



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 040 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mercredi 21 mars 2007**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**

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

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

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

Le mercredi 21 mars 2007

•(1535)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Merci et bonjour à tous. Bienvenue à cette 40<sup>e</sup> réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006, nous poursuivons l'étude du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

Nous recevons aujourd'hui M. Daniel Maurino — j'allais vous parler de vos exploits au football, mais il y a erreur sur la personne — qui est coordonnateur de la sécurité des vols et des facteurs humains au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Nous vous sommes reconnaissants pour le temps que vous nous consacrez aujourd'hui. On vous a sans doute informé que vous deviez faire une brève déclaration, après quoi nous passerons aux questions des membres du comité.

Nous vous écoutons.

**Capt Daniel Maurino (coordonnateur, Sécurité des vols et facteurs humains, Organisation de l'aviation civile internationale):** Merci, monsieur le président, et bonjour à tous.

Il me manque bien des kilos et plusieurs millions de dollars pour être le vrai Dan Marino, mais je ne dirais certes pas non.

C'est un honneur pour moi d'être ici cet après-midi. Pour faire le meilleur usage possible du temps qui m'est alloué, je vais brosser très brièvement à l'intention des membres du comité un tableau d'ensemble de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Je crois que la meilleure façon de décrire l'OACI consiste à la désigner comme l'agence des Nations Unies spécialisée dans l'aviation. Nous faisons effectivement partie du système des Nations Unies. Notre mandat fondamental est établi dans un document intitulé Convention de Chicago. Il s'agit en fait d'un vaste plan directeur sur la façon de mener les activités d'aviation civile internationale de manière sûre, efficace et ordonnée.

Créée en 1944 à Chicago, l'OACI existe donc depuis plus de 60 ans.

La Convention de Chicago est notre document directeur. L'harmonisation des règles de sécurité en vigueur pour l'aviation civile à l'échelle internationale s'effectue en application des normes établies dans les 18 annexes de la convention. Chacune de ces annexes concerne une composante particulière du système d'aviation. L'annexe 1 traite des licences du personnel, l'annexe 2 parle des règles de l'air, l'annexe 3 concerne l'assistance météorologique, et ainsi de suite.

Nous nous employons quotidiennement à maintenir à jour ces annexes de la convention. Elles définissent les normes et les

pratiques recommandées auxquelles les États doivent se conformer pour être membres de ce partenariat planétaire.

Il est important de noter qu'à partir du moment où un État se livre à des activités aéronautiques à l'échelle internationale, il est tenu de suivre les normes établies dans les différentes annexes. Un État peut communiquer les différences entre sa réglementation et les normes prévues dans les annexes, mais cela ne lui permet pas d'échapper à leur application. Les pratiques différentes doivent se limiter aux opérations nationales. Dès que les opérations prennent un caractère international, les normes de la convention doivent être respectées.

Il est question des systèmes de gestion de la sécurité, un sujet qui intéresse votre comité, tout au moins pour la présente réunion, dans les normes prévues dans trois de ces annexes. Il s'agit de l'annexe 6, qui traite de l'exploitation internationale des aéronefs; de l'annexe 11, qui parle des services de la circulation aérienne, ce qui comprend le contrôle et la gestion de la circulation aérienne; et l'annexe 14 concernant les aérodromes.

Pour assurer la mise en oeuvre de ces normes, nous publions divers documents, y compris des guides et des circulaires, et nous offrons à l'occasion de la formation, comme c'est le cas pour les systèmes de gestion de la sécurité.

En terminant, je veux insister à nouveau sur le caractère obligatoire de ces normes, qui sont d'application universelle. Ce n'est pas comme si vous aviez le choix de vous y conformer ou non; vous devez les respecter. Ces normes ont donc une force obligatoire tout à fait concrète.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Maurino.

Nous allons commencer avec M. Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.):** Merci beaucoup. C'est l'un des exposés les plus courts que nous ayons eu. Alors, monsieur Maurino, merci beaucoup et bienvenue à cette réunion de notre comité.

La dernière vérification du Canada par l'OACI remonte à 2005 et on a alors recommandé, si je ne m'abuse, que le Canada se conforme aux normes internationales. Nous avons reçu un témoin, le juge Moshansky, qui était d'avis que Transports Canada n'avait pas fait le nécessaire et contrevenait probablement aux normes internationales en matière de sécurité. Partagez-vous cet avis?

**Capt Daniel Maurino:** Il faut dire que les 18 annexes de la convention de l'OACI regroupent plus de 15 000 normes. Alors, si l'on affirme qu'un État donné ne s'y conforme pas, sans préciser de quelles normes il s'agit, c'est une déclaration de nature plutôt générale, et je ne peux pas me permettre de commenter sans avoir plus de détails en main.

Néanmoins, je dirais, d'une manière générale, que je ne pense pas qu'il en soit ainsi. J'estime plutôt que si une administration de l'aviation civile devait être citée en exemple comme modèle à suivre, ce serait Transports Canada, sans l'ombre d'un doute.

• (1540)

**L'hon. Joseph Volpe:** Je pense que vous avez en quelque sorte déjà répondu à ma prochaine question. Je voulais savoir si, à votre connaissance, certaines sections de ce rapport indiquaient que Transports Canada contrevenait à l'un ou l'autre de ces règlements.

**Capt Daniel Maurino:** Non, pas à ce que je sache.

**L'hon. Joseph Volpe:** Mais il y a tout de même des gens qui font valoir que le Canada est le seul pays qui aura mis en place un système de gestion de la sécurité sans exiger la présence d'un système concurrent, ou parallèle, de surveillance réglementaire par des inspecteurs de l'aviation. Est-ce qu'une telle affirmation est exacte?

**Capt Daniel Maurino:** Je ne suis pas au courant des détails de la mise en oeuvre du SGS au Canada. Je connais le concept général adopté par Transports Canada pour l'implantation de ce système. D'après ce que je sais du modèle utilisé au Canada à cette fin, rien ne prévoit la suppression ou le remplacement sous une forme ou une autre des inspections de l'aviation civile. Je ne peux constater aucune tendance en ce sens.

**L'hon. Joseph Volpe:** Est-il vrai que les autres pays ayant mis en place un système de gestion de la sécurité peuvent également compter sur une fonction d'inspection très viable et très efficace?

**Capt Daniel Maurino:** Je pense qu'il est important d'apporter une précision dès le départ. Il est possible que les membres de votre comité aient l'impression que les SGS sont déjà déployés partout dans le monde et que le Canada essaie de rattraper le temps perdu, alors qu'en fait c'est la situation contraire. Transports Canada est un chef de file mondial pour ce qui est du déploiement d'un SGS dans l'aviation civile.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je vous remercie pour ce qu'on pourrait interpréter comme une marque de confiance pour notre pays. Je ne pense pas que notre comité ait de telles idées préconçues. Nous essayons simplement d'y voir plus clair quant à certaines perceptions qui ont été soulevées et certaines opinions qui ont été exprimées ici. Au risque de me répéter, on a notamment fait valoir que la présence d'un organisme de réglementation — un bureau d'inspection — devant rendre des comptes à Transports Canada et au gouvernement et fonctionnant parallèlement au SGS pour encourager le signalement volontaire par les intervenants sur le marché, constitue la seule solution viable. C'est la seule voie possible pour que la population demeure assurée que toutes les mesures nécessaires sont prises afin de garantir la sécurité aérienne. Êtes-vous de cet avis?

**Capt Daniel Maurino:** Je suis d'accord, cela ne fait aucun doute. Je ne crois pas que l'implantation d'un SGS doive se traduire par la suppression du cadre réglementaire en place et par le rejet de toute forme de réglementation pour l'aviation civile. Le SGS offre une soupape additionnelle, une marge de sécurité supplémentaire, et mise sur les bases solides que procure la réglementation de l'aviation civile.

**L'hon. Joseph Volpe:** Monsieur Maurino, je veux m'assurer que je ne vous induis pas en erreur et que je ne suis pas en train de me fourvoyer. Selon moi, notre comité n'a jamais laissé entendre que nous devrions nous débarrasser de la réglementation; je crois que nous nous intéressons plutôt à la manière dont se déroulent les inspections relatives au respect de cette réglementation. Il s'agit de

déterminer si cela peut se faire uniquement au moyen du SGS ou s'il doit y avoir un bureau d'inspection rendant des comptes à un organisme gouvernemental et fonctionnant parallèlement à ce système de gestion de la sécurité. Est-ce la meilleure façon de procéder ou devrait-on implanter un SGS suivant la forme envisagée dans le projet de loi C-6 pour éventuellement pouvoir se passer de la fonction d'inspection?

• (1545)

**Capt Daniel Maurino:** Non, je ne crois pas que ce soit la solution qui convienne. La fonction d'inspection demeurera une partie importante du système global. C'est ainsi que les choses devraient se passer.

**Le président:** C'est au tour de M. Laframboise.

[Français]

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

Monsieur Maurino, ce que vous dites est important pour nous, et nous devons bien vous comprendre.

Si j'ai bien compris, l'OACI préconise que les systèmes de gestion de la sécurité fassent toujours l'objet d'une surveillance réglementaire. Autrement dit, elle pense que les SGS sont une autre façon d'assurer la sécurité, mais qu'on doit quand même maintenir un système de surveillance réglementaire.

Ai-je bien compris votre position?

[Traduction]

**Capt Daniel Maurino:** Oui, tout à fait.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** D'accord. C'est là où la façon de faire de Transports Canada nous pose problème. Vous avez fait une vérification de Transports Canada en 2005. En mars 2006, Transports Canada a mis fin au Programme national de vérification, lequel visait les huit plus importantes compagnies aériennes du pays, parce que les SGS ont été mis en place. Il n'y a donc plus de vérification annuelle des huit plus grandes compagnies aériennes.

Je ne veux pas vous poser une question à cet effet, car vous êtes peut-être embarrassé par les gestes posés par Transports Canada, mais je ne crois pas qu'il soit raisonnable que Transports Canada mette fin à un programme de vérification parce que les SGS sont entrés en vigueur.

Êtes-vous d'accord avec moi?

