



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 045 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 23 avril 2007

—
Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le lundi 23 avril 2007

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Soyez les bienvenus à la 45^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006, nous étudions le projet de loi C-6, Loi modifiant la *Loi sur l'aéronautique* et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, M. Canon, ainsi que des membres de son ministère, M. Marc Grégoire, M. Merlin Preuss et M. Franz Reinhardt.

Je sais que le ministre doit nous présenter une déclaration d'ouverture, et je l'invite à le faire. Nous passerons ensuite aux questions des membres du comité.

Allez-y, s'il vous plaît.

L'hon. Lawrence Cannon: Merci, monsieur le président.

[Français]

Chers collègues, je suis heureux d'avoir l'occasion de me présenter devant ce comité au sujet des modifications proposées au projet de loi C-6, soit la loi modifiant la *Loi sur l'aéronautique*.

J'aimerais d'abord préciser que le Canada dispose de l'un des réseaux de transport aérien les plus sûrs au monde. Par ailleurs, permettez-moi d'attirer l'attention des membres du comité sur le fait qu'au cours des dix dernières années, Transports Canada a accepté volontairement, à deux occasions, que le Canada soit le premier pays à se soumettre aux vérifications complètes effectuées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. La dernière vérification, menée en 2005, a permis de constater que le niveau de conformité du Canada s'élevait à 95,5 p. 100, comparativement à un moyenne de 68 p. 100 pour les autres pays. En outre, le Canada a été cité comme exemple à suivre auprès des 190 autres pays signataires.

[Traduction]

Les systèmes de gestion de sécurité résultent d'une initiative internationale considérée comme le progrès le plus remarquable des dernières années en matière de sécurité dans l'aviation et Transports Canada est considéré comme un chef de file dans ce domaine.

Les modifications proposées dans le projet de loi C-6 n'ont pas été soumises au Parlement dans le but de conférer au gouvernement l'autorité voulue pour créer les SGS. Elles visent à garantir l'efficacité de la structure actuelle des SGS et à faciliter leur mise en oeuvre pour les détenteurs de certificat. Elles vont me permettre, en tant que ministre des Transports, d'obliger par ordonnance les détenteurs de certificat à améliorer leur SGS ou à leur apporter des mesures correctives lorsque je considère que ces systèmes sont déficients. En outre, les modifications proposées comportent des dispositions de protection individuelle en cas de déclaration de renseignements concernant la sécurité.

Les SGS ne relèvent pas de l'autoréglementation. Je le répète : les SGS ne relèvent pas de l'autoréglementation. Il ne s'agit pas non plus d'une mesure de déréglementation et il n'a jamais été question de réduire l'effectif des inspecteurs chargés de la surveillance de sécurité. La priorité absolue en matière de répartition des ressources a toujours été et sera toujours d'assurer une surveillance de sécurité efficace dans les transports aériens.

Comme je l'ai dit à maintes occasions, la réglementation concernant les SGS constitue une couche supplémentaire qui s'ajoute à la réglementation antérieure; elle oblige les détenteurs de certificats à se montrer plus proactifs pour détecter les dangers avant qu'ils ne causent des accidents. La mise en place des SGS exige que l'on modifie la façon dont s'exercent certains aspects de la surveillance en matière de sécurité.

On a créé une nouvelle politique de mise en oeuvre des SGS en indiquant clairement que toute infraction intentionnelle aux règles sera vigoureusement sanctionnée et comme vous l'avez vu, nous proposons dans le projet de loi C-6 une augmentation sensible du niveau maximal des sanctions. Si les détenteurs de certificat refusent de prendre les mesures correctrices appropriées ou qu'ils soient incapables de les mettre en oeuvre, de vigoureuses mesures de contrainte leur seront imposées.

La suppression du programme national de vérification constitue pour certains un sujet de préoccupation; elle est invoquée comme exemple par ceux qui prétendent qu'avec les SGS nous avons réduit la surveillance de sécurité. En réalité, cette surveillance auprès des gros transporteurs va continuer à faire l'objet de mesures rigoureuses d'évaluation et de validation. En ce qui concerne les activités qui ne relèvent pas de la structure de sécurité des SGS, notamment celles des transporteurs moins importants, rien n'a changé.

