS pourrait très bien être en violation de la loi internationale de l'aviation.

• (1550)

Ma source australienne poursuit comme suit, et je cite:

... aucune tentative n'a été faite...

— c'est-à-dire en Australie —

... pour amoindrir la surveillance — récemment, la CASA est passée de l'exécution de deux vérifications annuelles à une seule, mais assurerait un bien plus grand nombre d'activités de surveillance opérationnelle et davantage de contrôles sans préavis.

Il me revient que Transports Canada a peut-être déjà fait du travail d'analyse comparative avec l'Australie, auquel cas le comité devrait insister pour voir les résultats et conclusions. Le comité voudrait peut-être envisager sérieusement cette proposition.

Il y a une différence importante entre la situation actuelle et la situation qui existait à l'époque de l'écrasement à Dryden: la politique de Transports Canada est aujourd'hui en train d'être disséquée en public et avant l'adoption du texte de loi. Il y a encore moyen d'apporter des changements positifs.

Dans l'intérêt de la sécurité du public voyageur canadien, j'exhorte le comité à rejeter le démantèlement proposé du système réglementaire de surveillance de l'aviation que prévoit implicitement l'article 12 du projet de loi C-6, démantèlement qui est déjà en cours, et à insister auprès du gouvernement fédéral pour que celui-ci assure un financement suffisant à Transports Canada pour que celui-ci soit en mesure d'exécuter son rôle traditionnel de surveillance réglementaire et d'application de la loi parallèlement à l'initiative de SGS, et de s'acquitter des obligations qui lui reviennent en vertu de la convention de l'OACI et d'éviter de s'aventurer dans un terrain glissant pouvant mener à un autre Dryden.

Enfin, je pose une question. Le moment est-il peut-être venu d'entreprendre une nouvelle enquête approfondie au Canada, pour vérifier les signes vitaux du système de l'aviation? Les alarmes de sécurité qui se font entendre depuis les premières lignes de l'industrie de l'aviation, ainsi que les questions sérieuses soulevées par l'initiative renfermée dans l'article 12 du projet de loi C-6, laissent sérieusement entendre qu'il est en effet temps de tenir une telle enquête. Dix-huit ans après le désastre survenu à Dryden, le moment est venu pour le gouvernement fédéral d'assumer une approche proactive pour prendre le pouls de la sécurité aérienne dans ce pays, en lançant une enquête sur la sécurité aérienne en vertu de la Loi sur les enquêtes afin de faire une vérification en profondeur, et à l'échelle du système tout entier, de l'état actuel des signes vitaux de l'aviation commerciale au Canada avant que ne survienne une autre catastrophe aérienne.

Je vous sou mets, respectueusement, que le comité ici réuni devrait envisager de recommander une telle enquête, et je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Moshansky.

Allez-y, monsieur Bélanger.

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

Tout d'abord, monsieur Moshansky, je m'excuse d'être arrivé avec quelques minutes de retard, mais j'ai pu vous rattraper dans le cadre de votre déclaration car vous avez eu la gentillesse de nous fournir votre texte par écrit dans les deux langues.

Vous nous avez livré plus d'éléments de réflexion que nous en avions jusqu'ici recueillis au sujet de ce projet de loi, et je vous en remercie beaucoup, monsieur. Il me faudra un peu plus de temps pour parcourir votre déclaration en parallèle avec le projet de loi, mais ma première conclusion est que vous vous concentrez sur le même article sur lequel nombre d'entre nous nous attardons, soit l'article 12, qui traite de toute cette question d'organismes désignés.

Si je concluais que votre témoignage dit que l'article 12 constitue en quelque sorte un abandon par Transports Canada de ses responsabilités en matière de réglementation, serait-ce une exagération?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Je pense que ce serait juste.

L'hon. Mauril Bélanger: Ce serait juste. Bien.

J'avais une question en particulier, mais elle vaut pour le gros de l'article 12, et je vais vous lire un paragraphe, car c'est celui qui m'a frappé comme étant un petit peu un panier ramasse-tout. Il s'agit du nouveau paragraphe proposé 5.31(3):

(3) L'organisme désigné dispose de tous les pouvoirs nécessaires au contrôle d'application des normes et des règles qu'il établit.

Ce me semble être un système plutôt clos dès lors qu'une personne est désignée, quelle qu'elle soit, et certains témoins ont discuté de la question de savoir quels pourraient être ces organismes. On nous dit que les risques seraient peut-être très limités, et j'essaie d'obtenir une définition. En ce qui me concerne, il nous reste encore du travail à faire là-dessus en tant que comité, mais il me semble que c'est un système fermé, en ce sens que dès lors qu'une entité est désignée, elle est, en gros, libre d'établir les normes et les règles qu'elle veut, et elle a le pouvoir de les appliquer.

Est-ce là votre interprétation, monsieur?

• (1555)

L'hon. Virgil P. Moshansky: C'est ainsi que j'interprète le texte. Chaque compagnie aérienne serait autorisée à établir ses propres normes en matière de sécurité.

L'hon. Mauril Bélanger: Supposons un instant que ce texte devient loi; ce n'est pas ce que nous suggérons, mais supposons cela aux fins de la discussion. C'est la tâche qu'on nous a chargés d'exécuter — d'envisager cela. Quelles garanties le comité devrait-il, selon vous, prévoir relativement à cet article? Si nous permettons en effet aux SGS de fonctionner comme c'est le cas à l'heure actuelle, quelles restrictions particulières voudriez-vous imposer? J'ai l'impression qu'elles figurent toutes dans votre déclaration, mais j'aimerais les appliquer à l'article 12. Pour dire les choses autrement, à votre avis, quels éléments de l'article 12 le comité ne devrait-il pas accepter?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Ce que je vois, c'est la nécessité d'importer dans l'article 12 une disposition exigeant une surveillance réglementaire par l'organe de réglementation, c'est-à-dire Transports Canada. Si vous faisiez cela, je pense que vous auriez un système très efficace. À l'heure actuelle, il ressort très clairement, aux yeux de la plupart des observateurs objectifs, que Transports Canada est dans une grande mesure en train de se retirer du travail de réglementation des transporteurs, exception faite de ce qu'il appelle les « vérifications ciblées ». Ces dernières ne sont aucunement des vérifications qui permettraient à un inspecteur d'avoir un tableau d'ensemble des opérations d'un transporteur. Elles porteraient sur...

L'hon. Mauril Bélanger: Me reste-t-il encore du temps?

J'aimerais explorer encore autre chose. Lundi, nous avons entendu le témoignage de représentants de l'association des aéroports et des gens qui construisent les transporteurs. Mon sentiment est qu'ils vont tous chercher à se faire désigner organisme désigné en vertu de l'article 12, alors cela ne sera peut-être pas limité aux transporteurs; ce pourrait être le cas de ceux qui construisent, de ceux qui exploitent les aéroports, et ainsi de suite. Cela vient-il augmenter encore votre angoisse?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Tout à fait, car vous aurez des administrations aéroportuaires qui établiront les normes sans que personne ne regarde par-dessus leur épaule — pas de façon efficace en tout cas, mais il se fera peut-être quelque vérification sommaire.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, j'aurais peut-être des questions pour le tour suivant, mais je suis satisfait des réponses que j'ai obtenues jusqu'ici. Il nous incombe de tenir compte des propos que nous avons entendus ici aujourd'hui.

Merci.

Le président: C'est maintenant au tour de M. Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour, monsieur Moshansky. Merci de venir partager vos connaissances dans ce domaine.

Vous dites que l'article 12, qui parle des organismes désignés, est la partie qui vous inquiète le plus parce que cela permettra au ministère des Transports de se dégager de sa responsabilité. Par contre, des représentants de l'industrie du transport aérien nous ont dit lundi que si on enlevait l'article 12 du projet de loi, on enlèverait au projet de loi sa raison d'être.

Qu'en pensez-vous?

[Traduction]

L'hon. Virgil P. Moshansky: Cela est en partie vrai, car si vous retirez l'article 12, vous n'avez plus de SGS. Ce que je dis est qu'il ne faut pas enlever le SGS de l'article 12, mais plutôt y ajouter des responsabilités supplémentaires pour l'organe de réglementation en ce qui concerne son rôle de surveillance des transporteurs et de tous les autres intervenants.

[Français]

M. Robert Carrier: Par contre, plusieurs entreprises ont déjà mis en place ce système, par exemple Air Transat et Air Canada. Ce système existe déjà. Le projet de loi devrait-il imposer ce système pour qu'à tout le moins, toutes les entreprises aient leur système de gestion de la sécurité?

[Traduction]

L'hon. Virgil P. Moshansky: L'instauration d'un système de SGS est certainement une chose qui devrait être encouragée. Depuis quelques années déjà, les gros transporteurs ont leurs propres organisations de sécurité à l'interne, et font un excellent travail. Je ne pense pas qu'il y ait lieu de s'inquiéter beaucoup en ce qui concerne les gros transporteurs. Là où il y a des inquiétudes, je pense, c'est du côté des transporteurs secondaires ou tertiaires, et, comme je l'ai mentionné, les taxis aériens, les services d'ambulance et autres fonctionnent tout près de la limite.

•(1600)

[Français]

M. Robert Carrier: Malgré tout le bien que vous pensez des systèmes de sécurité — et je pense que ceux-ci sont efficaces —, vous maintenez que le ministère des Transports devrait quand même procéder à des inspections officielles de sorte qu'on ne se fie pas entièrement à l'autorégulation du système de sécurité.

Est-ce correct?

[Traduction]

L'hon. Virgil P. Moshansky: C'est là ma ferme opinion.

[Français]

M. Robert Carrier: Comment peut-on s'assurer que le gouvernement effectue des inspections indépendamment d'une loi? Même les inspecteurs fédéraux nous ont dit que les réductions de personnel actuelles iront en augmentant. Plus on mettra en place des systèmes de sécurité, moins il y aura d'inspecteurs.