[Traduction]

**Capt Daniel Maurino:** Oui, monsieur. Pour tout changement, une période de transition est requise. Quelle sera la situation en matière de sécurité dans 20, 25 ou 30 ans? Personne ne le sait vraiment. Si le SGS évolue comme nous l'espérons, il pourrait arriver que les vérifications deviennent superflues.

Mais nous n'en sommes qu'au début du processus. J'aimerais revenir sur une précision que j'ai déjà apportée. Nous parlons du SGS comme si c'était déjà chose faite. Ce n'est pourtant pas le cas. Nous en sommes aux premiers balbutiements. La campagne n'est pas véritablement amorcée. Comme c'est le lot de tous les pionniers, on rencontre certains écueils sur le chemin de la croissance.

À bien des égards, nous apprenons au fur et à mesure et nous devenons de plus en plus avisés à la lumière des enseignements que nous dégagons. J'essaie simplement de faire valoir qu'il ne serait pas indiqué de prendre quelque mesure radicale que ce soit aussi tôt dans le processus. Je ne pense pas qu'il convienne de supprimer les inspections, les vérifications et les autres mécanismes conventionnels qui garantissent la sécurité aérienne depuis plus de 60 ans, tant qu'on n'est pas absolument certain qu'ils sont remplacés par un système plus efficace.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je suis tout à fait d'accord avec vous. C'est ce que l'on tente de découvrir ici, au comité.

Je vous donne un exemple. Selon mon interprétation, l'OACI recommande que les aéroports soient inspectés tous les trois ans. Cependant, en mars 2006, Transports Canada a mis fin à son Programme national de vérification qui couvrait les cinq plus grands aéroports au Canada.

Nous ne voulons pas que les SGS remplacent les systèmes de vérification et d'inspection existants avant qu'ils aient fait leurs preuves. Cela nous inquiète de savoir que Transports Canada a mis fin à son Programme de vérification national dans les cinq plus grands aéroports du pays.

Je comprends que vous n'avez pas fait une analyse, mais cela vous inquiète-t-il, comme nous, que l'on remplace les systèmes de vérification existants avant même que les SGS n'aient prouvé leur efficacité? Vous les aviez vérifiés en 2005, et à ce moment-là, le Canada était probablement un pays assez sécuritaire. Au moment où on se parle, on prend des décisions administratives pour épargner de l'argent, mais à notre avis, les SGS n'ont pas fait leurs preuves.

● (1550)

[Traduction]

**Capt Daniel Maurino:** Je tiens à souligner que je n'ai aucune expertise quant à la situation qui prévaut au Canada, ce qui fait que bien des détails soulevés par le comité m'échappent. Ainsi, je ne pourrais pas vous dire si Transports Canada fait telle ou telle chose. Je peux uniquement vous présenter un aperçu conceptuel du fonctionnement préconisé pour un SGS selon l'orientation générale adoptée par l'OACI.

Je peux seulement répéter ce que j'ai déjà indiqué. Dans tout processus de changement, il est fondamental de procéder graduellement, en s'assurant que toutes les modifications apportées n'exposent pas le système à des risques supplémentaires. Il s'agit notamment de ne pas enlever les mécanismes de protection en place avant de les avoir remplacés par d'autres mesures tout aussi efficaces.

Si vous me proposez un scénario prévoyant la suppression totale d'un mécanisme de protection ayant fait ses preuves pour le remplacer par un autre dont l'efficacité n'a pas encore été établie, je vous répondrai que c'est une bien piètre façon de gérer le changement. Mais il s'agit à la base d'une question conceptuelle et je n'oserais pas pousser plus avant mon analyse à ce sujet.

**Le président:** C'est le tour de M. Julian.

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD):** Merci beaucoup, monsieur le président. Merci, monsieur Maurino, pour votre présence aujourd'hui.

Il y a bien des choses que nous voudrions savoir. Je vais commencer par une question rapide. Avez-vous eu droit à une séance d'information offerte par les fonctionnaires de Transports Canada avant de comparaître devant notre comité?

**Capt Daniel Maurino:** Non.

**M. Peter Julian:** Alors vous n'avez eu aucune discussion sur les enjeux les plus récents au Canada?

Capt Daniel Maurino: Non.

M. Peter Julian:

D'accord. J'en viens au rapport complété par l'OACI en janvier 2006. Mes collègues y ont fait référence. Deux éléments en sont ressortis. Il y a d'abord l'observation suivante :

Le programme d'application de la loi de Transports Canada se conforme à l'article 12 de la Convention de Chicago en assurant que chaque aéronef est conforme à la réglementation et en poursuivant les personnes contrevenant à la réglementation.

Le projet de loi que nous étudions supprime pour ainsi dire cette possibilité de poursuivre les personnes qui contreviennent à la réglementation. Est-ce que c'est un aspect qui pourrait préoccuper l'OACI, étant donné qu'il est clairement indiqué dans le rapport faisant suite à la vérification de 2005 que c'est là l'un des avantages du système actuel, ou qui était en place à l'époque?

**Capt Daniel Maurino:** Je crois qu'il s'agit probablement de l'une des questions les plus délicates et les plus litigieuses dans tout le dossier des systèmes de gestion de la sécurité. Il faut savoir que ces systèmes exigent une grande quantité de données. Il s'agit en fait de substituer aux opinions exprimées des données concrètes, ce qui nous oblige à recueillir de telles données.

Personne — je dis bien personne — ne connaît mieux le fonctionnement véritable d'un système, et j'insiste sur « véritable », que les gens qui en assurent le bon fonctionnement, à savoir les pilotes, les contrôleurs aériens, les mécaniciens, le personnel de cabine et le personnel au sol. Si vous voulez savoir comment fonctionne votre système au-delà de la réglementation et au-delà de ce que disent les manuels, c'est à ces personnes qu'il faut vous adresser.

Alors, qui est le mieux placé pour nous fournir les données dont nous avons besoin? Je crois que la réponse est évidente, mais si nous demandons à ces gens de nous faire part de ce qu'ils voient, de signaler les lacunes qui n'étaient pas prévues au moment de la conception du système, si nous leur demandons de nous fournir ces renseignements essentiels à la gestion de la sécurité, nous ne pouvons pas nous attendre à ce qu'ils acquiescent à cette demande si les seules récompenses qu'ils pourront en tirer s'apparentent davantage à des sanctions.

● (1555)

**M. Peter Julian:** Mais le rapport de l'OACI indiquait très clairement que la possibilité de poursuivre les contrevenants constituait un élément important.

Je vais maintenant parler d'une autre composante également mentionnée dans le rapport. Mes collègues y ont aussi fait allusion. Il s'agit du programme national de vérification. La surveillance continue de la navigabilité des aéronefs commerciaux est assurée par le programme national de vérification, les vérifications effectuées à l'aire de trafic et l'inspecteur assigné à l'exploitant aérien. Cette précision était donnée dans le rapport sur la vérification de 2005 mais, comme mes collègues l'ont déjà mentionné, le programme national de vérification a pour ainsi dire été supprimé en mars 2006.

Y a-t-il lieu de s'en préoccuper? Il s'agit encore là d'une observation, ou d'une recommandation, bien précise concernant le système de sécurité aérien en place traitant d'une mesure qui a été abandonnée par la suite. Ne devrait-on pas s'en inquiéter, compte tenu des résultats de la vérification menée par l'OACI concernant la sécurité et le fonctionnement des compagnies aériennes au Canada?

**Capt Daniel Maurino:** Je ne sais pas vraiment s'il y a lieu de s'en inquiéter. Lorsque vous avez un système de freins et de contrepoids, la vérification ne représente qu'un élément parmi d'autres; ce n'est pas le seul mécanisme en place.

J'aimerais souligner le fait que lorsque nous disons... La question des erreurs et des infractions est fondamentale. Si nous n'arrivons pas à comprendre cela et à déployer les mesures appropriées pour assurer que notre approche est équilibrée, les systèmes de gestion de la sécurité ne nous apporteront rien de bon. Nous devons protéger nos sources de renseignements en matière de sécurité, et je ne veux pas dire par là que nous devrions créer une classe spéciale de travailleurs ou de citoyens qui échappent à la loi; je fais valoir simplement que si nous voulons avoir accès à certaines données bien précises en matière de sécurité, nous devons mettre en place les mécanismes nécessaires pour nous garantir cet accès.

**M. Peter Julian:** Il y a une contradiction entre ce qu'a dit l'OACI dans sa vérification et les mesures qui ont été prises, le programme national de vérification, et en octobre 2006, l'abandon soudain de toutes les enquêtes en cours sur l'exécution relative aux infractions à la sécurité, s'il y avait en place un système de la gestion de la sécurité. À nouveau, il est très clair dans la vérification qui a été faite que cette question a fait l'objet d'une préoccupation implicite, parce que ce qui est très évident, c'est que ce sont là des composantes extrêmement importantes. Il est crucial d'avoir en place ce programme national de vérification et les composantes relatives à l'exécution dans notre système existant de sécurité.

Je vais donc passer à la question suivante, soit au nombre d'inspecteurs. D'après nos données, il est clair que le nombre d'inspecteurs de l'aviation civile a diminué, et nous avons entendu des témoins qui l'ont également attesté. En fait, au cours des prochaines années, nous serons confrontés à une grave pénurie d'inspecteurs de l'aviation civile parce que beaucoup d'entre eux partent à la retraite. Leur nombre a baissé et, à cause des départs naturels, nous allons en perdre encore plus. Cela ne pourrait-il pas être une source de préoccupation pour l'OACI, étant donné que, selon le rapport, nous aurons moins d'inspecteurs en place et que les fonctions qu'ils assumaient ont été, semble-t-il, abandonnées ou mises au rancart?

**Capt Daniel Maurino:** Vous posez là deux questions.

Tout d'abord, pour en revenir à la question de l'exécution, si vous me disiez que Transports Canada ou le gouvernement du Canada envisageait de cesser complètement de faire de l'exécution, je vous dirais que c'est là une mesure très audacieuse. Je ne suis pas sûr que j'y souscrirais. Par contre, si vous êtes en train de me dire que Transports Canada envisage de changer peut-être ou d'adopter une politique relative à l'exécution qui reflète une approche plus contemporaine sur laquelle s'appuie le système de gestion de la sécurité, c'est là une toute autre paire de manches. Je suis sûr que vous vous rendez compte que ce n'est pas la même chose.