• (1535)

[Français]

Enfin, monsieur le président et chers collègues, je voudrais clarifier certaines parties du projet de loi qui portent sur les programmes de déclaration.

Comme vous le savez, deux régimes différents de déclaration volontaire sont proposés dans le projet de loi C-6. Ils procurent deux types différents de protection. Le premier régime est un programme de déclaration universelle et volontaire n'entraînant pas de mesures disciplinaires. Tous les intervenants du milieu de l'aviation y ont accès et peuvent y avoir recours pour faire des déclarations relatives à la sécurité. Les déclarants ont la garantie que toute déclaration restera anonyme et que les renseignements ne seront pas utilisés contre eux dans le cadre de mesures d'application de la loi.

L'objectif de cette protection est d'encourager les déclarations universelles de données relatives à la sécurité, données que Transports Canada ne pourrait obtenir autrement. Je précise que la protection prévue ne s'appliquera pas dans le cas d'un accident, bien sûr, d'actes criminels ou d'une violation commise volontairement.

Le deuxième régime est directement lié au Système de gestion de la sécurité et fait appel aux renseignements qui peuvent être obtenus par Transports Canada au moment de l'évaluation ou de la vérification du système de déclaration interne d'un titulaire de certificat. Ce régime encourage la déclaration volontaire de renseignements relatifs à la sécurité et fournit aussi bien à l'employeur qu'aux employés une protection contre l'accès à l'information ainsi qu'une assurance que les renseignements ne seront pas utilisés contre eux. Ce type de protection touche aussi les renseignements provenant d'enregistreurs de données de vol.

L'objectif est de favoriser une culture de confiance chez les employeurs et les employés, ainsi que de recueillir la plus grande quantité possible de renseignements liés à la sécurité. Le principe de ces deux régimes est le même. De plus, une fois qu'on aura procédé à la dépersonnalisation des données, ces dernières seront accessibles à tous aux fins d'analyses supplémentaires et de distribution.

Cependant, les rapports de contrôle de la sécurité seront, bien entendu, assujettis aux dispositions relatives à la Loi sur l'accès à l'information et à la Loi sur la protection des renseignements personnels. Transports Canada s'est efforcé d'établir un juste équilibre, d'encourager un apport régulier de données qui serviront à renforcer la sécurité aérienne sans renoncer à la responsabilisation, tout en protégeant le droit de procéder à l'application de la loi au besoin.

[Traduction]

Certains témoins ont préconisé que l'on protège les dénonciateurs. Nous avons étudié cette possibilité, mais nous en sommes venus à la conclusion que nous ne pouvions l'intégrer à la structure des SGS si nous voulions véritablement favoriser une culture de la sécurité. Néanmoins, il existe dans le régime volontaire non punitif décrit ci-dessus une protection comparable à celle des dénonciateurs; elle fait déjà partie du régime de déclaration des problèmes constatés dans l'aviation civile, dont chacun peut prendre connaissance.

Enfin, il importe de signaler que ces mesures de protection n'empêcheront jamais l'imposition de sanctions en cas d'infractions délibérées aux règles dont Transports Canada aurait obtenu la preuve dans le cadre de ses propres investigations.

En conclusion, j'aimerais indiquer que nous avons écouté les témoignages que vous avez recueillis ainsi que les préoccupations qu'ont formulées les membres du comité. Je suis heureux de vous informer que le gouvernement va présenter des amendements pour répondre à ces préoccupations, en particulier sur les questions que j'ai invoquées ici même aujourd'hui.

• (1540)

[Français]

Je serai heureux de travailler avec ce comité de façon positive et sérieuse afin de contribuer à l'examen et à l'adoption définitive des dispositions législatives relatives à la sécurité aérienne faisant partie du projet de loi C-6.

Je vous remercie de votre attention. Les représentants de mon ministère et moi-même sommes prêts à répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous entendrons maintenant M. Volpe.

[Français]

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

Merci, messieurs. Je vous remercie également, monsieur le ministre; votre présence est bien appréciée.

Je voudrais commencer par une question très directe.