Comme parlementaires, comment peut-on s'assurer que le système de sécurité du gouvernement, du ministère des Transports, sera maintenu?

[Traduction]

L'hon. Virgil P. Moshansky: Eh bien, il s'agit de convaincre le gouvernement que cela est nécessaire. Je pense que le comité a le

pouvoir de faire une recommandation en ce sens, et il faudrait alors espérer que le gouvernement l'examine sérieusement.

Quant à la question du nombre d'inspecteurs, je vous dirais qu'à l'époque de l'enquête sur l'écrasement à Dryden, il y avait une pénurie d'inspecteurs, qui s'était installée au fil des années 1980 jusqu'à la catastrophe de Dryden. À l'époque, il y avait un effectif de 1 400 inspecteurs de l'aviation, et les témoins experts que j'avais entendus à l'époque avaient dit qu'il leur en manquait 400 pour pouvoir exécuter pleinement toutes leurs responsabilités.

Depuis, il y a eu une réduction progressive du nombre de ces inspecteurs. J'ai récemment vu des chiffres selon lesquels le nombre actuel d'inspecteurs de l'aviation serait d'entre 800 et 850, ce qui est très nettement inférieur au total à l'époque de la catastrophe de Dryden, presque la moitié de l'effectif à cette époque-là, qui était déjà insuffisant.

[Français]

M. Robert Carrier: Est-il logique de maintenir, dans le projet de loi, l'implantation de systèmes de sécurité? Doit-on imposer cette obligation à toutes les entreprises ou tous les propriétaires d'avion? L'Association canadienne de l'aviation d'affaires est venue nous rencontrer lundi, et on s'est rendu compte que les petits propriétaires ne peuvent pas mettre sur pied eux-mêmes un système de sécurité.

La loi peut-elle imposer ce système à toute entreprise, quelle que soit sa taille?

[Traduction]

L'hon. Virgil P. Moshansky: Je comprends l'initiative de Transports Canada visant à imposer aux petits transporteurs des exigences moindres en matière de système de gestion de la sécurité, quelque chose qui serait dans leurs moyens. Je pense néanmoins que chaque transporteur devrait être tenu d'avoir en son sein une organisation de sécurité. Ce ne serait peut-être pas aussi élaboré que le système SGS requis dans le cas des gros transporteurs, mais il leur faudrait certainement avoir en place un système de sécurité.

Le président: M. Julian.

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

Merci, monsieur le juge Moshansky, d'être venu comparaître devant nous aujourd'hui. Vous avez des antécédents tout à fait impressionnants, et le travail que vous avez fait en matière de sécurité pour veiller à ce que nous ayons un système aérien sécuritaire est tout à votre honneur. Je sais que vos efforts vous ont mérité de nombreux prix.

J'aimerais, parce que vous en avez fait état dans vos remarques liminaires, revenir sur l'Association des pilotes fédéraux du Canada. Des porte-parole de cette association ont comparu devant nous la semaine dernière.

Un sondage a été mené auprès d'eux, et il en est ressorti que: 80 p. 100 d'entre eux — et il s'agissait des inspecteurs qui garantissent, ou qui s'efforcent d'assurer, la sécurité de nos lignes aériennes — ont dit que ce plan, le plan de SGS de M. Cannon, les empêcherait d'examiner et de corriger les problèmes de sécurité de façon opportune, avant qu'il ne se produise un incident; 74 p. 100 de ces inspecteurs de l'aviation estiment qu'il est probable que survienne dans un proche avenir au Canada un grave incident aérien, je présume de l'envergure de la catastrophe de Dryden; et 85 p. 100 d'entre eux s'inquiètent à l'idée que les exploitants de services aériens et les aéroports se réglementent eux-mêmes.

Avez-vous les mêmes inquiétudes que celles exprimées par l'Association des pilotes fédéraux du Canada?

•(1605)

L'hon. Virgil P. Moshansky: Oui, tout à fait. Elles reflètent la situation d'avant l'incident de Dryden. Il y avait une pénurie d'inspecteurs. Ceux-ci ne parvenaient pas à s'acquitter de leurs obligations en matière de surveillance. Dans le cas d'Air Ontario, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration, on l'a en gros lâché dans la nature pour qu'il établisse lui-même sa propre norme insuffisante. Je pourrais vous donner plusieurs exemples de lacunes dans ce qu'a fait Air Ontario, si cela vous intéresse.

Par exemple, lorsque l'entreprise a pour la première fois demandé son accréditation, elle a recruté auprès d'une autre ligne aérienne un pilote de F28 extrêmement compétent et chevronné. Il avait accumulé plus de 30 000 heures aux commandes, la plupart à bord d'un F28. Ils l'ont recruté de façon à pouvoir dire à Transports Canada: « Nous avons parmi notre personnel ce pilote chevronné qui va surveiller nos opérations ». Le transporteur a, bien sûr, obtenu son accréditation.

En l'espace de moins d'un mois, le pilote était tellement dégoûté face au peu d'attention accordée aux problèmes de sécurité qu'il relevait qu'il a démissionné. Il a démissionné parce qu'il était dégoûté. Puis, pendant l'année et demie qui a suivi, Air Ontario n'a compté parmi son organisation aucun agent de la sécurité. Il n'y avait en vérité en place aucune organisation de la sécurité.

L'on ordonnait par exemple aux pilotes de ne pas inscrire les défauts qu'ils relevaient dans les appareils dans leur carnet de vol ou leurs manuels d'aéronef, car de telles entrées auraient résulté en une interdiction de vol. Ce qu'on leur a dit de faire était de noter ces défauts sur des bouts de papier, qui passaient d'un pilote à l'autre et qui s'entassaient. Et, théoriquement, je suppose, l'idée était qu'on s'en occuperait un jour.

À un moment donné, deux des pilotes, un capitaine et un premier officier, étaient tellement préoccupés par le gros volume de bouts de papier et de défauts dans les appareils, qu'ils les ont toutes rentrées d'un coup dans le manuel d'utilisation, et l'appareil a été interdit de vol. Et qu'est-ce qui leur est arrivé à eux? Ils ont été suspendus et on a pris des mesures disciplinaires contre eux, alors qu'on aurait en fait dû leur donner une médaille.

Voilà le genre de choses dont vous devriez vous inquiéter.

M. Peter Julian: Pensez-vous que ces éléments qui sont ici créent une tempête parfaite qui pourrait amener une autre tragédie?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Je pense certainement que cela est à l'horizon, surtout si ce déchargement de la responsabilité en matière de surveillance vient à se réaliser.

M. Peter Julian: J'aimerais revenir sur la question des vérifications des lignes aériennes. Lors des témoignages que nous avons entendus la semaine dernière, il a été question de trois décisions prises par Transports Canada.

L'une d'entre elles a été prise à l'époque de la campagne électorale fédérale en décembre 2005: l'émission par Transports Canada de la Directive de l'Aviation civile numéro 39, cédant les responsabilités en matière d'application et d'enquête aux compagnies aériennes elles-mêmes.

En mars 2006, Transports Canada a tué le programme national de vérification, qui couvrait les plus grosses compagnies aériennes et les plus grands aéroports.

En octobre 2006 — c'est ce que l'on nous a rapporté la semaine dernière —, des gestionnaires chez Transports Canada ont tout d'un coup stoppé toutes les enquêtes portant sur des violations de règles en matière de sécurité.

Pour ce qui est, donc, de la question que vous avez soulevée relativement aux vérifications des compagnies aériennes et aux contrôles en vol, il semble que Transports Canada soit en train de se retirer de tous ces éléments importants qui contribuent à notre sécurité aérienne.

L'hon. Virgil P. Moshansky: C'est tout à fait le cas.

Je mentionnerais encore une ou deux autres choses. Le programme national de vérification du Canada, même avant qu'il ne soit suspendu, n'atteignait pas les normes en vigueur dans d'autres États membres de l'OACI.

Par exemple, il prévoit une vérification tous les trois ans pour les opérations aériennes, l'entretien, etc. alors que dans d'autres pays, cela se fait aux deux ans.

Dans le cas des aéroports, le Canada a un échancier prévoyant une vérification tous les cinq ans, comparativement à tous les deux ans dans d'autres États membres.

Une vérification de la supervision de la sécurité, faite par l'OACI en avril 2005, reproche au Canada d'avoir autorisé une vérification d'aptitude professionnelle de pilote aux deux ans, en vertu d'une exemption aux exigences réglementaires des RAC 703 et 704, qui demandaient une vérification annuelle, et qui n'est pas conforme à la norme internationale de six mois. Cela pourrait, à mon sens, mettre en péril les ententes bilatérales qu'a le Canada avec d'autres pays.

•(1610)

M. Peter Julian: Nous sommes donc en situation de violation généralisée de cette entente internationale?

L'hon. Virgil P. Moshansky: J'ignore si elle est généralisée, mais elle est certainement...

M. Peter Julian: Sérieuse.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Il s'agit d'exemples de violations, à mon avis — et il n'y a pas que moi qui le pense.

M. Peter Julian: En gros, Transports Canada a vidé les fonctions qui sont censées relever de sa responsabilité. Pensez-vous que ce soit là un comportement insouciant?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Je ne sais trop comment le caractériser. Il me semble qu'il a, à sa base, un problème de sous-financement. Le Ministère ne dispose pas des moyens nécessaires pour assurer la surveillance réglementaire, et je pense qu'il l'a plus ou moins reconnu. Il a cherché des endroits où couper de façon à respecter les budgets qui lui sont donnés, et c'était un endroit tout simple où pratiquer une amputation. Vous pourriez réduire de beaucoup les besoins financiers en amputant la supervision de la sécurité.

Le président: Ce sera maintenant au tour de M. Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à vous d'être ici aujourd'hui.