Ensuite, même avec un effectif d'un million d'inspecteurs, vous pourriez être tout à fait inefficace, alors qu'avec une centaine d'entre eux, vous pourriez au contraire être d'une efficacité maximale. Donc, je n'ai rien à dire au sujet des nombres. Selon moi, le rendement du système en matière de sécurité devrait être le paramètre numéro un, non pas le nombre de personnes qui y travaillent.

•(1600)

**Le président:** Monsieur Fast.

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

Je remercie le témoin d'être aussi franc et de nous fournir des renseignements aussi utiles. M. Julian tente, selon moi, de vous faire arriver à une conclusion que les faits ne justifient pas, et j'ai remarqué que vous lui aviez résisté. Vous avez déjà déclaré que vous n'aviez pas eu de séance d'information avec les employés de Transports Canada dans ce dossier. Avez-vous eu l'occasion d'examiner le projet de loi C-6?

**Capt Daniel Maurino:** Oui, monsieur.

**M. Ed Fast:** Vous êtes donc au courant que l'article 5.39 proposé porte sur la question des vérifications permanentes au sein d'un nouveau cadre de gestion de la sécurité.

Un autre membre du comité a également laissé entendre que le projet de loi à l'étude devrait entraîner, j'ignore comment au juste, l'abolition des inspections. Ce n'est pas ainsi que j'interprète le projet de loi. J'en ai discuté avec des fonctionnaires de Transports Canada et avec le secrétaire parlementaire. Je ne vois rien qui prouve que c'est là l'intention réelle.

Vous avez eu l'occasion d'examiner la loi. Laisse-t-elle entendre que le système de gestion de la sécurité sera appliqué et mis en oeuvre de manière à ce que les fonctions permanentes d'inspection et de vérification soient maintenues?

**Capt Daniel Maurino:** En tant qu'expert technique, que spécialiste de la sécurité, il m'est extrêmement difficile de décortiquer le jargon juridique. Je dois avouer que, même si j'ai feuilleté la loi, je ne l'ai pas lue d'un bout à l'autre. D'emblée, je n'y vois rien qui me laisse croire que les vérifications vont disparaître. Si c'est le cas, j'ai été incapable de le discerner, monsieur.

**M. Ed Fast:** C'est ainsi que je vois les choses également, et j'ai lu la loi plusieurs fois pour essayer de cerner cette question.

J'aimerais en revenir à la vérification qui a été faite récemment par l'OACI. Peut-on en conclure sans risque d'erreur que le Canada a l'un des systèmes d'aviation les plus sécuritaires au monde?

**Capt Daniel Maurino:** À mon avis, c'est le cas, mais pas en raison de la vérification. Ma conclusion s'appuie sur ce que je sais du système d'aviation canadien. Une vérification signifie, dans une large mesure peut-être, qu'on coche des cases. Qui sait?

**M. Ed Fast:** Quels étaient les résultats de la vérification? Le taux de conformité aux normes de l'OACI est élevé, n'est-ce pas?

**Capt Daniel Maurino:** J'ignore tout des résultats de la vérification. Il m'est impossible de commenter le rapport de vérification comme tel étant donné que je ne l'ai jamais vu.

**M. Ed Fast:** Selon vous, la tentative déployée par l'actuel gouvernement fédéral en vue de déposer le projet loi C-6 pour formaliser le recours à des systèmes de gestion de la sécurité au sein de l'industrie canadienne de l'aviation représente-t-elle un net progrès vers la réalisation d'une sécurité permanente au sein de l'industrie?

**Capt Daniel Maurino:** Je serais bien incapable de juger de l'initiative particulière dont vous avez parlé, monsieur, mais je peux vous donner l'assurance que toute mesure visant à implanter des systèmes de gestion de la sécurité en aviation est une nette progression sur le plan de la sécurité.

**M. Ed Fast:** Vous avez mentionné que le Canada est un leader, qu'il est à l'avant-garde. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

**Capt Daniel Maurino:** Oui, monsieur.

Parmi les 190 pays membres de l'OACI, il n'y a pas d'autre autorité en matière d'aviation civile qui a fait autant de progrès dans la mise en oeuvre du principe des systèmes de gestion de la sécurité que Transports Canada.

Je sais que, selon certains, les Australiens, les Néo-Zélandais et les Britanniques se sont contentés de produire quelques manuels et certains principes directeurs. Rien dans leur régime de réglementation n'indique qu'ils vont réagir comme les autres 189 pays membres de l'OACI à l'exigence relative au système de gestion de la sécurité prévue dans les annexes 6, 11 et 14. Le Canada est la seule administration de l'aviation civile qui a pris les devants, qui a agi avant que l'OACI ne l'exige.

• (1605)

**M. Ed Fast:** Donc, selon vous, le Canada est en réalité un modèle dont le monde peut s'inspirer en matière de sécurité de l'aviation et de mise en oeuvre d'un système de gestion de la sécurité.

**Capt Daniel Maurino:** Oui, monsieur, c'est bel et bien ce que je dis.

**M. Ed Fast:** Vraiment?

**Capt Daniel Maurino:** Oui, monsieur.

**M. Ed Fast:** Pourrais-je vous demander à nouveau, étant donné votre connaissance de l'industrie canadienne de l'aviation et notre feuille de route en matière de sécurité de même que l'orientation prise, si vous avez entendu parler de quoi que ce soit indiquant qu'on a l'intention de réduire le nombre d'inspections à tel point que cela nuira à la sécurité de l'aviation?

**Capt Daniel Maurino:** Jusqu'à aujourd'hui, je n'avais jamais rien entendu de tel. C'est ici que j'en ai entendu parler pour la première fois.

**M. Ed Fast:** À titre simplement indicatif, je vous signale que l'impression générale qui se dégage des témoignages est que, en réalité, c'est effectivement ce qui se passe. Ce n'est pas vraiment le cas. En fait, une majorité écrasante de témoins qui ont comparu devant notre comité ont solidement appuyé le projet de loi C-6, sous réserve de légères modifications, ce à quoi nous travaillons. Cependant, en fait, la plupart s'entendait pour dire que c'est une excellente orientation pour le Canada. Je tenais simplement à ce que vous le sachiez.

Monsieur le président, je vous remercie.

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

Monsieur Bélanger.

[Français]

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

[Traduction]

Monsieur Maurino, simplement pour être sûr que je comprends bien le lien entre Transports Canada et l'association que vous représentez ici aujourd'hui, votre groupe ferait-il partie des intéressés consultés par Transports Canada quand celui-ci entreprend un examen de son cadre réglementaire ou législatif de la sécurité aérienne?

**Capt Daniel Maurino:** Vous voulez savoir si d'autres pays...

**L'hon. Mauril Bélanger:** Non. Transports Canada consulterait-il votre association, l'Organisation de l'aviation civile internationale, quand il projette d'apporter des changements importants à son cadre réglementaire ou législatif?

**Capt Daniel Maurino:** Seulement si ces changements représentaient un écart par rapport aux obligations internationales du Canada prévues dans les annexes de la convention.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Savez-vous, dans ce cas-ci, si des consultations ont eu lieu entre l'actuel gouvernement ou des régimes

antérieurs en prévision du projet de loi à l'étude, quel que soit le cheminement suivi au Parlement?

**Capt Daniel Maurino:** Je répète que si le projet de loi ne représente pas un écart par rapport aux normes internationales, Transports Canada n'aurait pas à en aviser l'OACI. Si nous l'apprenons, c'est en passant par les voies habituelles d'échange d'information que nous avons établies avec nos partenaires de travail, pour ainsi dire.

**L'hon. Mauril Bélanger:** D'accord.

En réponse à une question posée par M. Fast qui vous demandait s'il y avait quoi que ce soit dans la loi à l'étude indiquant que les inspections seront abolies, vous avez répondu par la négative, en disant que vous n'y aviez pas remarqué de pareilles mesures. Feriez-vous la même affirmation si je vous demandais si quoi que ce soit dans la loi indique qu'elles ne disparaîtront pas? Avez-vous remarqué quoi que ce soit dans la loi?

**Capt Daniel Maurino:** Non, monsieur.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Ni dans un sens, ni dans l'autre?

**Capt Daniel Maurino:** Rien.

**L'hon. Mauril Bélanger:** D'accord.

J'ai une lettre ici de... Connaissez-vous le juge Moshansky?

**Capt Daniel Maurino:** Oui, monsieur, je le connais très bien.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Il a envoyé une lettre au ministre des Transports, soit à l'honorable Lawrence Cannon, et chaque membre du comité en a reçu un exemplaire. Nous vous en remettons un exemplaire avec plaisir.

Voici ce qu'il écrit à la fin de sa lettre — elle est longue :

En résumé, le fait qu'en mars 2006, Transports Canada a suspendu son Programme national de vérification, qui fait partie de tout programme de surveillance de la réglementation, contredit toute suggestion voulant qu'un programme de surveillance de la réglementation adéquat soit en place au Canada. À mon avis, afin d'assurer la sécurité du public canadien utilisant les transports aériens...

— et j'en arrive à la raison d'être de notre présence ici aujourd'hui

... afin d'assurer la sécurité du public canadien utilisant les transports aériens, le projet de loi C-6 doit être modifié pour :

— il soulève deux points en particulier —

... protéger les employés des transports aériens qui signalent aux instances de réglementation des infractions en matière de sécurité en insérant une disposition qui protège de manière efficace les dénonciateurs. L'absence d'une pareille disposition se révélera être le talon d'Achille du système de gestion de la sécurité et

sensiblement restreindre la portée de la disposition du projet de loi C-6 qui permet à Transports Canada de déléguer la fonction de surveillance de la sécurité à une association industrielle, ou la retirer carrément du projet de loi.

J'aimerais savoir ce que vous pensez des recommandations du juge Moshansky.

• (1610)

**Capt Daniel Maurino:** La question des infractions, des dénonciations et de je ne sais trop quoi encore est à nouveau extrêmement délicate. Il existe selon moi une grande différence entre la protection des dénonciateurs et la protection de sources d'information sur la sécurité. Il faudrait qu'un système de gestion de la sécurité vise à protéger les sources d'information en la matière, étant entendu que si vous protégez la source, c'est-à-dire que si vous offrez une certaine protection à la source de l'information, vous allez protéger les personnes qui signalent les infractions.