[Traduction]

Quel montant votre ministère a-t-il réservé à la surveillance réglementaire? Comme vous avez parlé du programme national de vérification — et vous avez précisé qu'il n'avait subi aucune réduction — de combien disposez-vous pour cette activité?

L'hon. Lawrence Cannon: Merci, cher collègue.

Mes fonctionnaires devraient pouvoir vous donner immédiatement la réponse ou —

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Nous pensions que la discussion du budget principal aurait lieu le 7 mai, mais si vous voulez obtenir le renseignement avant cette date, nous pourrions vous le communiquer par écrit. En ce qui concerne particulièrement la surveillance réglementaire, je ne peux pas vous dire comment nous avons réparti votre budget, mais elle en accapare une bonne partie.

L'hon. Joseph Volpe: En fait, nous avons demandé cette information il y a deux mois et nous n'avons pas l'intention d'attendre la discussion sur le budget, car la question — et elle a été soulevée par plusieurs témoins, monsieur le ministre, en particulier après votre lettre au *National Post* — concerne la sécurité des lignes aériennes au Canada.

Nous avons entendu ici plusieurs témoins, dont le juge Moshansky et Greg Holbrook, de la Canadian Federal Pilots Association, et j'ai ici une lettre, dont tous les membres du comité ont reçu copie, je crois, qui émane du propriétaire d'une compagnie privée, DaxAir, et tous ces gens disent, entre autres choses, que ce système de gestion de la sécurité ne peut pas fonctionner adéquatement à moins que la surveillance réglementaire ne soit maintenue, alors que vous-même et le ministère avez déjà supprimé le programme national de vérification.

La question des fonds disponibles est donc absolument cruciale pour comprendre où se trouve la vérité. Avez-vous effectivement imposé des réductions dans ces programmes? Est-ce que le juge Moshansky se trompe? Est-ce que Greg Holbrook nous a menti? Est-ce que DaxAir est à côté de la plaque?

L'hon. Lawrence Cannon: En réalité, cher collègue, la Canadian Federal Pilots Association est favorable au SGS.

Vous vous souvenez également sans doute que lorsque le témoin, M. Moshansky, je crois, a comparu devant vous, mon collègue Brian Jean lui a posé la question suivante : si ce système avait été mis en place à l'époque, n'aurait-il pas été accueilli favorablement, étant donné qu'on faisait preuve d'un certain laxisme dans le domaine de la gestion de la sécurité? Il a répondu par l'affirmative; les systèmes de gestion de sécurité auraient été considérés comme une bénédiction s'ils avaient été en place à l'époque.

Pour répondre précisément à votre question, mes fonctionnaires vous contacteront très prochainement pour vous donner toute l'information concernant le coût de la surveillance, de façon que vous ayez une idée précise de ce que —

L'hon. Joseph Volpe: J'en ai déjà une idée précise, car lorsque M. Jean a posé au juge Moshansky la question à laquelle vous venez de faire référence, j'ai immédiatement pris la suite. Je me reporte ici au harsard. Le juge Moshansky a dit : « Je pense que ce serait très bon ». Je lui ai immédiatement demandé s'il pensait que ce serait très bon parce qu'à son avis, il n'y aurait aucune diminution du financement du programme de vérification et du régime réglementaire. Il a dit qu'effectivement, il tenait pour acquis que le gouvernement allait continuer à exercer sa surveillance.

Monsieur le ministre, les autres témoins qui ont comparu devant nous nous ont tous signifié que le SGS serait utile à condition que le gouvernement ne réduise pas ses inspections.

La véritable question concerne moins l'existence d'un plan de sécurité s'étendant à tous les systèmes que l'élément opérationnel de la sécurité des compagnies aériennes, qui doit être surveillé et réglementé, qui doit faire l'objet de rapport et de sanctions appropriées en cas de non-conformité. Jusqu'à maintenant, personne n'a pu nous dire que ce serait effectivement le cas. J'ose dire, monsieur le ministre, que vos fonctionnaires, qui doivent connaître les montants en cause puisque tout revient à une question d'argent et de ressources humaines, vont devoir, de votre propre aveu, faire encore des recherches à ce sujet.