Vous avez manifestement examiné le projet de loi C-6 ainsi que la Loi sur l'aéronautique. Vous devez être un expert en la matière.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Je ne suis pas certain d'être un expert, mais j'ai en effet examiné ces textes.

M. Ed Fast: Avez-vous eu l'occasion d'examiner les règlements émis en mai 2005 introduisant dans l'industrie aérienne canadienne les systèmes de gestion de la sécurité?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Je pense que oui.

M. Ed Fast: Avez-vous également eu l'occasion de passer en revue le système standard de gestion de la sécurité de l'OACI, sur lequel est fondé le régime canadien?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Oui. Je l'ai en fait ici avec moi.

M. Ed Fast: Conviendriez-vous que cela représente une amélioration sensible de la façon dont nous traitons de la question de la sécurité aérienne?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Oui. Je conviens que le SGS est une amélioration considérable. Je l'ai dit.

M. Ed Fast: Bien.

Pour ce qui est des suggestions que vous faites dans votre déclaration qu'il y a peut-être en cours au Canada un démantèlement massif du système d'inspection et d'application des règlements, j'aimerais reprendre vos paroles textuellement. Vous avez déclaré que « La direction de Transports Canada a reconnu publiquement que les compressions de coûts sont de nouveau en vogue chez Transports Canada ». Vous poursuivrez en disant:

La surveillance réglementaire n'est pas simplement en train d'être réduite, exception faite de certaines vérifications limitées très ciblées, elle est en fait en train d'être systématiquement démantelée avec le projet de loi C-6.

Pourriez-vous tout d'abord expliquer ce que vous entendez pas « vérifications limitées ciblées »? Cela me paraît très restrictif.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Cela est tiré directement de la documentation de Transports Canada. Je pourrais peut-être vous retrouver cela.

M. Ed Fast: Si vous le pouvez.

L'hon. Virgil P. Moshansky: On y parle de vérifications ciblées.

M. Ed Fast: On y parle de vérifications ciblées, mais non pas de vérifications ciblées « limitées ».

L'hon. Virgil P. Moshansky: C'est moi qui ai employé ce terme.

M. Ed Fast: Précisément, et c'est ce pourquoi j'aimerais savoir ce que vous entendez par « vérifications ciblées limitées », car cela ne correspond pas à la terminologie employée dans le projet de loi. Le mot « limitées » n'y figure pas.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Ce que je dis est qu'une vérification qui est une vérification ciblée est une vérification limitée. Il ne s'agit pas d'une vérification générale des opérations d'un transporteur. La vérification vise un élément particulier. C'est ce que signifie « ciblées ».

M. Ed Fast: Oui, mais vous n'utilisez pas le terme « limitées » pour signifier que c'est le nombre de vérifications qui est limité, n'est-ce pas?

L'hon. Virgil P. Moshansky: J'emploie le terme « limitées » dans le sens de dire qu'il s'agit d'une vérification ciblée, par opposition à ce qu'est une vérification normale.

M. Ed Fast: Vous n'êtes donc pas en train de laisser entendre que le nombre de vérifications serait forcément inférieur à une norme acceptable.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Ce que je dis est que le programme national de vérification a, à toutes fins pratiques, été limité. On l'a annulé. Vous venez tout juste d'entendre M. Julian lire les trois articles qui auront une incidence sur le programme national de vérification.

M. Ed Fast: Je suis, dirais-je, quelque peu troublé, car nous avons entendu de nombreux témoins, et, exception faite de ceux représentant deux syndicats d'inspecteurs, tous se sont prononcés

en faveur du projet de loi C-6. Ils ont proposé certains petits réglages, et nous sommes en train d'examiner...

• (1615)

L'hon. Virgil P. Moshansky: L'un de ces témoins serait-il le capitaine Boucher, de l'Association des pilotes d'Air Canada?

M. Ed Fast: Il a en fait été de ceux qui ont parlé en faveur du projet de loi C-6.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Le capitaine Boucher m'a téléphoné ce matin et m'a dit s'inquiéter de ce que seule la moitié de son message semble avoir passé, en tout cas en ce qui concerne les journalistes, et c'est la partie concernant le fait qu'ils appuient le SGS.

Comme je l'ai dit dans mes remarques d'ouverture, je ne pense pas que quiconque au monde n'appuierait pas le SGS, mais le capitaine Boucher est préoccupé par l'autre partie de l'examen du SGS et de la façon dont ce système fonctionne chez Air Canada. Cela requiert toujours un régime réglementaire de surveillance, et c'est ce qu'il m'a dit ce matin au téléphone.

M. Ed Fast: Nous avons en fait interrogé les différents témoins sur la question de savoir s'ils considèrent le projet de loi C-6 comme enlevant au cabinet du ministre la responsabilité en matière de surveillance du respect des règles et de reddition de comptes, pour la déléguer aux différentes compagnies aériennes. La grande majorité des témoins ont répondu que non, et ils espèrent en tout cas que ce ne serait pas le cas.

Alors, encore une fois...

L'hon. Virgil P. Moshansky: Eh bien, je suppose que tout dépend du camp d'où vous venez.

M. Ed Fast: Eh bien, il est dommage qu'il y ait des camps en jeu ici, et c'est toujours là mon souci car, en bout de ligne, c'est la sécurité du public voyageur qui est le facteur le plus important.

L'hon. Virgil P. Moshansky: C'est mon seul souci. D'ailleurs, j'y ai des intérêts très personnels. Six semaines avant le début des audiences sur la catastrophe aérienne de Dryden, mon jeune frère est mort dans un écrasement d'avion à l'est de Yellowknife, et je m'intéresse depuis de très près à la sécurité aérienne.

M. Ed Fast: Je peux vous dire que moi aussi... car j'ai un ami personnel, un électeur dans ma circonscription, qui a, il y a moins de deux ans, perdu un fils dans l'accident survenu dans la Baie Géorgienne, et dont vous êtes, j'en suis sûr, au courant.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Monsieur Price.

M. Ed Fast: C'est exact.

L'hon. Virgil P. Moshansky: M. Price a communiqué avec moi, comme cela a été le cas de beaucoup de gens qui sont préoccupés par ce qui se passe avec le projet de loi.

M. Ed Fast: C'est exact.

Pour nous, en tant que comité, et pour le gouvernement, la sécurité est ici la considération primordiale.

Je suis en train de vous dire que nous avons entendu de nombreux témoins qui ont fait un examen très attentif du projet de loi. Ont en fait comparu devant nous deux syndicats de pilotes pour qui, bien évidemment, la sécurité des pilotes est essentielle, tout comme la sécurité des passagers. Les porte-parole de ces syndicats ont déclaré, et cela figure au procès-verbal, qu'ils appuient en fait le projet de loi C-6 en tant qu'important pas vers l'amélioration de la sécurité du public.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Ils l'appuient en effet, mais ce que j'aimerais souligner est que chacun d'entre eux a déclaré, dans le cadre de son exposé, qu'il était en faveur d'une surveillance réglementaire.

M. Ed Fast: Oui, c'est bien le cas.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Ai-je raison là-dessus?

M. Ed Fast: Oui, absolument.

Et ce que je vous dis est que le projet de loi C-6 ne réduit pas en fait cette surveillance réglementaire. Elle la rend plus efficace et plus ciblée, pour reprendre le terme que vous avez employé. Je n'utiliserais pas forcément le terme « limitée », mais je pense en tout cas que nous pouvons tous convenir que le projet de loi fait état de vérifications ciblées.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Il me semble, m'appuyant sur mon expérience de l'enquête sur l'écrasement à Dryden, que le moyen le plus efficace de veiller à la sécurité aérienne est d'exiger que les vérifications d'aptitude professionnelle des pilotes soient effectuées par des inspecteurs en cours de vol, de façon à ce que ces inspecteurs puissent vérifier les procédures de maintenance des lignes aériennes, etc., au lieu qu'on compte sur ces dernières pour s'acquitter elles-mêmes de ces fonctions avec des vérifications mineures, ce qui semble pourtant être l'orientation qu'est en train de prendre ce programme.

M. Ed Fast: Vous utilisez l'expression « vérifications mineures ». Cela se trouve-t-il dans le projet de loi, ou bien est-ce une expression à vous?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Non, il s'agit d'une expression à moi.

M. Ed Fast: Très bien. Je tenais tout simplement à tirer cela au clair.

Merci, monsieur le président.

Le président: Bienvenue, monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

Heureux de vous revoir. Je m'excuse de mon retard, mais je devais m'occuper d'obtenir des pilules.

J'ai manqué le début, mais j'ai eu l'occasion de lire votre déclaration, monsieur, et j'apprécie vos commentaires.

Si j'ai bien compris, vous avez soulevé un certain nombre de choses. Vous avez notamment parlé de la dénonciation, de l'absence d'une référence à la dénonciation applicable à cette industrie, et c'est là l'une des préoccupations que vous avez exprimées. Vous dites en fait que l'absence de protection pour les dénonciateurs vient aggraver le problème.

L'autre moitié de votre histoire, j'imagine, est la question que vient tout juste de mentionner M. Fast au sujet de la surveillance réglementaire. Vous dites que les comparaisons ont été faites avec le programme australien et que la différence est que celui-ci a un régime de SGS mais que les autorités demeurent responsables de la surveillance réglementaire.

• (1620)

L'hon. Virgil P. Moshansky: Tout à fait.

M. Don Bell: Un système de gestion de la sécurité ne suppose donc pas implicitement l'autoréglementation. Or, l'impression est que c'est la seule chose qu'envisage le Canada. Vous dites des autres pays qu'ils ont tous une certaine forme de surveillance de l'application de la réglementation assurée par les autorités gouvernementales.

L'hon. Virgil P. Moshansky: C'est exact. Il semble que le Canada soit à l'heure actuelle en train de faire cavalier seul en la matière.