J'insiste sur le fait que la ligne de démarcation est très ténue et qu'il est très facile de la franchir dans un sens comme dans l'autre...

**L'hon. Mauril Bélanger:** Que pensez-vous de sa seconde recommandation?

**Capt Daniel Maurino:** Qui était?

**L'hon. Mauril Bélanger:** Qui était de « restreindre sensiblement la portée de la disposition du projet de loi C-6 qui permet à Transports Canada de déléguer la surveillance de la sécurité à une association industrielle ou de la retrancher carrément du projet de loi ».

**Capt Daniel Maurino:** Je crois qu'une délégation très prudente, contrôlée, de certaines responsabilités, dans le cadre du système de gestion de la sécurité peut être envisagée. Pour ce qui est de savoir si les systèmes ont atteint un stade de maturité suffisant pour qu'ait lieu cette délégation, je n'en sais rien, mais il faudrait que ce soit un objectif.

**Le président:** M. Roy va céder ses cinq minutes à M. Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur Maurino, c'est là le problème. Le projet de loi ne prévoit pas de surveillance réglementaire. On a créé un projet de loi sur les SGS sans garantir une surveillance réglementaire adéquate. C'est ce qui s'est passé. Lisez-le de toutes les manières possibles: il ne contient aucune garantie qu'on maintiendra un système de surveillance réglementaire. C'est ce qui nous inquiète.

Ce que vous ne voyez pas, c'est qu'au moment où on a déposé ce projet de loi et qu'on travaillait au projet de loi C-6, on a aboli le Programme national de vérification. À l'heure actuelle, les huit plus grosses compagnies aériennes ne font pas l'objet d'une inspection annuelle et les cinq plus grands aéroports du Canada ne sont pas inspectés tous les trois ans, comme le recommande l'OACI, et ce, parce que le programme a été aboli en mars 2006. Cela nous inquiète.

Je ne veux pas dire que ça va mal. Cependant, étant donné que le projet de loi ne prévoit pas de mesures de surveillance réglementaire, il y a un risque qu'un jour, l'ensemble du système de sécurité soit en danger, car on ne respectera pas les normes de l'OACI au moment de la prochaine vérification, qui aura lieu, je crois, dans cinq ans.

C'est sur ce point qu'on veut vous entendre. On ne veut pas que le Canada se dirige sur une mauvaise voie parce que Transports Canada a pensé que les SGS remplaceraient les mesures réglementaires.

[Traduction]

**Capt Daniel Maurino:** Je ne suis pas sûr d'avoir saisi votre question, monsieur. Toutefois, si vous êtes en train de me dire que Transports Canada a complètement aboli la vérification des compétences et toute autre exigence de l'annexe 6, sans prévoir une autre façon de s'y conformer, alors il contreviendrait aux normes internationales.

Je suis incapable de vous donner mon opinion, étant donné que j'ignore si c'est le cas. Que je sache, ce n'est pas le cas, mais je ne connais pas bien la situation interne au Canada.

Si c'est effectivement ce qui s'est produit, alors on s'écarte des normes, et nous aurions dû en être avisés. Si un moyen de conformité est remplacé par un autre, les annexes donnent toute la marge de manoeuvre voulue pour en faire l'interprétation. Il faudrait analyser l'autre méthode retenue pour voir si elle satisfait aux normes internationales.

●(1615)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Finalement, c'est ce qu'on souhaite. On souhaite pouvoir garantir que les normes internationales soient respectées. S'il faut inclure dans la loi un système de surveillance réglementaire parallèle, nous voulons que cela soit maintenu. Je pense que cela devrait être acceptable pour vous même si on y apportait des modifications. Nous pouvons modifier le projet de loi, c'est le rôle du comité. On peut y apporter des bonifications, et c'est ce qu'on veut. On veut essayer de bonifier le projet de loi afin de maintenir un système de surveillance réglementaire pour que le système de gestion de la sécurité fonctionne.

Êtes-vous d'accord sur cette approche?

[Traduction]

**Capt Daniel Maurino:** Oui, monsieur. Je suis certes d'accord avec l'approche, mais à nouveau, j'aimerais signaler au comité qu'il est important de laisser beaucoup de jeu pour l'application des normes de l'OACI. Elles sont génériques parce qu'il faut tenir compte des différentes possibilités et contraintes des membres, qui vont d'États bien nantis, comme les États-Unis et le Canada, au Monténégro. Ce sont des normes très génériques. Elles sont donc suffisamment souples pour que les États puissent les mettre en oeuvre de manière adaptée à leurs ressources et à leurs limites.

De plus, je tiens à vous mettre en garde en ce qui concerne les vérifications. Vous pourriez vous retrouver avec une tout autre note parce que vous avez fait plus que ce qu'exigeaient les normes.

Je vous en donne un exemple précis. À l'annexe 6, il est clairement indiqué que les membres d'équipage devraient recevoir une formation périodique tous les six mois. La Federal Aviation Administration a conçu un programme qu'elle qualifie de programme de qualification avancé. Il s'agit d'un système de formation dernier cri qui permet aux lignes aériennes de donner de la formation à leurs équipages une fois par année, dans des milieux très contrôlés. C'est un système supérieur, et il est si complexe et perfectionné que seuls quelques transporteurs aux États-Unis l'ont adopté.

Le fait demeure, néanmoins, que ces transporteurs soumettent les membres de leurs équipages à de la formation une fois par année, plutôt que deux, comme l'exige l'annexe 6. Même si le système est supérieur, dans la vérification de la FAA, on a pris note de l'écart.

Le non-respect des normes ne signifie pas forcément que le rendement est inférieur. Cela signifie tout simplement que vous ne le faites de la façon prévue par la norme.

**Le président:** Monsieur Storseth.

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

Je vous remercie beaucoup d'avoir répondu à notre invitation aujourd'hui.

Quels autres pays ont mis en oeuvre un système de gestion de la sécurité?

**Capt Daniel Maurino:** Aucun ne l'a fait dans la même mesure que le Canada.

**M. Brian Storseth:** Y a-t-il des pays où le système a déjà été mis en oeuvre, mais pas autant?

**Capt Daniel Maurino:** Certains pays se sont engagés dans cette voie, les États-Unis notamment. Les États devront prendre des mesures en ce sens en raison de la norme de l'OACI. Mis à part le Canada et les États-Unis cependant, il n'y en a pas d'autre.



**M. Brian Storseth:** Nous serons donc parmi les premiers, si le projet de loi est adopté, à vraiment satisfaire à la nouvelle norme.

**Capt Daniel Maurino:** C'est vrai.

**M. Brian Storseth:** Un des aspects examinés par votre organisme est la réduction au minimum des effets nocifs de l'aviation civile sur l'environnement, n'est-ce pas?

• (1620)

**Capt Daniel Maurino:** Désolé, mais j'ignore de quel environnement vous parlez.

**M. Brian Storseth:** Pour réduire les émissions.

**Capt Daniel Maurino:** Vous parlez de protection environnementale?

**M. Brian Storseth:** Oui.

**Capt Daniel Maurino:** D'accord.

**M. Brian Storseth:** Votre organisme en tient compte, n'est-ce pas?

**Capt Daniel Maurino:** Oui.

**M. Brian Storseth:** Certaines modifications faites dans le projet de loi à l'étude iraient en ce sens. Pouvez-vous dire en quoi elles pourraient être perçues comme étant avantageuses?

**Capt Daniel Maurino:** Désolé. Je n'ai absolument rien à voir avec les questions environnementales.

**M. Brian Storseth:** Il n'y a pas de problème.

Si j'ai bien compris, le projet de loi à l'étude apporterait également des modifications qui vont au-delà des exigences et qui feraient du secteur canadien de l'aviation civile un secteur encore plus vert qu'il ne l'est déjà.

J'aimerais aussi que nous parlions un peu du processus dont vous nous parliez tout à l'heure. Malheureusement, bon nombre de nos collègues ont décidé d'en parler péjorativement, mais je crois qu'il importe de le présenter aussi sous un éclairage favorable, ce processus de transition vers un système de gestion de la sécurité et la façon dont Transports Canada est en train de le faire de manière très positive en le superposant à la réglementation en place et en l'y arimant.

Voyez-vous cela comme un aspect positif?

**Capt Daniel Maurino:** Je crois que c'est la seule voie d'avenir. L'aviation déteste les changements révolutionnaires. Tout au long de notre histoire, nous avons effectué, avec une ferveur religieuse, des changements de nature évolutive. Cela signifie qu'on bâtit à partir des structures existantes.

Nous avons tenté d'introduire des changements révolutionnaires en aviation quelques fois, et les conséquences ont été terribles. Donc, il faudrait dorénavant s'en abstenir.

**M. Brian Storseth:** Donc, selon vous, nous procédons précisément comme nous devrions le faire, c'est-à-dire lentement, méthodiquement, en tenant compte des règlements actuels.

**Capt Daniel Maurino:** À ma connaissance, oui.

**M. Brian Storseth:** Et vous êtes d'avis que ce système va vraiment rendre le milieu canadien de l'aviation plus sécuritaire?

**Capt Daniel Maurino:** Si le potentiel du SGS est pleinement exploité, oui.

**M. Brian Storseth:** Vous avez parlé brièvement de récompenses, de représailles, de la nécessité d'établir des programmes de

communication volontaire. Certaines associations de pilotes, notamment, ont insisté sur ce point.

Existe-t-il des circonstances, des cas où cela a contribué à améliorer le système lui-même?

**Capt Daniel Maurino:** Si vous faites allusion à des événements précis, la réponse est non. Toutefois, on dénombre, pour ainsi dire, deux grands cadres juridiques, soit le droit anglo-saxon ou la common law, et le code Napoléon, qu'utilisent les pays méditerranéens et latins. Ce sont les pays relevant du droit anglo-saxon qui réalisent les progrès les plus importants au niveau de la sécurité, car le droit ou le code anglo-saxon protège mieux les sources d'informations relatives à la sécurité.

De façon générale, les lois qui régissent les enquêtes sur les accidents de transport et la sécurité des transports sont plus souples au Canada, en Australie et en Nouvelle-Zélande, par exemple. Elles permettent la tenue d'enquêtes plus approfondies en raison du degré de confiance qui existe entre l'enquêteur et celui qui est l'objet de l'enquête. Cela présente de nets avantages.