• (1545)

L'hon. Lawrence Cannon: Je vous ai entendu dire que le nombre des inspecteurs avait diminué. En réalité, ce n'est pas le cas. Leurs effectifs ont été maintenus au niveau normal. Au cours de l'exercice 2006-2007, il y avait 873 postes d'inspecteur. C'était la même chose en 2005-2006. En 2004-2005, il y en avait 876. Si je remonte maintenant à l'exercice 2001-2002, il y en avait 866. Par conséquent, contrairement aux affirmations voulant que le gouvernement soit en train —

L'hon. Joseph Volpe: Permettez-moi de vous interrompre un instant, car il me reste très peu de temps.

Vous répétez des chiffres —

L'hon. Lawrence Cannon: Non; excusez moi. Si je persiste dans cette voie, c'est pour vous dire que vous avez donné des renseignements qui ne sont pas exacts. Je tiens donc à citer publiquement les chiffres exacts.

Je vous ai indiqué, cher collègue, que vous alliez recevoir dans les plus brefs délais l'information concernant les dépenses et les ressources consacrées à la surveillance.

L'hon. Joseph Volpe: Je vous en remercie.

Ce que je veux, ce sont les chiffres de 2006-2007. Vous n'avez pas été en mesure de nous les donner. J'aimerais —

L'hon. Lawrence Cannon: Je peux vous citer les chiffres du budget —

L'hon. Joseph Volpe: Vous savez, le juge Moshansky...

M. Marc Grégoire: Le budget destiné à l'aviation civile n'a pas changé depuis cinq ans. Il est d'environ 140 millions de dollars, dont la plus grande partie est consacrée à la sûreté et à la sécurité.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Grégoire, vous me voyez dans l'obligation de protester. Il y a quelques minutes, vous n'aviez pas les chiffres, vous n'aviez ni les données concernant le personnel, ni les montants en dollars.

Juste ciel!

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le président, mon collègue a demandé le montant précis de la surveillance.

L'hon. Joseph Volpe: Et l'information sur les ressources humaines.

L'hon. Lawrence Cannon: Mes fonctionnaires ont répondu en lui disant que le budget de la sécurité dans l'aviation civile n'a pas changé depuis cinq ans. Il s'établit à 140 millions de dollars. Voilà la réponse.

Ne venez pas maintenant me dire que nous n'avons pas été en mesure de répondre à votre question. Vous avez demandé des détails; nous vous les ferons parvenir. Nous les enverrons au bureau du président.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne me laisserai pas réprimander, monsieur le ministre. Ce chiffre de 140 millions de dollars est assez précis et si M. Grégoire ne pouvait pas me le donner il y a trois minutes, comment se fait-il qu'il l'ait trouvé entre temps?

Permettez-moi maintenant — il me reste une minute —

Le président: Non, il ne vous reste plus de temps.

C'est maintenant le tour de M. Laframboise.

[Français]

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

Monsieur le ministre, j'ai tendance à croire que vous faites preuve de bonne volonté. Cependant, vous ne contrôlez pas tous les services de votre ministère. C'est sur ce point que nous avons quelques réserves. Lorsqu'il est venu nous rencontrer, le représentant de l'Organisation de l'aviation civile internationale nous a expliqué qu'il avait fait un audit en 2005. Vous aviez donc raison sur ce point.

Cependant, en ce qui concerne la supervision réglementaire et l'inspection, il est clair que d'après ces gens, vous devez maintenir un régime d'inspection conforme à ce que vous avez toujours fait. Quand on leur dit que le régime d'inspection pourrait diminuer, ils se mettent à poser des questions. Je pense que le prochain audit va être passablement plus sévère qu'il ne l'a été la dernière fois. Pour nous, ça va.

Toutefois, M. Moshansky nous a dit — et les chiffres tendent à le prouver — qu'il y avait 1 400 inspecteurs avant 1992. En effet, après qu'ils ont pris le pouvoir, les libéraux en ont réduit le nombre à 870. Avec environ 870 inspecteurs, vous êtes donc conforme. Ce sont les libéraux qui ont réduit le nombre d'inspecteurs.