M. Don Bell: Vous avez, à ce sujet, exprimé votre inquiétude. Vous dites, dans votre déclaration: « Il est extrêmement naïf de penser qu'en vertu d'un régime de SGS un exploitant aux moyens très limités » va, de sa propre initiative « accorder plus d'importance aux dépenses en matière de sécurité qu'à sa survie financière ».

En ce qui concerne les questions qui me préoccupaient, et j'essaie de retrouver le contexte, ce qui m'a étonné a été votre référence au sujet des grosses compagnies aériennes. Je ne sais plus à quel moment, exactement, mais vous avez parlé des grosses compagnies aériennes. Je suis certain qu'elles s'intéressent à la sécurité, car l'absence d'un dossier en matière de sécurité peut avoir une très forte incidence sur leur capacité de vente.

Faites-vous une distinction entre petites compagnies aériennes et grosses compagnies aériennes? J'ai constaté que vous avez quelque part fait état des gros transporteurs. Y voyez-vous un problème?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Ce que je disais est que les deux gros transporteurs au Canada sont dotés de programmes de sécurité internes très sophistiqués. Je n'entrevois aucun problème quant à l'ajout par elles d'éléments supplémentaires pouvant découler de cette initiative de SGS. Cependant, dans le cas des autres transporteurs — les exploitants secondaires ou tertiaires ou de paliers encore inférieurs —, il vous faudra prévoir une certaine marge, car ceux-ci n'ont pas les moyens financiers d'instaurer des systèmes sophistiqués de SGS, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'ils ne devraient pas en avoir.

M. Don Bell: Je comprends la différence entre la taille et la capacité d'avoir une infrastructure suffisante pour appuyer tout cela. D'après ce que vous savez des gros transporteurs, craignez-vous que l'adoption du système d'autoréglementation proposé dans le projet de loi C-6 crée un problème et vienne augmenter le risque même chez les gros transporteurs, ou bien cela ne vous préoccupe-t-il pas beaucoup?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Cela n'augmenterait certainement pas le risque. Comme je l'ai dit, les gros transporteurs ont déjà de très bons systèmes.

M. Don Bell: J'appuie les commentaires de mon collègue voulant que la sécurité des passagers soit clairement la toute première préoccupation. Nous en discutons au comité depuis le début de nos travaux. Qu'il s'agisse de transport ferroviaire, maritime ou aérien, c'est une grosse préoccupation.

J'apprécie vos commentaires. D'après ce que je peux voir, vous avez clairement étayé les choses. Vous avez étayé plusieurs aspects du problème. Ce que j'ai trouvé intrigant est la confirmation que même dans les pays où les systèmes SGS font un bon travail, des organes gouvernementaux continuent d'assurer une surveillance réglementaire.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Tout à fait. Je pense que la convention internationale exige que chaque pays membre ait en place un régime approprié de surveillance réglementaire.

M. Don Bell: Votre dernière recommandation est que soit entreprise, en vertu de la Loi sur les enquêtes, une enquête visant à prendre le pouls de l'industrie aérienne.

L'hon. Virgil P. Moshansky: J'ai, en la matière, de fermes convictions. L'un des chefs de file mondiaux en matière d'enquêtes sur les accidents et d'aviation, W.O. Miller, qui a été expert spécial auprès de ma commission à la fin de l'enquête sur la catastrophe de Dryden, est, je me permets de le mentionner, l'ancien président du Accident Investigation Bureau du National Transportation Safety Board américain. Il est ingénieur aéronautique, professeur d'université et l'un des enquêteurs en matière d'accidents d'avion et experts-conseils en matière de sécurité aérienne les plus respectés au monde. À la fin des travaux de la commission, il m'a dit par écrit que, s'inspirant de son expérience de notre enquête, son sentiment était que chaque pays devrait vérifier la sécurité de son système aérien tous les dix ans environ, au moyen d'une enquête d'envergure du genre de l'enquête Dryden, ce pour vérifier les signes vitaux de l'industrie.

• (1625)

M. Don Bell: Cela fait 18 ans que cet accident est survenu. Vous dites qu'il est temps de revérifier.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Un autre expert est le professeur James Reason, de l'Université de Manchester, en Angleterre, l'un des psychologues aéronautiques et des analystes d'accidents de l'aviation les plus réputés au monde. Il a une renommée mondiale. Il appuie lui aussi la demande de M. Miller que l'on fasse un examen périodique des systèmes de sécurité aérienne des différents pays. Il a écrit, et je cite:

Étant donné que nous ne pourrons jamais éliminer entièrement les facteurs qui causent les accidents, le seul objectif réalisable est d'assurer un niveau maximal d'aptitude en matière de sécurité puis de le maintenir. Cela doit être fait au moyen de vérifications régulières des « signes vitaux » organisationnels. Si l'on trouvait le moyen de faire cela de façon efficace, cela nous transporterait au-delà de la dernière frontière de l'aviation.

Le président: La parole est maintenant à M. Roy.

[Français]

M. Jean-Yves Roy (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci d'être parmi nous aujourd'hui, monsieur Moshansky.

J'aimerais revenir à votre recommandation voulant qu'une enquête soit réalisée à l'échelle du pays pour déterminer quels sont les problèmes vécus à l'heure actuelle dans le secteur de l'aviation, particulièrement en matière de sécurité. Je voudrais d'abord savoir pourquoi vous faites une telle recommandation.

Je vais vous raconter quelque chose. Ça ne fait pas très longtemps que NAV Canada contrôle le trafic aérien sur le territoire. Chez nous, il y a un aéroport régional. Il fait office d'aéroport de décollage pour le nord-est des États-Unis. Il y a deux ou trois ans, on pouvait y atterrir aux instruments. Aujourd'hui, les transporteurs aériens nous disent ne plus pouvoir le faire à cet aéroport parce qu'ils ont modernisé leurs équipements alors que NAV Canada ne l'a pas fait. Par conséquent, dans cet aéroport de décollage qui dessert le nord-est des États-Unis, les Maritimes, le Nord ainsi que les avions venant de Gander, on ne peut plus atterrir aux instruments.

J'en ai avisé le ministre. On a un sérieux problème. Je pense que c'est ce type de problème qui, en matière de sécurité, doit être évalué. En plus des questions que vous soulevez, il y a la sécurité des appareils.

Si j'ai bien compris vos propos, chacun des aéroports et des transporteurs aériens va se doter d'un système différent. Il n'y aura donc pas d'uniformité au niveau des systèmes de sécurité. Si Transports Canada ne fait pas les inspections nécessaires pour s'assurer que l'uniformité est maintenue dans tous les aéroports et

que le même type de vérification est faite par tous les transporteurs aériens, le genre de problème dont je vous ai parlé va se répandre.

Je voudrais savoir, mis à part la mise en vigueur des systèmes de gestion de la sécurité, ce qui vous motive à recommander aujourd'hui qu'une enquête sur la sécurité dans le transport aérien soit réalisée à l'échelle du Canada.

[Traduction]

L'hon. Virgil P. Moshansky: Ce qui me motive, c'est que j'ai été contacté par maintes personnes du secteur aéronautique — des pilotes et d'autres — et des membres du public qui s'inquiètent de l'état de la sûreté aérienne au Canada, surtout après les révélations de la série d'articles *Dangerous Skies*, publiés par trois journalistes d'investigation du *Toronto Star* et d'autres journaux. Certains ont balayé ces articles du revers de la main mais, à mon avis, si vous considérez certaines des personnes qui ont accepté de faire de telles déclarations publiques sur ce qui se passe, il n'est pas très malin de rejeter sommairement leurs constats.

Vous avez des commandants de bord très chevronnés, ayant 25 000 et 30 000 heures de vol, qui se disent inquiets. Il est dangereux d'ignorer ce genre d'information. À tout le moins, il faudrait envisager d'inviter à comparaître certaines de ces personnes qui sont prêtes à parler et à donner leur avis.

Ne recueillez pas ces opinions de deuxième main auprès de moi; invitez-les, et ensuite vous pourrez juger par vous-même.

• (1630)

[Français]

M. Jean-Yves Roy: Vous suivez l'évolution du système de transport aérien depuis des années. Selon vous, quel est, à l'heure actuelle, le principal problème? Est-ce la quantité insuffisante d'inspections de la part de Transports Canada ou le fait qu'on ne puisse plus faire confiance à l'entreprise privée, particulièrement à la petite entreprise, qui fait qu'on ne veut pas investir beaucoup dans la sécurité? Il reste que pour un transporteur, la chose est risquée. En effet, si un ou deux de ses appareils s'écrasent, les gens n'auront plus tendance à utiliser ses services.

Je suis convaincu que pour leur part, les grands transporteurs vont tout faire pour que le système de sécurité fonctionne. Ils n'ont pas avantage à voir leurs avions s'écraser.

Vous nous dites que les petits transporteurs qui auront des difficultés financières vont négliger la sécurité. En fait, d'après ce que vous dites, ils le font déjà. Si vous demandez une enquête, c'est qu'à votre avis, il y a de la négligence à l'heure actuelle. C'est exact?

[Traduction]

L'hon. Virgil P. Moshansky: C'est une très bonne question mais je pense avoir couvert cela dans certaines de mes réponses précédentes.

Cette branche particulière de l'industrie doit être spécialement surveillée. L'accident de Dryden a fait apparaître que le problème fondamental résidait dans le manque de crédits alloués par le gouvernement au ministère des Transports. Par exemple, David Wightman, qui était le SMA de l'aviation à l'époque, a déclaré dans son témoignage avoir présenté au conseil de contrôle du programme une demande de financement extrêmement réduite pour la Direction générale de l'aviation. Or, cette demande a été amputée de 70 p. 100. Ils ont retranché 70 p. 100 d'une demande de crédits qui, à toutes fins pratiques, représentait le strict minimum nécessaire.