Et je ne me souviens pas d'avoir utilisé le mot « récompense ». Il n'est pas question de récompenser les gens qui communiquent des renseignements. Il faut plutôt éviter de les pénaliser s'ils le font. Ce sont là deux choses différentes.

**M. Brian Storseth:** Ce système a ceci d'avantageux qu'il ne permet pas uniquement d'améliorer les pratiques après un accident : il aide à prévenir les accidents en encourageant les gens à signaler toute situation avant qu'un incident ne se produise, et à faire état de tout problème majeur qui pourrait exister.

**Capt Daniel Maurino:** Je travaille dans le milieu de l'aviation depuis 42 ans. Vous ne savez pas combien de fois j'ai entendu l'expression suivante, et je suis certain que d'autres, dans la salle, l'ont entendu, « Ah oui, nous savions qu'un accident allait un jour ou l'autre se produire. » Comment se fait-il que je le savais, mais pas le système? Je craignais de subir des représailles si je disais quoi que ce soit.

• (1625)

**Le président:** Je voudrais remercier M. Bell, qui a cédé son temps de parole à M. Bélanger.

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

Monsieur Maurino, j'aimerais en savoir un peu plus sur les normes, la question de savoir si un pays a l'obligation ou non de les respecter.

Monsieur Holbrook, qui représentait l'Association des pilotes fédéraux du Canada, a déclaré au comité que certaines décisions concernant les CCP — les contrôles de compétence pilote — ont pour effet de placer le Canada en violation des normes internationales. Il nous a renvoyés à certains documents, et quelques-uns sont très techniques. Toutefois, Transports Canada affirme dans l'une de ses circulaires qu'il va supprimer, d'ici au 31 décembre 2007, les dispositions actuelles prévoyant que les CCP soient administrés par les inspecteurs.

Ensuite, le rapport final que votre association a préparé sur la supervision de la sécurité indique que les pilotes subiront désormais des contrôles de compétence tous les deux ans.

L'organisation dont vous êtes membre exige de tels contrôles tous les six mois, si je ne m'abuse. Est-ce que cela veut dire qu'un pilote canadien qui subit un contrôle de compétence tous les deux ans ne peut opérer à l'échelle internationale?

**Capt Daniel Maurino:** Ça ne devrait pas.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Le pilote d'Air Canada ou d'une autre compagnie qui désire piloter un avion hors du Canada doit respecter les normes de compétence ou les normes établies par votre association.

**Capt Daniel Maurino:** Mais cela ne veut pas dire que le contrôle de compétence doit être effectué par un inspecteur de Transports Canada.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je comprends cela.

Est-ce que cette décision — et je devrais peut-être poser la question aux pilotes ou à quelqu'un d'autre — relève des pilotes eux-mêmes, de la compagnie qui les embauche ou encore de Transports Canada, et je fais allusion à la question de savoir si les pilotes peuvent subir des contrôles de compétence tous les six mois?

**Capt Daniel Maurino:** Si Transports Canada veut exempter les pilotes d'une compagnie aérienne des exigences en matière de formation, il doit en aviser l'OACI. Mais encore une fois, si Air Canada, par exemple, décide de faire subir des contrôles de compétence tous les deux ans, ces pilotes auraient légalement le droit de piloter des avions à l'intérieur du Canada, mais hors du Canada, ce serait comme s'ils conduisaient sans permis. Cela s'appliquerait même au vol qui relie Montréal à Halifax, car l'avion survolerait le territoire américain.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Donc, qui prendrait la décision d'administrer des tests tous les deux ans au lieu de tous les six mois? Les pilotes? Les compagnies aériennes? Est-ce que ce serait précisé dans la convention collective? Le savez-vous?

**Capt Daniel Maurino:** C'est une question qui pourrait faire l'objet de négociations bilatérales, par exemple.

**L'hon. Mauril Bélanger:** D'accord. Merci.

[Français]

On m'a dit que l'OACI exigeait une surveillance opérationnelle. Je reprends encore une fois les propos de M. Holbrook qui a comparu devant le comité. Je le cite :

Sous le système qui a permis au Canada d'obtenir le haut niveau de sûreté qu'il connaît actuellement, les inspecteurs étaient sous le capot des avions des compagnies qu'ils contrôlaient et inspectaient. Ils accompagnaient les pilotes en vol. Ils étaient sur place dans les ateliers d'entretien et dans les centres des opérations de vol. Sous le SGS, il n'y aura plus de vérification ou d'inspection régulière. Nous examinerons les documents des SGS, les rapports des SGS et les structures du système. Nous passons du travail pratique à l'étude de dossiers.

Pourriez-vous, s'il vous plaît, faire des commentaires sur cette déclaration de M. Holbrook et sur l'exigence de l'OACI d'avoir ce qu'elle appelle une surveillance opérationnelle? Qu'entend-on exactement par cela?

[Traduction]

**Capt Daniel Maurino:** Je n'aime pas dire cela, mais je vous ai écouté un peu en français, mais surtout en anglais, et j'ai l'impression que les deux versions ne concordent pas tout à fait. Je n'ai pas vraiment compris la question. Je suis désolé.

• (1630)

[Français]

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je vais essayer de nouveau.

Selon mes renseignements, l'OACI exige une surveillance opérationnelle. Je vais citer des propos tenus par M. Holbrook, de l'Association des pilotes fédéraux du Canada, lorsqu'il a témoigné devant le comité :

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

vol. Ils étaient sur place dans les ateliers d'entretien et dans les centres des opérations de vol. Sous le SGS, il n'y aura plus de vérification ou d'inspection régulière. Nous examinerons les documents des SGS, les rapports des SGS et les structures du système. Nous passons du travail pratique à l'étude de dossiers.

Pourriez-vous, s'il vous plaît, commenter les propos de M. Holbrook et me dire ce que vous entendez à l'OACI par surveillance opérationnelle?

[Traduction]

**Capt Daniel Maurino:** La surveillance opérationnelle consiste à observer la conduite des opérations aériennes. C'est l'autorité de l'aviation civile qui se charge de le faire. Je ne peux pas vraiment commenter les propos de M. Holbrook puisque je ne saisis pas vraiment la question. Je dois vous avouer, et je trouve cela terriblement embarrassant, que je ne suis pas sûr de comprendre la question. Je suis désolé.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Dois-je essayer de m'exprimer en anglais? Ce sera la dernière fois. Je vais être bref.

**M. Ed Fast:** Il faudrait peut-être préciser que ce syndicat représente les inspecteurs.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je l'ai fait, et à deux reprises, monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Je ne m'en suis pas rendu compte. Je mets peut-être du temps à comprendre.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Il laisse entendre qu'ils vont maintenant passer du travail pratique à l'étude de dossiers. Comment est-ce que cela cadre avec l'exigence en matière de surveillance opérationnelle? Voilà, en gros, ce que je veux savoir.

**Capt Daniel Maurino:** Cette fois-ci, j'ai compris. Encore une fois, les vérifications systématiques ne permettent pas vraiment aux inspecteurs de savoir ce qui se passe dans des conditions non surveillées.

Je suis un pilote, et je suis peut-être idiot, mais pas stupide. Si j'ai un inspecteur de Transports Canada sur le dos, je vais me conduire de manière exemplaire. Je ne lirai pas le journal, je ne chercherai pas à modifier mon classeur Jeppesen. Je vais suivre les règles.

Ces inspections consistent tout simplement à cocher des cases. Si vous pensez que le respect des exigences réglementaires constitue l'unique moyen d'assurer la sécurité, alors vous avez votre réponse: appliquez les règlements. Toutefois, à mon avis, cela ne suffit tout simplement pas.

Voilà le noeud de la question. Les systèmes de gestion de sécurité ont pour objet d'analyser ce qui se passe en temps réel. Le respect des exigences réglementaires n'est qu'un volet parmi d'autres de ce système, dont le but est d'analyser ce qui se passe, et non pas ce qui devrait se passer, en temps réel.

**Le président:** Merci.

M. Jean.

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier le témoin d'être venu nous rencontrer aujourd'hui. Les questions intéressantes ont déjà été posées, mais je vais voir ce que je peux faire.

Ce que vous dites, essentiellement, c'est que les SGS et le respect des exigences réglementaires peuvent, ensemble, contribuer à créer un milieu plus sécuritaire. C'est bien cela?

**Capt Daniel Maurino:** En principe, oui.

**M. Brian Jean:** Nous avons entendu toutes sortes d'informations trompeuses. Certains ont laissé entendre que Transports Canada est en train d'abandonner le mécanisme d'exécution, mais c'est faux. Une directive a été émise, mais elle demande que l'exécution soit directement assurée par des personnes attitrées au sein des entreprises assujetties au SGS. La raison invoquée est la suivante: la formation donnée aux personnes qui soit utilisent, soit inspectent les SGS n'est pas la même. Est-ce vrai? Est-ce que la formation donnée est différente?

**Capt Daniel Maurino:** La première question portait sur le transfert de certaines fonctions à l'industrie. Encore une fois, ce serait une première. Comme cette pratique n'est pas tellement répandue à l'échelle internationale, il est difficile de savoir si elle est efficace ou non. En théorie, elle devrait l'être, mais attendons de voir.

Pour ce qui est de la deuxième question, je suppose que si vous connaissez les systèmes de gestion de sécurité, il n'y a pas de problème.

•(1635)

**M. Brian Jean:** Mais les inspecteurs traditionnels, ceux qui mènent des inspections depuis des années — des inspections systématiques — seraient obligés de recevoir une formation supplémentaire pour apprendre à connaître le SGS.

**Capt Daniel Maurino:** Absolument. Oui.

**M. Brian Jean:** Pouvez-vous nous donner quelques précisions au sujet de la formation qu'ils recevraient ou qu'ils devraient recevoir, selon vous?

**Capt Daniel Maurino:** Essentiellement, les inspecteurs ont l'habitude d'essayer de voir les choses telles qu'elles devraient être et non telles qu'elles sont, alors qu'ils savent, comme nous tous, qu'il n'est pas toujours possible, dans la pratique, de suivre les règles, ce qui n'est pas forcément une mauvaise chose en soi puisqu'ils en tirent des enseignements.