Dans le cadre d'une convention sur la sécurité, M. Preuss a déclaré que d'ici 2013, la moitié du service d'inspection serait réduit par attrition et qu'il y aurait moins de ressources affectées à l'application de la réglementation. On estimait déjà à ce moment qu'il y aurait moins de ressources et que ça aurait comme impact une diminution des inspections. De plus, les 870 inspecteurs qui restent ne sont pas tous des pilotes inspecteurs. En 1993, ceux-ci étaient au nombre de 450. Aujourd'hui, il y en a 400. Si on réduit le service d'inspection de moitié d'ici 2013, il va y avoir de moins en moins de pilotes inspecteurs. C'est pourquoi des compagnies comme DaxAir Inc. et même des représentants de la sécurité de l'OACI sont d'avis qu'il ne faut pas diminuer le service de supervision réglementaire, le service d'inspection.

Pour ce qui est de M. Preuss, il tient son discours, mais en même temps, il fait des pressions sur les témoins pour ne pas comparaître devant le comité. Vous l'endurez encore, et c'est votre choix, mais pour ma part, ça me cause des problèmes.

• (1550)

[Traduction]

Le président: M. Fast invoque le Règlement.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Monsieur le président, M. Laframboise vient de faire une allégation sans preuve. En réalité, M. Preuss a dit très clairement que ceux qui avaient compris cela, notamment le secrétaire dans le bureau du président du syndicat, avaient mal compris ses propos, et qu'il n'avait jamais voulu tenir les propos que vient de lui prêter M. Laframboise.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, des documents, des affidavits de témoins, des lettres et des déclarations dans les journaux ont fait état des agissements de M. Preuss. Il est faux de dire qu'il n'y a pas de documents à ce sujet. Je ne vais pas m'étendre sur la question, mais je veux quand même préciser que ce monsieur a fait des déclarations. Il a tenu des discours sur la sécurité —

[Traduction]

Le président: Monsieur Laframboise, je considère qu'il ne s'agit pas là d'un rappel au Règlement, mais je pense que nous devons faire preuve de la plus grande prudence quand nous nous exprimons, pour ne pas faire des allégations sans preuve.

Veillez continuer, s'il vous plaît.

[Français]

M. Mario Laframboise: Tout ça pour dire que nous sommes loin d'être sûrs, monsieur le ministre, que vous ne réduirez pas la supervision réglementaire. Vous vous dites prêt à apporter des modifications au projet de loi. Seriez-vous disposé à en apporter certaines qui garantiraient le maintien de la supervision réglementaire dans le cadre de tout le Système de gestion de la sécurité?

L'hon. Lawrence Cannon: Merci, monsieur le député.

En fait, je ne voudrais pas aujourd'hui défendre le régime précédent. Toutefois, je tiens à apporter des éclaircissements sur le nombre de 1 400 inspecteurs que vous avez mentionné plus tôt. Je tiens simplement à vous dire que la réduction de ce nombre est le résultat de changements organisationnels survenus au ministère. Avec la création de NAV CANADA, un certain nombre de personnes qui agissaient à titre d'inspecteurs sont passées de ce côté. En outre, un autre groupe de personnes est passé du côté des services aéroportuaires. Donc, de façon générale, le nombre d'inspecteurs n'a pas diminué, chers collègues.

Est-ce que je suis en mesure de vous préciser la nature des amendements proposés à l'heure actuelle? Non, je ne peux pas le faire. Il reste que je suis tout à fait disposé à écouter et à travailler en collaboration avec les collègues autour de cette table de façon à atteindre les objectifs dont vous m'avez fait part, que ce soit ici aujourd'hui ou à l'extérieur de cette pièce. En ce qui a trait au nombre d'inspecteurs, je pense qu'il est en effet de notre devoir de nous assurer qu'il y aura une continuité.

La théorie voulant que le système de gestion remplace d'ici cinq, six ou même dix ans ce qui existe déjà depuis quelque temps et qui devrait normalement se poursuivre est à mon avis inexacte. Comme je l'ai mentionné il y a quelques instants, l'objectif est d'arriver à perpétuer la sécurité au niveau de l'aviation civile et faire en sorte que cette sécurité soit non seulement respectée et bien comprise au pays, mais qu'elle fasse également notre fierté partout dans le monde. L'objectif n'est pas de déshabiller Jacques pour habiller Paul, au contraire.