Le résultat a été que le programme de surveillance aérienne a plongé en chute libre. Il a perdu 400 inspecteurs qui n'ont pas été remplacés. Ceux qui restaient ne suffisaient pas à la tâche au moment de l'écrasement de Dryden. Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, seule une vérification superficielle du programme de mise en service du F28 par Air Ontario a été effectuée, et l'on ne s'est jamais penché sur le programme F28 lui-même. Il y avait des vices majeurs.

Je vais vous donner un exemple des effets que peuvent avoir les compressions de coûts d'une compagnie aérienne. Au moment de son achat du F28, Air Ontario a décidé de le mettre en service sur une ligne englobant Dryden. Ils pensaient que cet aéroport devait obligatoirement être muni d'un dispositif de démarrage au sol. Cela signifie que si les moteurs de l'avion doivent être arrêtés pour dégivrer, par exemple, et que le groupe auxiliaire de bord ne parvient pas à faire repartir les moteurs, un dispositif de démarrage au sol peut le faire. La compagnie avait budgétisé 25 000 \$ pour acheter un démarreur au sol pour l'aéroport régional de Dryden. Mais lorsqu'elle s'est aperçue que ce n'était pas une obligation réglementaire, elle a annulé la commande.

S'il y avait eu un démarreur au sol à l'aéroport de Dryden, l'écrasement n'aurait pas eu lieu, parce que le pilote avait réalisé que ses ailes étaient contaminées. Son groupe auxiliaire de bord était en panne et ne fonctionnait pas depuis déjà une semaine environ. C'était l'un des problèmes de maintenance sur cet avion. Il y avait de nombreuses déficiences, mais celle-ci était la plus grave.

S'il avait arrêté ses moteurs, il n'aurait pas pu les faire redémarrer. L'avion aurait donc été cloué au sol à Dryden et il aurait eu à répondre à la direction d'Air Ontario de cette décision et des frais d'hébergement de 70 passagers dans un hôtel. Il a donc décidé de partir sans dégivrer, parce qu'il ne pouvait pas arrêter les moteurs.

Ainsi donc, s'ils avaient décidé de procéder à l'achat du matériel de démarrage au sol — qui ne coûtait que 25 000 \$ — cet écrasement ne se serait pas produit. Ce n'est là qu'un exemple, et je pourrais vous en citer des douzaines.

• (1635)

Le président: Monsieur Storseth.

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

Merci beaucoup d'être venu nous rencontrer aujourd'hui, monsieur Moshansky. Vous avez manifestement consacré beaucoup de temps à rendre plus sûr le secteur aéronautique.

Ma première question porte sur l'examen à l'échelle du système dont vous parlez, l'enquête sur l'ensemble du système afin d'éprouver l'industrie aéronautique tous les dix ans. Est-ce une idée que vous avez puisée dans d'autres pays qui feraient cela, tels que le Royaume-Uni ou l'Australie?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Non. Très peu de pays font cela, mais c'est une bonne idée. Nous avons eu une enquête sur la sécurité en 1982, la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne ou

Commission Dubbin, qui était moins poussée que mon enquête sur Dryden a fini par l'être. Elle a formulé un certain nombre de bonnes recommandations, dont certaines ont été mises en oeuvre, mais pas toutes, par le ministère des Transports à l'époque. Elle avait mis en évidence un certain nombre de faiblesses dans le système aéronautique.

Lorsque nous avons ouvert l'enquête sur Dryden, nous avons décidé de disséquer tout le système, ce qui nous a détourné de ce qui aurait pu être une conclusion facile. J'aurais pu boucler une enquête en l'espace d'une semaine en déclarant que la cause était une erreur du pilote, ce qui est la conclusion traditionnelle des enquêteurs sur les accidents.

Le pilote a décollé avec de la glace sur ses ailes, et c'était donc une erreur du pilote. C'était bien évident. Mais il était important de connaître la raison derrière cette erreur et c'est pourquoi nous avons élargi l'enquête à tout le système d'aviation, englobant non seulement les pilotes ou équipages, mais aussi le transporteur, la maintenance par le transporteur, toutes les politiques, en particulier les politiques de formation et les politiques de gestion de la sécurité. Nous nous sommes ensuite penchés sur le rôle de l'autorité réglementaire et nous avons constaté un grand nombre de problèmes partout.

M. Brian Storseth: Justement, cela m'amène à ce dont j'aimerais parler un peu, votre enquête sur Dryden. Vu les contraintes de temps, je vous demanderais simplement de nous expliquer quelques-unes des causes systémiques qui posaient problème à l'époque et qui ont amené Transports Canada à modifier les règlements suite à vos recommandations.

L'hon. Virgil P. Moshansky: L'un des gros problèmes que nous avons découverts au niveau de l'autorité réglementaire était qu'elle fonctionnait encore avec des ONA et des règlements vieux de 40 ans. Ces derniers prévoyaient toujours la présence de navigateurs à bord des avions de ligne. Or, cela faisait bien 30 ans qu'il n'en existait plus. C'étaient des règlements archaïques, un réel fatras.

Dubbin, dans son rapport, avait recommandé la refonte de la réglementation aérienne, mais ils ne l'ont pas fait. Les gouvernements successifs ont laissé faire, et c'était donc un aspect sur lequel j'ai réelles insisté. Transports Canada ensuite a fait un merveilleux travail de réécriture des vieilles ONA et du Règlement de l'Air avec l'adoption de la nouvelle Loi sur l'aéronautique et du RAC, le Règlement de l'aviation canadien.

Cela a été le cas grâce à la façon dont ils s'y sont pris. Vous savez peut-être que dans le cadre du projet de mise en oeuvre de Dryden ils ont établi 12 groupes de travail. Ces derniers comportaient des représentants de toutes les parties intéressées de l'industrie aéronautique. Ces groupes ont travaillé pendant trois ans sur la façon de mettre en pratique mes recommandations. La nouvelle Loi sur l'aéronautique a été l'un des résultats.

M. Brian Storseth: Pour ce qui est des modifications à l'échelle du système intervenues suite à vos recommandations, combien seront touchées ou modifiées par la nouvelle loi, le projet de loi C-6?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Les seules que je vois à première vue sont les recommandations relatives à la surveillance et au contrôle. J'avais fortement recommandé une surveillance et un contrôle serrés.

M. Brian Storseth: Donc les changements systémiques que vous avez contribué à mettre en place pour rendre notre système plus sûr ne seront pas remis en cause par cette nouvelle loi.

•(1640)

L'hon. Virgil P. Moshansky: Ils seront remis en cause parce que vous n'aurez plus le programme de vérification traditionnel. D'après ce que je peux voir, vous n'aurez plus la surveillance en vol.

M. Brian Storseth: C'est donc la surveillance et la vérification...

L'hon. Virgil P. Moshansky: Même les vérifications de compétence des pilotes vont être confiées aux transporteurs eux-mêmes.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président.

Veillez excuser mon retard mais j'étais retenu à la Chambre. Je me sens un peu désavantagé et je vais donc me limiter à une question ou deux et demander au juge Moshansky de me pardonner.

Le désavantage tient en partie au fait que nous avons demandé la semaine dernière les montants exacts qui ont été retranchés des crédits alloués à l'inspectorat et auquel vous faites référence dans votre mémoire. L'autre raison est que je n'ai pu suivre l'échange de questions-réponses jusqu'à présent, et je vais donc vous demander ceci.

La semaine dernière, nous avons reçu ici le capitaine Greg Holbrook et il a, en gros, exprimé la position — et j'espère ne pas la déformer — que si Transports Canada va diminuer le rôle de l'inspectorat ou carrément le supprimer, il ne faudrait pas adopter le projet de loi. D'aucuns à la table ont donné à entendre que son rôle devant le comité allait forcément être de protéger les intérêts, et donc les emplois, de ses membres et chercher à en accroître le nombre, et qu'il n'avait réellement rien d'autre à contribuer. J'ai entendu le même avis exprimé par des gens qui sont venus faire du lobbying au près de moi et, je suppose, auprès d'autres membres du comité. Partagez-vous cet avis?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Non, certainement pas, car à l'époque de l'enquête sur Dryden, les inspecteurs ont apporté une importante contribution en mettant le doigt sur les problèmes qui se posaient dans le système aéronautique.

Ces gens-là sont sur place. Ils sont en première ligne. Ils savent ce qui se passe. Et qui est mieux placés pour parler de la sécurité aérienne que les inspecteurs de la sécurité aérienne? Il est inimaginable que l'on veuille minimiser leur apport à ce programme.

L'hon. Joseph Volpe: Dans votre mémoire vous vous montrez également extrêmement sceptique à l'idée que l'application volontaire de la loi, et par conséquent les déclarations volontaires, assureraient la rigueur que requiert un cadre réglementaire approprié axé sur les systèmes de gestion. Le comité a entendu les témoignages de représentants de l'industrie et de représentants des organismes de réglementation qui, collectivement et individuellement, affirment tous que c'est précisément ce qu'il faut mettre en place pour disposer de l'ensemble de l'information requise par un bon cadre réglementaire, un cadre qui assoie une nouvelle culture de la sécurité. Pourquoi restez-vous aussi sceptique?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Prenez le SGS ou SGI du transport maritime. La vérification qui a été faite chez BC Ferries, par exemple, a montré que l'effet des déclarations confidentielles ou volontaires était négatif. Les gens n'étaient pas prêts à dénoncer les violations parce qu'ils craignaient pour leur emploi et des représailles de la direction. De fait, dans le rapport de vérification — et je l'ai ici quelque part — on lit que la direction décourage activement les déclarations volontaires. C'est dans le rapport. Cela ne marche pas

chez BC Ferries et c'est un exemple parmi d'autres dont j'ai connaissance.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci.

J'aurais quelques suggestions pour le comité lorsque nous passerons aux autres travaux, monsieur le président.

J'ai deux questions rapides, monsieur le juge.