Nous nous fondons, aujourd'hui, sur les rumeurs informelles qui sont véhiculées pour nous renseigner. Or, le SGS fournit, entre autres, un cadre structuré qui nous permet de tirer des enseignements. Donc, je ne dirai plus, oui, je le savais, après l'accident, mais plutôt, nous pouvons recueillir ces renseignements avant l'accident. Pour y arriver, il faut changer notre façon de penser, notre façon de mener les inspections traditionnelles en vol.

**M. Brian Jean:** Connaissez-vous le nouveau protocole d'évaluation des SGS?

**Capt Daniel Maurino:** Non.

**M. Brian Jean:** Êtes-vous au courant du fait que ce nouveau protocole remplace le programme national de vérification?

**Capt Daniel Maurino:** Non.

**M. Brian Jean:** Êtes-vous au courant de l'accident qui s'est produit à Dryden, il y a quelques années de cela?

**Capt Daniel Maurino:** Oui.

**M. Brian Jean:** Je ne sais pas si cela vous surprend ou non, mais le juge Moshansky, quand on lui a posé la question, a déclaré que si le SGS avait été en place au moment de l'accident de Dryden, l'accident, fort probablement, n'aurait pas eu lieu. J'ai trouvé sa réponse étonnante, mais pas vous, puisque je vous vois hocher la tête. Cela m'a étonné, parce que c'est l'accumulation de glace, et non le dégivrage de l'avion, qui a causé l'accident.

Pouvez-vous m'en dire un peu plus à ce sujet? Je ne comprends pas, franchement — et je ne suis pas le seul —, comment il peut dire

que l'accident ne se serait pas produit si le SGS avait été en place en ce moment-là.

**Capt Daniel Maurino:** Je trouve qu'il est courageux de dire que si l'on avait fait telle ou telle chose, l'accident, que ce soit celui-là ou un autre, ne se serait pas produit. Pour moi, ces relations linéaires ne veulent...

**M. Brian Jean:** En rétrospective, les choses sont toujours très claires.

**Capt Daniel Maurino:** Il est toujours facile, dans l'industrie de l'aviation, de jouer les stratèges de la 25<sup>e</sup> heure.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Dans le milieu politique aussi.

**Capt Daniel Maurino:** Je ne connais pas grand chose à ce milieu.

Toutefois, je connais fort bien le dossier Dryden. Bon nombre des conditions latentes, dont trois étaient des erreurs humaines, auraient fort probablement été cernées s'il y avait eu un système de gestion de la sécurité en place, à ce moment-là. Toutefois, je trouve qu'il est exagéré de dire que l'accident de Dryden ne se serait pas produit si un tel système avait existé en mars 1989, au Canada.

**M. Brian Jean:** Mais vous n'êtes pas étonné que le juge Moshansky ait dit cela, n'est-ce pas?

**Capt Daniel Maurino:** Non, pas forcément.

**Le président:** Monsieur Jean, votre temps est écoulé. M. Zed a cédé son temps de parole à M. Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Merci, monsieur Zed et monsieur Bell.

Monsieur Maurino, je voudrais vous lire un paragraphe de la lettre que j'ai citée plus tôt, soit la lettre du 14 mars 2007 de l'honorable juge Moshansky. Il renvoie aux questions qui viennent tout juste d'être posées au sujet de Dryden :

Par conséquent, je tiens à préciser, pour éviter toute possibilité de fausse interprétation, que, d'après l'expérience de Dryden et les éléments de preuve, je ne crois absolument pas que la mise en place d'un SGS, sans contrôle réglementaire efficace, aurait empêché l'accident de Dryden.

Je tenais à ce que cela soit consigné au compte rendu pour que l'on sache ce que le juge a dit.

Souhaitez-vous ajouter quelque chose?

•(1640)

**Capt Daniel Maurino:** Il est vrai que le SGS, sans contrôle réglementaire, n'est pas efficace.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Très bien.

Je voudrais revenir à la question du travail pratique, car c'est ce qui sert de base au contrôle réglementaire. Lorsqu'on délaisse un système au profit d'un autre où l'on se contente d'étudier des dossiers, cela pose problème. Comment pouvez-vous être certain que le transfert du contrôle réglementaire, étant donné que le Canada, selon vous, fait preuve de leadership dans ce domaine, n'est pas une erreur? Comment pouvez-vous en être certain?

Vous avez peut-être raison, mais je veux savoir sur quel critère vous vous fondez pour affirmer que le transfert... Mais vous avez imposé certaines conditions. J'aimerais que vous profitiez du temps qu'il me reste pour me l'expliquer, car ce sont là certaines des préoccupations que nous avons. Vous savez, par ailleurs, que lorsque ce projet nous a été présenté, on nous a dit que le SGS viendrait s'ajouter au contrôle. Depuis, nous avons entendu dire — et j'espère que nous allons finir par le clarifier — que ce n'est pas vraiment le cas, parce que cette responsabilité va être transférée à d'autres.

Vous avez raison de dire que c'est là le noeud du problème. Donc, il serait bon que vous nous expliquiez cette évolution, comme vous l'appellez.

**Capt Daniel Maurino:** Si nous remplaçons l'inspection directe par un examen des dossiers, nous allons non pas améliorer, mais, en fait, aggraver la situation.

Si nous cherchons à compléter, renforcer, remplacer dans une certaine mesure l'inspection visuelle par un mécanisme qui nous donne une idée claire du rendement du système, alors c'est une toute autre affaire.

Je fais allusion, ici, à une évaluation en bonne et due forme du rendement du système, non pas à l'étude de dossiers qui vous permet de dire, très bien, nous avons des rapports. Remplacer un système qui consiste à cocher des cases par un autre en tous points identique n'a aucun sens.

**L'hon. Mauril Bélanger:** J'ai terminé.

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci au témoin d'être venu nous rencontrer.

Vous avez dit que le SGS est un cadre structuré qui permet de tirer des enseignements. Quel genre de renseignements le SGS, mais pas l'inspection directe, permet-il de recueillir? Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

**Capt Daniel Maurino:** Ce que nous voyons lors des vérifications systématiques, dans les cours de formation, ce sont des comportements exemplaires, parce que vous savez que vous faites l'objet d'une évaluation, que votre permis est en jeu. Il y a un autre élément très important qu'il convient de mentionner: nous avons tendance à croire, et il s'agit d'une perception erronée, que ce qui compte avant tout dans l'industrie de l'aviation, c'est la sécurité. Or, ce n'est pas vrai. La sécurité est le fruit d'un compromis entre les objectifs suivants: a protection, la sécurité et le rendement, car il est question ici d'une industrie.

Le vrai professionnel dans l'industrie de l'aviation, c'est la personne qui réussit à trouver un juste équilibre entre le rendement — c'est-à-dire la réalisation des objectifs fixés par l'organisation — et la protection. Les cours de formation, et dans une grande mesure les vérifications, mettent uniquement l'accent sur la protection, qui fait partie du volet sécurité. Le rendement n'entre pas en ligne de compte dans ce cas-ci. Voilà pourquoi le comportement adopté pendant le cours de formation n'est qu'une indication du comportement adopté en situation réelle.

En déployant des systèmes qui captent le rendement en temps réel, nous arrivons à capter des comportements opérationnels réalistes, et non pas idéalistes, parce que nous voyons comment les gens arrivent à concilier les éléments rendement et protection.

•(1645)

**M. Jeff Watson:** Donc vous attrapez ceux qui essaient peut-être de couper les coins, ou vous pouvez prévoir ce type de comportements et les éviter pour l'avenir.

**Capt Daniel Maurino:** Non seulement les éviter, mais parfois, le fait de couper les coins représente... C'est une représentation de l'expertise collective d'une profession.

Nous avons tous deux été dans cette situation. Vous vous présentez pour votre premier vol, et qu'est-ce qu'on vous dit? On vous dit oubliez tout ce qu'ils vous ont enseigné pendant la formation. Je vais vous montrer à piloter cet avion, comment ce système fonctionne réellement. Vous savez ce que c'est? C'est l'expérience collective de la situation; c'est faire que des systèmes qui ne fonctionnent pas comme ils le devraient, vraiment fonctionner.

Imaginez si nous pouvions capter tout cela au moyen de systèmes formels plutôt que par le bouche à oreille. C'est ce que fait le SMS.

**M. Jeff Watson:** Et cela nous permettra de renforcer le concept qu'il ne faut pas oublier ce qu'on a appris pendant la formation ou ce que nous a enseigné le manuel. Très bien.

Vous avez parlé de débloquer le potentiel du SMS, et il y a des clés pour le faire. Il faut prendre appui sur un cadre réglementaire. Est-ce bien cela?

Nous avons entendu des témoins dire devant ce comité qu'en fait, nous avons plus de règlements qu'auparavant. Et le SMS est une réalité, bien que ce ne soit pas encore une réalité formalisée au Canada.

L'une des autres clés pour débloquer le potentiel du SMS est d'intégrer à l'inspection ceux qui exploitent le système au niveau opérationnel ou sur le terrain. Nous avons un document émanant du sous-ministre adjoint selon lequel il y a, en fait, plus d'inspecteurs de la sûreté qu'il y a cinq ans.

C'est donc que nous avons tourné certaines de ces clés pour débloquer le potentiel du SMS. N'est-ce pas?

**Capt Daniel Maurino:** Celles-là dont vous avez parlé, oui, monsieur.

**M. Jeff Watson:** Merci.

C'est tout.

**Le président:** Merci.

Nous allons faire un autre tour de trois minutes chacun. Je vous demanderai, si vous avez des questions, d'être brefs. Comme nous n'avons pas beaucoup de temps, je vous limiterai à trois minutes.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Maurino, contrairement à ce que vous semblez nous dire, les systèmes de gestion de la sécurité ne sont pas nouveaux au Canada. Des gens de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires nous ont dit que les membres de leur association appliquaient les systèmes de gestion de la sécurité depuis quatre ans et que cela réduisait les procédures et les coûts administratifs. Cette association, qui gère les systèmes de gestion de la sécurité pour 270 transporteurs et 500 avions d'affaires, trouve que c'est moins de paperasse et que les coûts sont moindres.