• (1555)

M. Mario Laframboise: D'autant plus que les règlements de l'OACI vous obligent à faire de la supervision réglementaire. Vous n'avez donc pas le choix.

L'hon. Lawrence Cannon: En effet.

M. Mario Laframboise: C'est pourquoi, alors que la tendance est au maintien et à l'accroissement de la sécurité, il est difficile pour nous d'entendre des fonctionnaires dire vouloir faire des pressions pour que les effectifs soient réduits.

Pour ce qui est de la réduction du nombre d'inspecteurs, c'est le juge Moshansky qui en a parlé, et j'ai tendance à le croire. Il ne faut pas oublier que les aéronefs sont plus nombreux à circuler et que beaucoup plus de gens les utilisent. Comme on l'a dit déjà, on n'a pas réduit le personnel, mais le risque a augmenté. On veut s'assurer que la supervision réglementaire sera maintenue.

Je vous suggère de vous pencher sur cette question avec vos fonctionnaires et d'inclure toutes ces recommandations dans le projet de loi, de façon à ce qu'on s'entende et que le projet de loi convienne non pas aux fonctionnaires seulement mais aussi aux politiciens, monsieur le ministre.

L'hon. Lawrence Cannon: Vos préoccupations sont tout à fait justifiées, monsieur Laframboise, et je vous l'ai déjà dit. Il faudrait voir à formuler un amendement qui refléterait ces préoccupations.

M. Mario Laframboise: En ce qui concerne les compagnies comme DaxAir Inc., avez-vous pris connaissance de leurs inquiétudes? Vous savez probablement que ces compagnies, ces petites entreprises, se disent laissées à elles-mêmes parce qu'elles sentent qu'il y a moins de surveillance sur le terrain. Elles veulent respecter la loi, mais elles constatent que des concurrents ne la respectent pas. Avez-vous senti cette préoccupation? Une personne nous a écrit et nous a dit craindre des représailles de la part de Transport Canada. Il me semble quand même assez éloquent qu'une entreprise décide d'écrire au comité, compte tenu des pressions faites sur des témoins pour ne pas qu'ils comparaissent devant nous. Cette personne dit craindre pour son industrie. Rassurez-la en lui disant que vous l'avez entendue et que personne à Transports Canada ne va indûment faire des pressions sur des gens — et ils sont rares — qui nous disent la vérité.

L'hon. Lawrence Cannon: Loin de nous l'intention d'intimider des gens, monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Dites cela à M. Preuss, monsieur le ministre.

L'hon. Lawrence Cannon: Vous savez que ce n'est ni l'ambition du ministère ni la mienne; vous me connaissez assez bien pour cela. Je vais demander à M. Reinhardt de répondre plus particulièrement à cette question.

M. Franz Reinhardt (directeur, Services réglementaires, Aviation civile, ministère des Transports): Nous avons communiqué avec DaxAir Inc. il y a quelques années. Nous avons reçu de l'information de la part de la compagnie concernant des allégations de conduite inappropriée de la part d'autres petits transporteurs. Nous avons enquêté auprès du bureau régional de Toronto, qui couvre la région de l'Ontario, et une surveillance très poussée a été exercée à la suite des demandes de DaxAir Inc. Dernièrement, d'ailleurs, quand nous avons reçu la lettre de DaxAir Inc. — c'était la premier contact entre nous depuis la fois précédente —, nous avons écrit à la copropriétaire, Mme Brazier. Nous lui avons fait part de notre grand intérêt à l'endroit des éléments d'information, ou de preuve, qu'elle ou sa compagnie pourrait avoir concernant les autres transporteurs, de façon à poursuivre nos mesures d'application de la loi.

Je pense que si vous parliez à DaxAir Inc., on vous dirait que nous avons eu de fréquents contacts avec la compagnie. D'ailleurs, j'aimerais dire que cette compagnie n'est pas assujettie au SGS, au Système de gestion de sécurité, pour l'instant. Ce genre de compagnie n'y sera pas assujettie avant quelques années, parce que nous voulons d'abord établir progressivement le système chez les gros transporteurs et ensuite, chez les plus petits.