Premièrement, lorsqu'il nous a été présenté, le projet de loi nous a été décrit comme un ajout au cadre réglementaire actuel. Autrement dit, les systèmes de gestion de la sécurité devaient s'ajouter à ce qui existe déjà et aucun des mécanismes assurant actuellement la sécurité aérienne ne serait supprimé. Ayant lu votre mémoire et écouté votre témoignage, je ne puis que conclure que tel n'est pas votre avis.

•(1645)

L'hon. Virgil P. Moshansky: Non, ce n'est pas mon avis. On a présenté cela comme une autre strate sécuritaire, mais ce qu'ils ne disent pas c'est qu'ils retirent une strate pour la remplacer par celle-ci, à mon avis.

L'hon. Mauril Bélanger: D'accord.

Nous n'aurons pas le temps pour mon autre question, mais j'aimerais juste planter la graine. Si vous avez des idées à ce sujet, il pourrait être utile que vous m'indiquiez où je peux trouver cette information.

Bien que ce ne soit pas dit dans la loi, d'aucuns affirment que l'article 12 ne s'appliquera que dans les circonstances ou aux entités à « faible risque ». J'ai essayé de cerner ce que l'on entend par là.

Est-ce que cela s'appliquera à tout le monde ou bien uniquement à ceux qui ont un dossier de sécurité particulier et sont donc considérés comme à faible risque, ou bien s'agit-il juste de certains types de...? À l'inverse, qu'est-ce qu'un risque élevé et comment passe-t-on d'un risque élevé à un risque faible et inversement?

Je sais que le président va bientôt me couper la parole, mais j'apprécierais beaucoup de connaître vos pensées à ce sujet car je pense que nous sommes un peu dans le brouillard à cet égard.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Il semble que la détermination du niveau de risque d'un transporteur devrait être faite par un inspecteur d'aviation qualifié et chevronné qui se rend sur le site et l'examine et présente un rapport, plutôt que de s'en remettre au transporteur lui-même en escomptant que, au titre du SGS, il présente un rapport à un de ses cadres qu'il a lui-même désigné et fasse l'évaluation lui-même.

L'hon. Mauril Bélanger: Autrement dit, le système SGS n'est pas en mesure de bien déterminer ce qui est un haut risque ou un faible risque.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Il l'est d'une certaine façon, car s'il fonctionne correctement, vous aurez des gens au sein de l'organisation qui, théoriquement, seront prêts à transmettre cette information sans risque de représailles, etc. Mais je ne vois pas comment vous pourrez l'obtenir sans une loi de protection des dénonciateurs, mais en théorie c'est là l'objectif. Vous recueillez ces renseignements, vous les accumulez, vous les étudiez, vous pouvez ainsi identifier les risques.

Je crois que c'est ainsi qu'ils prévoient de le faire. Au lieu d'avoir une surveillance réglementaire des opérations, vous aurez une surveillance réglementaire du programme SGS, de son fonctionnement.

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

Le président: Monsieur Jean.

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

À notre connaissance — et je veux le répéter tout en sachant que cela a déjà été souvent dit — les règlements actuels vont être maintenus. De fait, ils vont être plus ou moins des exigences minimales que tout le monde dans l'industrie des transports va devoir respecter. Je crois même que les exigences ont été quelque peu renforcées par rapport à ce qu'il existait il y a quelques années et que le SGS sera un système qui va venir en sus de tout cela, qui va accroître la gestion de la sécurité et instaurer une culture de la sécurité dans le secteur du transport aérien. Est-ce là également ce qu'il vous semble?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Il me semble que les règlements continueront d'exister. Cependant, la question est de savoir qui va les faire appliquer.

M. Brian Jean: D'accord.

Dans votre texte et votre exposé vous avez indiqué que le concept d'un système de gestion de la sécurité pourrait être très bon.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Oh, c'est un système merveilleux si vous parvenez à le faire bien marcher, mais il faut pour cela une surveillance.

M. Brian Jean: Absolument.

Ma première question est de savoir si, à votre avis, l'accident de Dryden se serait produit si un bon système de gestion de la sécurité avait été en place à l'époque, avec la même surveillance réglementaire qu'aujourd'hui.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Absolument.

M. Brian Jean: L'accident aurait néanmoins eu lieu?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Non, non. Je croyais que vous demandiez s'il aurait été évité. À mon avis, si l'on avait cela en place, il ne se serait pas produit.

M. Brian Jean: Donc, si nous avions eu le système de gestion de la sécurité que l'on propose aujourd'hui, plus la surveillance réglementaire actuelle, l'accident de Dryden ne se serait pas produit.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Il est très peu probable qu'il se serait produit.

M. Brian Jean: D'accord. Ma question suivante est de savoir comment un inspecteur aurait empêché l'accident de Dryden.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Eh bien, si l'on avait effectué une vérification, on aurait décelé une myriade de défaillances dans l'organisation d'Air Ontario — son exploitation, sa maintenance, la formation de ses pilotes, tout ce que vous voudrez. Un accident allait forcément se produire.

• (1650)

M. Brian Jean: D'accord, mais l'accident lui-même était un problème de dégivrage. Ils n'ont pas dégivré et c'est pourquoi l'avion s'est écrasé. Ce que vous dites, en substance, c'est qu'à l'époque la compagnie aérienne elle-même aurait dû être repérée à cause de ses manquements, et le système de gestion de la sécurité aurait mis en

évidence ces manquements et Transports Canada aurait pu alors intervenir.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Je ne sais pas. Le système de gestion de la sécurité aurait mis en lumière les problèmes, s'il y avait eu une surveillance réglementaire, les problèmes auraient certainement été décelés au moment d'une vérification en règle.

M. Brian Jean: Avez-vous des renseignements à l'effet qu'ils vont supprimer la surveillance réglementaire?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Ils ont déjà supprimé le programme national de vérification, qui est un élément majeur du programme de surveillance.

M. Brian Jean: Diriez-vous que si l'on avait un énoncé dans le projet de loi C-6 spécifiant que Transports Canada doit poursuivre la surveillance réglementaire, cela suffirait?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Je pense que ce serait excellent.

M. Brian Jean: Merci, monsieur.

L'hon. Virgil P. Moshansky: De fait, je crois que cela serait conforme aux normes internationales.

M. Brian Jean: Effectivement cela éliminerait tous les problèmes que d'autres groupes annoncent également.

L'hon. Virgil P. Moshansky: On peut l'espérer.

M. Brian Jean: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Vu les contraintes de temps, je vais permettre à chaque parti de poser encore une question.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: J'aimerais m'attarder sur la question du secrétaire parlementaire qui, si j'ai bien saisi, demandait s'il vous suffirait d'un énoncé disant que la surveillance réglementaire sera maintenue.

Je m'interroge un peu sur la rapidité avec laquelle vous avez répondu à la question. Je ne sais pas trop à quoi songeait le secrétaire parlementaire, mais il voulait dire sans doute que cet énoncé obligerait le gouvernement à fournir les crédits nécessaires pour assurer que cette surveillance réglementaire puisse être assurée efficacement. Est-ce là également votre interprétation?

L'hon. Virgil P. Moshansky: J'espère que tel serait le résultat.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci beaucoup. Excusez-moi de n'avoir pas pu être présent au début de votre comparution.

M. Gage, de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, a comparu devant notre comité la semaine dernière. Son association est probablement l'un des premiers organismes désignés. Même l'industrie semblait reconnaître la chose, en vertu de l'article 12. Cet article me pose problème, et c'est votre cas également.

M. Gage nous a dit que son entreprise supervisait les systèmes de gestion de la sécurité pour environ 140 compagnies qui ne sont pas des compagnies de ligne. Elle a le pouvoir d'accréditer une partie des opérations.

J'ai demandé à M. Gage si Transports Canada avait inspecté son entreprise. Il m'a répondu que le ministère avait fait une inspection et qu'il y en aurait une deuxième. Cette entreprise est entrée en fonction en 2003, et cette deuxième inspection aura lieu en 2007. En fait, j'ai l'impression que c'est la comparution devant le comité qui est à la base de cette deuxième inspection.

Trouvez-vous cela raisonnable? Est-ce vraiment, avec C-6, la situation que nous propose Transports Canada, situation qui va se concrétiser si on n'y voit pas immédiatement?

[Traduction]

L'hon. Virgil P. Moshansky: Eh bien, il me semble qu'il va y avoir un intervalle de — combien déjà? — quatre ans entre les inspections. Lorsqu'on met en place un nouveau régime tel que celui-ci, je pense qu'au début il faudrait des inspections plus fréquentes.

[Français]

M. Mario Laframboise: Pour ce qui est des fameux organismes désignés, par exemple l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, je suis favorable à votre recommandation voulant qu'on élimine l'article 12. Je pense que chacune des compagnies aériennes devrait être surveillée directement par Transports Canada, et non par un intermédiaire. Ces entreprises risquent d'occasionner des problèmes à l'aviation civile.

Croyez-vous que l'article 12 devrait être aboli?

• (1655)

[Traduction]

L'hon. Virgil P. Moshansky: Non, je ne pense pas que l'article 12 devrait être aboli. Comme je l'ai dit, je trouve que le SGS est une bonne chose, mais il doit s'accompagner d'un système parallèle de surveillance réglementaire. Ce dernier doit exister afin que le Canada se conforme au droit international auquel il souscrit.

La norme de l'OACI exige une surveillance opérationnelle. Il en va de même de l'Union européenne — 25 pays. Tous exigent une surveillance opérationnelle du SGS. Comment le Canada compte-t-il montrer la voie au monde en faisant cavalier seul? Je ne sais pas.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Vos propos d'aujourd'hui, monsieur le juge Moshansky, constituent un véritable signal d'alarme. Comme vous l'avez mentionné, en 1989, des mises en garde prophétiques étaient adressées à Transports Canada. Nul n'y a prêté attention, avec pour résultat la tragédie de Dryden.