Il faut savoir que Transports Canada n'a effectué de vérification de cette association qu'une seule fois en quatre ans. Il y en aura une autre prochainement. D'autre part, Transports Canada n'a effectué aucune vérification de leurs membres, qu'il s'agisse de propriétaires ou de compagnies, depuis que les systèmes de gestion de la sécurité sont entrés en vigueur pour ce type d'avion d'affaires.

Cette situation m'inquiète, car la loi qu'on a déposée ne garantit pas une surveillance indépendante réglementaire. Cela pourrait-il vous inquiéter un jour?

[Traduction]

**Capt Daniel Maurino:** L'absence de surveillance indépendante réglementaire est effectivement un sujet de préoccupation, c'est bien certain. Mais je le répète, je ne connais pas la situation interne au Canada au point de pouvoir en dire plus là-dessus.

**Le président:** Monsieur Julian.

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

Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui.

Nous avons entendu, en fait, deux types de témoins. Nous avons eu des témoins qui ont parlé surtout de la théorie du SMS, comme vous — nous apprécions votre présence ici — mais chacun des témoins qui a parlé en détail de sa mise en oeuvre en tant que telle s'est clairement prononcé contre la démarche de Transports Canada.

Nous avons l'Association des pilotes fédéraux du Canada, les inspecteurs, et 90 p. 100 d'entre eux, qui ont au moins 40 ans d'expérience, ont dit que cette proposition du gouvernement, en fait, les empêcherait de contrer et de corriger les problèmes de sûreté des détenteurs de certificat. Et quatre-vingt-six pour cent des inspecteurs s'inquiètent beaucoup de la mise en oeuvre de ce système.

Alors je dois vous poser la question suivante, et j'en aurai une deuxième.

Tout d'abord, est-ce que vous passez, tout simplement, à ce que disent ceux qui sont les plus proches de l'industrie de l'aviation et des inspecteurs de l'aviation, en ce qui concerne leurs préoccupations au sujet du système?

Deuxièmement, nous avons ces infractions très nettes. Vous avez parlé de l'une d'elles, la conduite sans permis, quand nous sommes en violation des règlements de l'OACI. La deuxième concerne les heures de vol, les périodes de service de vol, et les périodes de repos pour l'équipage de cabine, une infraction qui a déjà été soulevée lors de la vérification de la sécurité en 2005 et qui n'a pas été corrigée. En fait, le projet de loi C-6 suspend la mise en oeuvre de ce que l'OACI a clairement dit être nécessaire.

Ma deuxième question est la suivante: est-ce que les infractions aux standards de l'OACI sont importantes, oui ou non?

• (1650)

**Capt Daniel Maurino:** Pour la première question, je ne passe outre à l'avis de personne; je ne fais qu'expliquer ce qui selon moi constitue d'incroyables avantages à un déploiement sensé du SMS...

**M. Peter Julian:** En théorie, par opposition à ce qui se passe réellement, parce que vous ne pouvez pas faire de commentaire là-dessus.

**Capt Daniel Maurino:** Oui, et encore une fois, je ne vis pas les réalités du déploiement au jour le jour du SMS au sein de Transports Canada, alors je ne pourrais pas savoir ce qu'en disent les autres. Je ne peux que réitérer que du point de vue d'un professionnel de la sûreté, le SMS a le potentiel de relever le niveau de la sûreté de l'aviation. Il n'y a absolument pas le moindre doute dans mon esprit à ce sujet.

**M. Peter Julian:** Au sujet des infractions.

**Capt Daniel Maurino:** Les infractions sont-elles importantes? Peut-être, peut-être pas. L'exemple que j'ai donné du Programme avancé de qualification de la Federal Aviation Administration, qui est en infraction avec les normes de l'OACI, mais c'est une infraction par l'excès, à mon avis, résumant très bien la question.

Si nous parlons d'un pays quelconque au milieu de nulle part, on ne peut pas arriver et dire qu'il faut suivre le Règlement, parce que ce système n'existe pas vraiment. Le seul moyen de renforcer le système est par l'application de règlements.

Quand on a un système ultra sécuritaire comme aux États-Unis, au Canada et en Europe de l'Ouest, l'observation des règlements au pied de la lettre, ce n'est pas bien net, noir sur blanc, mais plutôt du gris. Bien souvent, je le répète, comme pour l'exemple du programme avancé de qualification, l'infraction sous-tend un rendement supérieur.

**Le président:** Monsieur Fast.

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

Tout d'abord, j'aimerais corriger une chose.

M. Julian a parlé du syndicat qui représente les inspecteurs. De fait, ils ont témoigné devant le comité que leur objectif premier est de représenter les intérêts de leurs membres et non la sûreté de l'aviation. Ils l'ont très clairement établi.

J'aimerais me concentrer sur une autre déclaration qui a été faite à cette table, et c'est la suggestion que le SMS qui est proposé dans le projet de loi C-6 cherche à remplacer des mesures réglementaires.

Je ne vois rien dans le projet de loi qui porte à le croire. Je n'ai pas entendu de membres de Transports Canada le dire. Est-ce que c'est ce que vous voyez dans ce projet de loi, que le SMS remplacerait tout simplement une structure réglementaire existante, ou s'agit-il plus de l'intégration du SMS dans la structure réglementaire actuelle?

**Capt Daniel Maurino:** Voulez-vous vraiment m'entraîner sur ce terrain?

**M. Ed Fast:** C'est une question importante.

**Capt Daniel Maurino:** Je sais.

**Le président:** Peut-être avant de répondre, monsieur Maurino, devrais-je dire à M. Fast que je pense que le témoin peut avoir une opinion sur la manière dont devraient se faire les choses, mais je ne pense pas qu'il devrait nécessairement commenter directement le projet de loi.

Vous êtes ici en qualité d'expert du SMS, monsieur Maurino, pas nécessairement de droit gouvernemental.

**Capt Daniel Maurino:** La raison de ma réticence à en parler n'est pas nécessairement parce que je veux me soustraire à la question, mais c'est que je n'ai pas eu le temps de lire la loi en détail. Je n'ai appris que vendredi que je venais ici.

D'après la lecture superficielle que j'en ai faite, je n'ai rien vu dans un sens ou dans l'autre. Je ne vois rien d'évident qui nous porterait à croire une chose ou l'autre.

•(1655)

**M. Ed Fast:** Normalement, vous attendriez-vous à ce que le SMS soit intégré à un cadre réglementaire?

**Capt Daniel Maurino:** Oui.

**Le président:** Merci.

Merci beaucoup d'être venu. D'après moi, et j'en suis sûr d'après le comité, votre présentation aujourd'hui a été très instructive, et nous l'apprécions, monsieur Maurino.

Merci.

**Capt Daniel Maurino:** Merci beaucoup.

**Le président:** Le comité va faire une pause de cinq minutes, puis nous reviendrons parler de la motion de M. Julian.

• \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•

•(1700)

**Le président:** Merci et bon retour.

La deuxième partie de l'ordre du jour d'aujourd'hui concerne les affaires du comité et la motion de M. Julian.

Je dois préciser que j'ai remis un rapport du sous-comité, que vous avez reçu. Il n'est pas nécessaire de proposer une motion. Je voulais seulement que vous sachiez ce dont nous avons discuté à la réunion du comité hier soir.

Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'ai vraiment été vexé par la manière peu sociable dont vous m'avez traité, votre collègue à ce comité, hier lors des débats. Après avoir fait preuve de tant de complaisance et de coopération, vous vous en êtes pris à moi avec acharnement. J'ai presque pensé que vous étiez un membre du parti conservateur.

Des voix: Oh, oh!

Une voix: Vous avez fait du bon travail, monsieur le président. Vous avez tenu bon.

•(1705)

**Le président:** Eh bien, j'aimerais attirer l'attention de l'honorable membre sur mes observations préliminaires qui contenaient l'un des plus beaux compliments que je puisse formuler à son égard.

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Maintenant, nous attendrons des compliments, monsieur le président.

Je vais présenter rapidement ma motion. Je ne pense pas qu'elle soit très controversée.

Il existe un Conseil maritime et industriel national composé des sous-ministres d'Environnement Canada, de Pêches et Océans Canada, du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et de Transports Canada; un sous-ministre adjoint d'Industrie Canada; et neuf représentants de l'industrie choisis parmi les premiers dirigeants de compagnies canadiennes seulement. Ce Conseil maritime et industriel national conseille le gouvernement en matière de politiques maritimes. Un fonds d'environ 140 000 \$ de l'argent des contribuables alimente le CMIN. Il apparaît très clairement que nous avons un groupe qui conseille le gouvernement sur les politiques — un groupe très important et de très haut niveau — auquel ne siège aucun travailleur de l'industrie elle-même.

La motion est tout simplement pour réorganiser le Conseil maritime et industriel national de manière à ce qu'il comporte des

représentants des travailleurs et d'un plus grand bassin d'intervenants des secteurs maritime et industriel et qu'il serve de nouvelle tribune intégrée pour l'élaboration des politiques du transport maritime du Canada. C'est simplement pour que le gouvernement reçoive de meilleurs conseils, plus inclusifs.

Comme je l'ai dit, comme ce Conseil est financé par notre gouvernement, il doit réellement être sensible aux intervenants du secteur maritime. J'espère que j'aurai le soutien de tout le monde qui est à cette table du comité.

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

Monsieur Bell.

**M. Don Bell (North Vancouver, Lib.):** J'ai fait quelques recherches à ce sujet. Une question que je poserais — et il n'y a pas vraiment de personnel, ici, pour y répondre — c'est en fait quelle efficacité ce comité a-t-il démontré. Je parle maintenant du comité existant. Je sais que nous avons le CCMC, qui présente un rapport, je pense, deux fois par année, et puis ce comité, qui se réunit plus souvent.

Certain des membres à qui j'ai parlé ont suggéré qu'en fait, la recommandation de M. Julian — que ce soit un comité de remplacement ou l'élargissement de son effectif actuel, l'idée étant d'ajouter peut-être des intervenants, les représentants des travailleurs en particulier — serait bonne. Des commentaires informels ont été faits; personne ne voulait vraiment que ce soit dans un compte rendu. Mais dans les discussions que j'ai eues avec eux, ils pensaient qu'il serait bon pour les discussions que l'éventail des intervenants soit plus large.