[Traduction]

Le président: À vous, monsieur Julian.

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

Je vous remercie de vous être joint à nous aujourd'hui.

Je voudrais faire tout d'abord quelques commentaires.

Premièrement, monsieur le ministre, je pense que vous avez confirmé concrètement que le nombre des inspecteurs a diminué. Si les compagnies aériennes sont de plus en plus nombreuses, que les distances parcourues sont de plus en plus grandes, le maintien des effectifs des inspecteurs au même niveau implique une diminution de leur capacité à effectuer des inspections. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Je crains que les chiffres que vous citez concernent les postes, et non pas les personnes qui sont censées les occuper à plein temps.

Deuxièmement, vous avez dit explicitement qu'il ne s'agit pas de restreindre les inspections. L'important, à mon avis, c'est que tous les témoins qui se sont dits favorables au SGS en théorie ont bien précisé également que les inspections et les vérifications étaient absolument indispensables.

Lorsque M. Preuss a comparu devant notre comité, j'ai demandé que l'on nous communique l'évaluation du risque entourant le SGS, qui a été effectuée avant la mise en place de ce système. Nous avons appris, grâce à des demandes d'accès à l'information, que cette évaluation du risque avait été publiée. On y affirme explicitement qu'il pourrait y avoir une réduction de la sécurité et qu'il faut mettre l'accent sur le programme d'inspection pour qu'il n'y ait aucune augmentation des risques. M. Preuss a signé cette évaluation du risque. Elle n'a pas permis que l'on fasse intervenir ce facteur d'atténuation, que l'on accorde cette protection supplémentaire aux Canadiens.

Est-ce que vous acceptez, monsieur le ministre, de renoncer à ce programme d'inspection ciblée qui, d'après l'évaluation de risque de votre ministère, est essentiel si l'on veut éviter de nuire à la sécurité?

• (1600)

L'hon. Lawrence Cannon: Tout d'abord, je vous remercie de vos commentaires.

Monsieur Julian, vous avez parlé d'attrition. Je vous répond que ceux qui quittent la fonction publique du Canada parce qu'ils ont atteint l'âge de la retraite seront remplacés. Je tiens à vous rassurer à ce sujet.

En ce qui concerne l'évaluation du risque, je vais demander à M. Preuss de vous répondre. Je pense qu'il est mieux placé —

M. Peter Julian: C'est à vous que ma question s'adresse, monsieur le ministre.

L'hon. Lawrence Cannon: Je sais, mais je vais lui laisser le soin de répondre, comme il m'est loisible de le faire.

Le président: Monsieur Preuss.

M. Merlin Preuss (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): Merci, monsieur le ministre.

Pendant toutes les séances auxquelles j'ai assisté ou participé en tant que témoin, il y a eu un thème général, des propos sous-jacents voulant qu'il s'agisse ici de réductions. Comme le ministre l'a dit, les budgets n'ont pas changé.

Les propos auxquels M. Laframboise a fait référence concernaient les départs à la retraite prévus. Nous savons dès maintenant que nous devons nous attendre à ce que 46 p. 100 de nos effectifs partent en retraite d'ici 2013, et c'est pour nous une indication suffisante pour que nous intervenions afin de remplacer ces inspecteurs dont nous avons besoin.

En ce qui concerne les inspections ciblées, l'évaluation du risque est un document de nature assez technique et les recommandations qu'il contient, comme l'a dit à juste titre M. Julian, ont reçu ma signature et elles vont être mises en vigueur. En fait, l'ensemble du protocole que nous appliquons pour passer sous le régime du SGS — et comme je l'ai déjà dit, il s'agit d'un programme établi sur trois ans, que nous mettons en oeuvre de façon très prudente — ce protocole, donc, est actuellement en cours d'élaboration.