Des avertissements prophétiques similaires sont lancés aujourd'hui. Aussi, avant de conclure, j'aurais quelques questions rapides. Je vais vous les poser toutes.

Que devrait faire le gouvernement face aux avertissements prophétiques lancés par les inspecteurs de l'aviation qui, comme vous l'avez dit vous-même, connaissent le mieux la sécurité aérienne?

Deuxièmement, il n'y a aucune protection pour les employés dénonciateurs alors que la loi comporte ce que certains ont appelé une « carte de sortie de prison » pour les PDG. Est-ce qu'il est nuisible pour la sécurité que les employés aient à craindre pour leur emploi alors que les PDG s'en tirent quasiment indemnes?

Et ma dernière question: Est-ce juste une question de chance qu'un accident majeur ne se soit pas produit au cours des 12 derniers mois en dépit des coupures qui ont été opérées?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Votre dernière question est intéressante. J'ai parcouru le rapport annuel 2005-2006 au Parlement

du Bureau de la sécurité des transports concernant les événements aéronautiques, les enquêtes et mesures de sécurité. Il en ressort que le nombre d'accidents en 2005 a augmenté de 5 p. 100 par rapport aux 1 945 accidents signalés en 2004 et à la moyenne annuelle de 1 946 accidents au cours de la période 2002-2004. Nous avons donc eu une augmentation de 5 p. 100 en 2005 par rapport à la situation en 2001, tant pour ce qui est des chiffres absolus que de la moyenne au cours de ces années.

L'autre rapport que j'ai trouvé intéressant est le rapport du BST de décembre 2006 donnant les statistiques sur les événements aéronautiques et les victimes. Il fait état de sept accidents d'avion de ligne au Canada en 2006. Il s'est produit un total de 262 accidents d'aéronefs immatriculés au Canada, dont 31 ont causé des morts.

Il est intéressant qu'il se soit produit un total de 823 incidents déclarables pour tous les types d'aéronefs confondus. C'est un chiffre dont très peu de gens vont vous parler. À mon avis, un incident peut être un indicateur beaucoup plus important de la situation sécuritaire de l'aviation qu'un accident réel. Nous avons donc pratiquement trois incidents par jour. Il s'agit de choses telles que des risques de collision, des pertes d'espacement entre avions. Il y a eu 280 déclarations de situation d'urgence, 136 pannes de moteur, 171 pertes d'espacement, 103 incidents avec fumée/incendie et plus de 150 incidents autres.

Je trouve donc que ce sont là des chiffres très importants qui sont habituellement négligés lorsqu'on parle de l'état de la sécurité aérienne.

• (1700)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je veux vous remercier encore une fois d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer aujourd'hui.

Je ne sais pas si vous avez connaissance ou avez eu l'occasion d'examiner les investissements réalisés au cours des huit ou neuf derniers mois, principalement dans la sécurité. Manifestement, le nouveau gouvernement conservateur a perçu certains des problèmes. Par exemple, depuis l'ordonnance ministérielle émise au début de l'été dernier, le nombre d'accidents ferroviaires a baissé de 25 p. 100 en 2006, comparé à 2005.

Avez-vous connaissance de certains des investissements effectués par ce gouvernement? Il y a eu 95 millions de dollars dans la sécurité ferroviaire et celle des transports en commun urbains, 26 millions de dollars dans la sécurité du fret aérien, 303 millions de dollars dans les stratégies sécuritaires frontalières, 930 millions de dollars dans la sécurité maritime, 101 millions de dollars dans la sécurité des gardes frontaliers et 133 millions de dollars sur deux ans dans l'ACSTA.

Sans prétendre que l'argent règle tous les problèmes, ne pensez-vous pas que ce gouvernement va dans la bonne direction afin de régler les problèmes de cette sorte, avec les ordonnances ministérielles et les crédits alloués aux domaines où existe un besoin particulier, tels que les compagnies aériennes... et les accidents ferroviaires de CN? Pensez-vous que ce soit une action positive?

Une autre mesure a été la révision de la Loi sur la sécurité ferroviaire, pour laquelle le gouvernement vient de désigner un conseil. Pensez-vous que ce soit là des mesures positives pour l'avenir?

L'hon. Virgil P. Moshansky: Je ne vois pas en quoi cela pourrait faire du mal. De fait, j'ai comparu devant la Commission d'examen ferroviaire, à son invitation, après mon rapport sur Dryden. Ils m'ont demandé conseil à trois reprises et j'ai été ravi de donner suite. Tout ce qui vise à améliorer la sécurité de n'importe quel mode de transport ne peut qu'être une bonne chose.

M. Brian Jean: Il est assez remarquable que le nombre d'accidents dans le transport ferroviaire, par exemple, ait baissé de 25 p. 100 en l'espace d'un an ou deux.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Mais vous avez eu le gros à Wabamun.

M. Brian Jean: Certainement, monsieur, et c'était dans ma province de l'Alberta. Ce n'était pas du tout réjouissant pour personne.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Il y en a eu un grave en Colombie-Britannique récemment.

M. Brian Jean: Il a été contenu, et même les produits chimiques ont pu être contenus dans un fossé. Nous avons eu un rapport ce matin. Cela s'est passé à quatre kilomètres du col Kicking Horse.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Cela s'inscrit dans l'effort sécuritaire.

M. Brian Jean: Oui, monsieur.

Merci du temps que vous nous consacrez.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Moshansky. Vous nous avez apporté des renseignements précieux. J'espère que le contenu du rapport du comité reflétera en partie vos propos d'aujourd'hui.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Merci beaucoup de m'avoir écouté.

Le président: J'apprécie que vous vous soyez mis à la disposition du comité.

L'hon. Virgil P. Moshansky: Cela a été un plaisir.

Le président: Nous allons suspendre brièvement la séance et revenir pour traiter des travaux du comité.

• (1700) _____ (Pause) _____

• (1705)

Le président: Nous reprenons la séance.

Avant de donner la parole à M. Laframboise, je veux faire savoir au comité que les chiffres demandés à Transports Canada devraient être dans vos bureaux lorsque vous y arriverez, sur format papier.

Les autres questions sur le SGS et la superposition des deux régimes devraient être dans vos bureaux sur format électronique. Si vous ne les avez pas, veuillez le faire savoir à Mark.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, ma motion vise simplement à demander à M. Preuss de venir s'expliquer devant le comité.

L'Association des pilotes fédéraux du Canada a fait des révélations importantes selon lesquelles on aurait fait pression sur elle pour ne pas qu'elle compare devant le comité.

Cela mérite qu'on puisse en discuter avec lui. Il est intolérable qu'on puisse faire pression sur des représentants ou des employés ou sur qui que ce soit pour qu'ils ne comparaissent pas devant le comité.

J'aimerais en avoir le coeur net. C'est pourquoi j'aimerais qu'on trouve le temps de rencontrer M. Preuss.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Je pense que sa motion est très appropriée, étant donné ce que nous avons entendu la semaine passée. Il serait important pour notre comité que nous demandions à M. Preuss de venir s'expliquer.

• (1710)

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec les propos des autres membres. Chaque fois que nous avons des renseignements venant de parties tierces qui entachent la réputation de quelqu'un, il vaut mieux que cette personne puisse venir se défendre en personne et que nous entendions les explications de première main.

Le président: La motion était présentée.

(La motion est adoptée.)

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Plusieurs choses. Premièrement, je veux remercier le personnel de la documentation que nous avons reçue concernant les fondements réglementaires et légaux du système actuel. J'apprécie de les avoir. J'allais mentionner que nous attendons toujours les documents de Transports Canada, soit la carte routière sur les amendements et les chiffres. Si nous avons reçu des chiffres, tant mieux. Il ne nous manque plus alors que la carte routière.

Deuxièmement, monsieur le président, je crois que nous avons l'Organisation de l'aviation civile internationale sur notre liste des témoins potentiels. Selon notre témoin d'aujourd'hui, nous n'effectuons pas des vérifications avec la fréquence requise par les normes internationales de sécurité aérienne. Nous avons déjà entendu la même chose au sujet de la fréquence de la vérification des compétences des pilotes. Je me demande s'il ne serait pas approprié que nous invitions des représentants de l'Organisation internationale de l'aviation civile à comparaître — ou peut-être insistions pour qu'ils comparaissent — avant la fin de nos audiences sur le projet de loi C-6.

Le président: Y a-t-il des commentaires?

Je ne pense pas que ce soit une mauvaise idée, étant donné les propos de M. Moshansky en particulier. Si nous cherchons à adopter et adapter ces règlements, et il ne croit pas que nous le fassions, nous devrions manifestement poser cette question.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Ce pourrait être approprié, d'autant qu'il semble que un grand nombre de grands pays industrialisés optent pour le SGS, et ce pourrait même être une bonne idée d'avoir également leurs avis.

Le président: Serait-il raisonnable de l'inviter comme l'un des groupes de témoins, au lieu d'avoir une réunion spéciale?

M. Brian Jean: Absolument.

L'hon. Joseph Volpe: Qu'entendez-vous par-là?

Le président: Je veux dire par-là que nous avons jusqu'à présent deux ou trois témoins par séance, auxquels le comité posait des questions à tour de rôle, au lieu d'avoir une séance de deux heures juste pour ce témoin.

L'hon. Mauril Bélanger: Nous nous en remettons à votre...

Le président: Cela vous conviendrait?

L'hon. Mauril Bélanger: Moi oui.

Le président: Monsieur Julian.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, j'allais...

Le président: Désolé.

L'hon. Mauril Bélanger: J'ai encore autre chose.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Serait-il approprié que le comité se penche sur le budget des dépenses principal qui a été déposé, du point de vue des ressources allouées à la Direction générale qui nous intéressent ici, ou du budget d'ensemble? Je présume que le comité voudra se pencher sur les crédits budgétaires car il me semble que, aux fins de l'étude de ce projet de loi, nous devrions avoir une idée claire des crédits et des priorités du Ministère. Je voulais simplement attirer votre attention là-dessus car il me semble important pour nous de savoir dans quelle direction le gouvernement s'engage.