D'un point de vue pragmatique, je ne sais pas si la recommandation vise simplement à élargir ou à remplacer... en réalité, selon la partie de la motion de M. Julian qui dit « les représentants des travailleurs et d'un plus grand bassin d'intervenants des secteurs maritimes industriels », ou s'il s'agit de faire ce qu'il dit, ce qui entraînerait un changement de titre, de Conseil maritime et industriel national à Conseil consultatif de la politique maritime nationale. D'après les commentaires que j'ai reçus des intéressés, cette idée d'élargissement est bonne.

Si personne n'a de suggestions particulières, je suis prêt à appuyer la motion telle qu'elle est, ou une variation qui viserait tout simplement à élargir le CMIN actuel pour inclure les recommandations que comporte la motion de M. Julian.

**Le président:** Merci.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Merci.

Tout d'abord, je suis curieux de savoir avec qui vous avez eu ces discussions. Je ne demande pas de noms, mais que font-ils dans la vie? Est-ce qu'ils siègent à ce conseil?

**M. Don Bell:** Oui.

**M. Brian Jean:** Ce sont des membres du conseil?

**M. Don Bell:** Oui.

**M. Brian Jean:** C'est intéressant. Combien y étaient favorables?

**Le président:** Monsieur Jean, je pense que nous ne devrions nous en tenir à la motion de M. Julian.

**M. Brian Jean:** Certainement. J'aimerais de toute façon en parler.

L'objectif du Conseil, si je comprends bien, est de promouvoir les avantages de l'industrie maritime canadienne comme générateur économique. Il est certain que je pense que c'est important.

Ce qu'il faut reconnaître, aussi, dans ce cas particulier, c'est ce qu'il se réunit deux fois par année. Comme l'a dit M. Julian, ce sont les contribuables qui endossent une partie de la facture. Les représentants de l'industrie font don de leur temps. À ce que j'ai compris, la composante salariale est simplement pour le personnel du gouvernement, et non pour aucun des représentants de l'industrie maritime. Ce conseil a été créé à la suite d'une demande des intervenants, les intervenants du conseil maritime, et il s'est réalisé sur une initiative du gouvernement libéral.

Je suis curieux de savoir pourquoi, si les représentants des travailleurs sont une composante jugée importante maintenant, ils n'ont pas été inclus à ce moment-là. Visiblement, le gouvernement de l'époque a répondu à la demande de l'industrie et les travailleurs n'y étaient pas mentionnés, alors pourquoi on voudrait changer cela maintenant? Je ne le comprends pas très bien.

J'ai fait quelques recherches. Le Conseil rend compte de façon transparente de toutes ses activités dans son site Web. Il a déclaré avoir constaté une amélioration considérable dans l'échange des renseignements entre les ministères et, en particulier, entre le gouvernement et l'industrie.

Enfin, la composition du Conseil elle-même a été déterminée par ceux qui avaient demandé la création d'un conseil de l'industrie, et ce sont les intervenants. C'est pourquoi je m'interrogeais sur ce qu'a dit M. Bell, parce que ce sont eux qui ont demandé que l'effectif ne comprenne pas — ou du moins ils n'ont pas demandé qu'il comprenne des représentants des travailleurs ou de syndicats, alors pourquoi le message, maintenant, est-il contradictoire? C'est la raison pour laquelle je posais ces questions à M. Bell, parce que je ne le comprends tout simplement pas.

Je me demande ce qu'ils penseraient de la motion qui est proposée maintenant, s'ils pourraient penser que c'est contraire à l'objectif que nous visons, soit un meilleur échange de renseignements entre le gouvernement et l'industrie, qui selon eux, jusqu'à maintenant, est très efficace.

Alors je pense que la motion est une bonne motion, sous réserve, bien sûr, de ce que le Conseil proposera. J'aimerais entendre ce qu'il a à dire, soit en groupe, soit de manière informelle, sur l'accueil qu'il fait à cette motion, parce que ce sont eux qui l'ont demandé. Un gouvernement libéral a appuyé sa création. Il me semble logique que si on entend des avis contraires aujourd'hui, nous devrions attendre d'entendre de source si c'est ce qu'ils veulent. Il est très possible que cela ferait obstacle à un bon échange continu de renseignements.

• (1710)

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Merci, monsieur le président.

Nous ne sommes pas souvent en position de recevoir des éloges pour des actions du passé, quand nous avons un autre rôle.

La motion est très inoffensive. Elle dit seulement que le comité ferait une recommandation, et le gouvernement est toujours libre de dire oui ou non. Le comité, dans sa sagesse, en prenant ses décisions dans le passé au sujet de la composition de ce groupe, auquel le gouvernement demanderait conseil, n'a peut-être pas été aussi inclusif que les membres d'origine pouvaient s'y attendre quand ils ont regardé autour de la table et se sont vus, qu'ils ont décidé qu'ils

devraient constituer le Conseil et nous avons dit d'accord. Bien des choses sont arrivées depuis.

La suggestion voulant qu'on pourrait avoir d'autres intérêts à la table, ou du moins une autre dimension de l'industrie n'est aucunement vexante, elle n'est pas négative et n'enlève rien à rien. Dans l'ensemble, je pense que ce que la motion dit, en fait, de la perspective du comité, d'après ce que nous avons appris depuis un an, ou deux ans, que ce soit par un dialogue continu avec chacun des membres du Conseil ou parce qu'il y a des gens qui maintenant constatent l'influence du Conseil sur la politique publique et aimeraient faire partie de cette dynamique, c'est secondaire. Ce que la motion dit, en fait, c'est pourquoi est-ce que nous, en tant que comité, ne recommandons pas que le gouvernement élargisse les horizons de l'effectif, et alors, le gouvernement pourra prendre la décision qu'il veut?

Alors je pense qu'en tant que motion, c'est une bonne initiative, et je l'appuie.

[Français]

**Le président:** Monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** L'industrie maritime évolue tellement qu'il est important que les travailleurs participent aux discussions sur l'avenir de cette industrie. Dans les Maritimes, sauf pour de rares exceptions, personne parmi les gens qui participent à ces discussions n'est capable de piloter un navire. Les développements de cette industrie sont tels que les employés méritent de participer aux discussions. Ce n'est pas pour rien que la demande se fait maintenant, qu'elle n'a pas été faite il y a trois ou quatre ans.

L'industrie évolue rapidement, et les employés doivent participer au développement harmonieux des politiques. Des recommandations et des rapports sont présentés, mais par la suite, les employés doivent faire leurs propres recommandations. S'ils avaient pris part aux discussions, cela aurait fait épargner du temps à tout le monde. C'est surtout vrai dans le cas de l'industrie maritime, qui est en plein développement.

Je suis d'accord avec M. Bell sur l'élargissement du conseil existant.

• (1715)

[Traduction]

**Le président:** M. Fast, puis M. Julian pour conclure.

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

J'aimerais pousser un peu plus loin la remarque de M. Jean. Visiblement, le syndicat a d'autres moyens de communiquer avec le ministre. Il pense peut-être que c'est moins efficace que de prendre part aux discussions du conseil. Par contre, si les décideurs actuels pensent qu'il serait utile que les travailleurs soient représentés, il me semble que ce serait aux membres du conseil d'y songer, à ce stade-ci. Bien sûr, cette motion enjoint au ministre de repenser l'organisation de ce conseil — ou du moins, elle le lui recommande — afin qu'il y ait un représentant des travailleurs.

Quelque chose me préoccupe. Si les membres du conseil acceptent la participation du syndicat, ils devraient nous le dire. Ils pourront confirmer ce que M. Bell vient d'affirmer et tout ira bien. Nous n'aurons même pas besoin d'une motion.

Cependant, si le conseil et les parties intéressées disent qu'ils aimeraient parler de certains points, mais que la présence du syndicat serait un obstacle à ces discussions, même si nous nommons un représentant syndical au conseil, les membres diront fort probablement qu'ils n'ont pas besoin du conseil car ils ne s'y sentent pas à l'aise. Celui-ci se dissoudra automatiquement.

Adopter une motion aujourd'hui nuirait au processus. J'aimerais beaucoup croire M. Bell. C'est lui qui a mentionné que les membres du conseil seraient favorables à la représentation des travailleurs. Si c'est le cas, le comité devrait s'en assurer. Nous pourrions ensuite aller de l'avant et voter en faveur de la motion, le cas échéant. Étant donné la demande des membres actuels, le ministre pourrait agir unilatéralement.

Nous scions peut-être la branche sur laquelle nous sommes assis en imposant notre volonté ou celle du ministre au conseil, alors que ses membres ne sont peut-être pas en faveur de la participation du syndicat, et pourraient abandonner le conseil tous en même temps.

Je demanderais à M. Julian d'accepter de reporter l'étude de cette motion jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion d'entendre les membres du conseil actuels.

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

J'aimerais seulement rappeler au comité que la motion précise « le comité recommande au gouvernement ».

Monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Passons au vote, monsieur le président.

**Le président:** Nous avons le...

**M. Brian Jean:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. À la lumière de ce que M. Bell nous a révélé aujourd'hui, nous estimons ne pas avoir assez d'informations pour prendre une décision éclairée; j'aimerais que cela figure au compte rendu.

**Le président:** Ce n'était pas un rappel au Règlement, mais cela figurera au compte rendu. Merci.

Nous avons tous lu la motion proposée.

(La motion est adoptée avec dissidence.)

**Le président:** Monsieur Volpe veut faire un rappel au Règlement.

**L'hon. Joseph Volpe:** Très brièvement, nous avons un peu discuté de la possibilité de faire comparaître le ministre relativement au budget lors d'une séance précédente, et j'aimerais m'assurer que nous y sommes toujours favorables. À moins que nous ne soyons en pleine campagne électorale, bien sûr, je m'attends à ce que le budget soit prêt d'ici peu. À la première occasion, aussitôt que le budget sera disponible, nous devrions inviter le ministre à venir nous en parler.

**Le président:** L'alinéa 4 de la recommandation stipule justement que le comité invite le ministre à comparaître devant les membres.

**L'hon. Joseph Volpe:** Parfait.

**Le président:** Sur ce, 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.**