Merci.

Le président: Y a-t-il d'autres interventions.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: De façon précise, il faudra probablement que le ministre compare pour venir défendre ses crédits. On pourra, entre autres choses, lui poser des questions à ce sujet. Toutefois, qu'il vienne seulement pour parler de cela... J'aimerais entendre le ministre et, tant qu'à le faire venir, que ce soit pour discuter de tous les budgets supplémentaires des dépenses.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

Tout va bien?

Je propose que nous demandions à nos chargés de recherche d'établir une synthèse des renseignements fournis aux membres, et nous pourrions décider ensuite ce que nous voulons en faire après le congé. Comme M. Laframboise l'a dit, nous voudrions probablement inviter le ministre à venir.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Merci.

À notre retour du congé, allons-nous continuer avec les auditions sur le déraillement de train?

Le président: Je n'ai pas le programme sous les yeux, mais je vais vous donner les dates. Pendant que Mark les cherche...

Monsieur Julian, souhaitez-vous dire un mot?

M. Peter Julian: Vous pouvez répondre, monsieur Bell.

Le président: Est-ce là ce que vous attendez? D'accord.

M. Peter Julian: Non. J'ai autre chose à dire encore, mais j'attendrai que vous en ayez terminé avec M. Bell.

Le président: Le 21, à notre retour, nous poursuivrons avec le projet de loi C-6. Nous avons confirmé Postes Canada pour le 26. Sachez que nous perdons le 19 à cause du budget. Le 28 nous traiterons du rapport Tassé. Nous avons maintenant la motion

d'aujourd'hui, qui prévoit cette audition avant la fin mars. Il faudrait que ce soit... Avons-nous assez de jours? Ce serait un mercredi — je suppose le 28. Cela suppose reporter le rapport Tassé au mois suivant pour faire place à la comparution demandée par la motion de M. Laframboise adoptée aujourd'hui. Cela convient-il?

• (1715)

M. Don Bell: Et quand passerions-nous aux témoins ferroviaires, selon vous?

Le président: Je pense que nous avons décidé d'attendre un peu pour que vous puissiez être là, afin de...

M. Don Bell: Oui, j'apprécie.

Le président: Nous pourrions peut-être avoir une réunion du sous-comité au cours de la première semaine après la reprise, pour décider de ces dates.

M. Don Bell: D'accord. J'aimerais donner aux témoins un aussi long préavis que possible.

Pour ce qui est du processus, avant la comparution de Transports Canada et des chemins de fer nous devrions entendre les travailleurs et les témoins autres que Transports Canada et les compagnies ferroviaires. Ainsi, lorsque les chemins de fer et Transports Canada comparaitront, nous serons en mesure de leur poser des questions sur la base des témoignages entendus et nous n'aurons pas besoin de les faire revenir.

Le président: Bonne remarque.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à la question des témoins concernant le projet de loi C-6. M. Holbrook nous a fourni beaucoup d'information et nous souhaitons qu'il revienne une autre fois. Le juge Moshansky a dit très clairement que nous devrions entendre les inspecteurs eux-mêmes. Mais je suppose que nous pourrions parler de ces deux points au comité directeur.

L'autre question est la motion que j'ai déposée concernant la Commission consultative maritime. Je veux juste vous avertir que je vais l'introduire le 21, maintenant que M. Bell est de retour. Donc, si nous pouvons réserver un peu de temps pour cette motion lors de la première séance après la reprise, j'apprécierais.

Le président: Vous nous donnez en gros un préavis que votre motion sera sur la table ce jour-là.

M. Peter Julian: Un long préavis.

Le président: Un long préavis, oui.

Autre chose?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je veux simplement rappeler — et je croyais que tout le monde savait — que M. Preuss est ici aujourd'hui. Il est prêt à répondre à toutes nos questions. La cloche va sonner dans 15 minutes, mais tout le monde peut saisir l'occasion pour lui poser des questions tout de suite.

Nous pourrions toujours l'inviter à revenir plus tard pour satisfaire les curieux qui auront d'autres questions.

Le président: J'ai l'impression qu'il n'est pas nécessaire de faire cela aujourd'hui. Nous allons faire comme le prévoit la motion de M. Laframboise.

Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: C'est juste une idée, monsieur le président, et vous pourrez en faire ce que vous voudrez.

Si j'ai bien suivi, à la reprise, nous aurons trois séances et non quatre. Deux d'entre elles ne portent pas sur le projet de loi C-6. Ne pourrions-nous pas consacrer la première, celle du 21, à autre chose que le projet de loi C-6, afin de pouvoir liquider d'autres travaux... puis ensuite les grouper en avril?

Il me semble juste que nous nous dispersons un peu. S'il le faut, faisons-le... Essayons de grouper les réunions sur le C-6 en avril.

Mais c'est juste une idée. Comme je l'ai dit, vous pourrez faire comme bon vous semble.

Le président: Merci beaucoup. J'y réfléchirai.

Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Pendant que vous y réfléchissez, pourriez-vous réfléchir aussi à la possibilité de permettre aux membres du comité de prendre connaissance des présentations des témoins 24 heures à l'avance plutôt que le jour de leur comparution? Si on pouvait demander aux témoins de nous envoyer leur texte par avance, afin qu'il puisse être distribué, cela permettrait aux membres de se préparer.

Le président: Chaque fois que nous invitons quelqu'un, nous lui demandons d'envoyer son mémoire. Ensuite, cela devient son choix. Mais j'insisterai.

Monsieur Jean.

• (1720)

M. Brian Jean: Monsieur le président, je suis un peu préoccupé, et je vais présenter une motion concernant les affaires courantes, pour demander que nous écoutions M. Preuss sans tarder et lui posions nos questions. Il veut se disculper. Certaines allégations ont été formulées et il s'est présenté à la première occasion et il a fait savoir qu'il souhaitait y répondre. Je pense que cela témoigne bien du caractère de cet homme.

Je présente donc cette motion.

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: M. Laframboise est avant moi.

M. Mario Laframboise: Par respect pour lui, mais également parce que chacun doit avoir le temps de poser des questions dans le temps qui lui est alloué. Si je prends sept minutes et que les libéraux prennent sept minutes, on ne pourra pas faire le tour d'ici à 17 h 30.

Monsieur le président, il faut prendre le temps nécessaire pour aller au fond des choses.

[Traduction]

Le président: Pourrais-je demander au comité...? Je sais que nous avons déjà adopté une motion... peut-être pouvons-nous mettre aux voix celle-ci d'abord.

Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: Monsieur le président, pour les mêmes raisons que M. Laframboise a évoquées, mettre cela en place hâtivement, alors qu'il ne reste que neuf minutes d'ici à la fin de la réunion, ce n'est pas sérieux.

On vient d'adopter une motion sérieuse. On a besoin d'un certain temps pour faire la part des choses. Je trouve que cette motion n'est pas appropriée.

[Traduction]

L'hon. Mauril Bélanger: Pour la même raison que celle invoquée par M. Jean, ce haut fonctionnaire a le droit de nous donner sa version des faits. Je rappelle au comité que j'ai insisté lors de la dernière réunion — et c'est au procès-verbal — pour que nous lui donnions l'occasion de le faire. Je ne pense pas que dix minutes suffiront pour régler la question. Il importe de bien tirer cela au clair. Je n'ai pas ici les propos exacts tenus et les allégations qui ont été faites. Je pense que cette motion est prématurée et que le comité doit la rejeter.

L'hon. Joseph Volpe: Je souscris tout à fait à la perception de mon collègue. La semaine dernière j'ai absolument tenu à ce que nous invitons M. Preuss ici. Je n'ai rien retenu de ce qui a été dit comme une atteinte à son caractère et j'encourage les autres membres à suspendre tout jugement jusqu'à ce que nous puissions l'entendre. Mais certainement une allégation a été faite portant sur une déclaration attribuée à lui par une tierce partie.

Comme M. Bélanger l'a dit — à très juste titre, j'ajoute — les quelques minutes qui nous restent dans cette réunion ne suffiraient pas pour que M. Preuss puisse pleinement réfuter les allégations faites contre lui.

Si nous avions su au début qu'il serait là, nous aurions pu nous organiser différemment. Mais il serait hautement irresponsable pour nous d'ouvrir cette discussion maintenant. Ce serait injuste envers lui ou envers quiconque se trouverait dans une position similaire.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Après 15 minutes de discussion... nous en aurions déjà terminé à l'heure qu'il est, monsieur le président. Nous pouvons promettre que nous, du côté gouvernemental, nous ne poserons pas de questions à M. Preuss.

En tout cas, j'ai déposé une motion et j'aimerais qu'elle soit soumise au vote.

Le président: Nous sommes saisis d'une motion demandant que M. Preuss puisse témoigner dans l'immédiat.

Une voix: Pourrais-je avoir un vote par appel nominal? J'aimerais que l'on consigne également l'heure du vote.

Le greffier du comité: Il est 17 h 25, le mercredi 28 février.

Le président: Sur la motion.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 4.)

Le président: Monsieur Jean.

• (1725)

M. Brian Jean: Une remarque encore, monsieur le président. Je ne veux pas faire perdre de temps au comité, mais nous, de ce côté-ci de la table, sommes prêts à siéger après les votes, qui vont se tenir dans 15 minutes, et je veux bien modifier la motion en conséquence, si le comité est d'accord.

Une voix: Peut-être demain matin, monsieur le président. Demain matin conviendrait.

Une voix: J'ai des engagements.

Le président: J'apprécie les commentaires.

J'aimerais demander au comité, avant de partir, si nous avons besoin d'une séance complète de deux heures avec M. Preuss.

Une heure suffit, monsieur Laframboise?

D'accord. Là-dessus, je vous souhaite un bon congé.

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.