Si j'avais la version française des instructions destinées au personnel, je vous présenterais le document dès aujourd'hui, mais ceci peut vous en donner une idée. Non, je n'ai pas embelli les chiffres. Il s'agit d'une étude approfondie. Nous allons interroger les représentants et les employés des compagnies aériennes, et s'il y a le moindre doute sur ce qui se passe, nous y donnerons suite. S'il appert que nous ayons besoin de renseignements supplémentaires par rapport à ceux que nous fournit le programme ordinaire d'inspection, nous sommes tout à fait en mesure d'en tenir compte, et nous obtiendrons ces renseignements.

Le régime actuel est plus rigide que l'ancien.

M. Peter Julian: Cela ne me rassure pas. La réalité, c'est que selon l'évaluation du risque faite par le ministère, il existe un risque accru. Le facteur d'atténuation qui a été recommandé a été rejeté, et c'est un fait établi. Je pense qu'il est très important que nous soulignons que l'évaluation du risque faite par le ministère a révélé des préoccupations accrues en matière de sécurité.

J'ai deux autres questions pour vous, monsieur le ministre. Dans votre déclaration, vous avez dit que le Canada s'assurerait de respecter toutes les exigences de l'organisation de l'Aviation civile internationale, qui exige des vérifications annuelles en matière de sécurité. Nous n'avons pas de vérifications annuelles en matière de sécurité; nous n'avons même pas de vérifications biennales ou triennales en matière de sécurité pour certains transporteurs aériens. Donc, comment pouvez-vous dire que nous respectons les exigences alors que de toute évidence nous contrevenons aux exigences les plus importantes de l'OACI?

Deuxièmement, en novembre 2006, lorsque vous étiez ministre, vous avez signé ce qui équivalait essentiellement à une directive visant à mettre fin à toutes les enquêtes sur les infractions commises aux règles de la sécurité. Combien de dossiers ont été fermés? Quelle est l'ampleur des infractions aux règles de la sécurité? Quelles sont les infractions aux règles de la sécurité qui ont été dissimulées? Quelle est l'ampleur des infractions aux règles de la sécurité qui ont été tout simplement dissimulées en novembre dernier?

L'hon. Lawrence Cannon: En ce qui concerne la deuxième question, je demanderais à M. Reinhardt d'y répondre.

M. Franz Reinhardt: Pour ce qui est de mettre fin aux enquêtes portant sur l'application des règlements, ce n'est pas précisément ce qui s'est produit. Nous avons des dossiers d'application des règlements selon la nouvelle politique d'application des règlements. Nous avons élaboré une nouvelle politique qui énonce clairement que l'on donnera suite sérieusement aux infractions délibérées. En ce qui concerne d'autres types d'infractions attribuables à des erreurs, nous travaillerons en collaboration avec les transporteurs, les titulaires de certificat, afin de leur permettre de préparer et proposer des mesures correctives. S'ils préparent effectivement des mesures correctives qui sont acceptables, nous les mettrons alors en oeuvre.

En fait, nous fermons des dossiers particuliers afin de les transformer en d'autres types de dossiers dont s'occuperont d'autres inspecteurs au ministère des Transports. Si vous examinez les documents à l'onglet 39, que l'on a mentionnés à plusieurs reprises ici — et cette information se trouve sur le Web — vous y trouverez des politiques, des procédures et même des documents de transition qui expliquent comment fonctionne le processus.

De toute évidence, si l'on dit que nous fermons les dossiers — effectivement, cela paraît dangereux.

• (1605)

M. Peter Julian: Quel est le nombre de ces dossiers?

M. Franz Reinhardt: Je peux vous obtenir le chiffre, mais tous les dossiers qui étaient —

M. Peter Julian: S'agit-il de 100, 200, 500 ou 1 000 dossiers?

M. Franz Reinhardt: Il y a probablement une centaine de dossiers de compagnies qui sont régis par le SGS, et ces dossiers ont fait l'objet d'une conversion dans le cadre de la nouvelle politique d'application du SGS uniquement pour ces compagnies. Elles ne sont pas tellement nombreuses à l'heure actuelle parce qu'il s'agit uniquement de la sous-partie 705 du Règlement qui vise les grands transporteurs aériens et la partie V concernant l'entretien des grands transporteurs aériens. Les dossiers ne sont donc pas si nombreux. Je serais étonné qu'il y en ait 100.

M. Peter Julian: Donc peut-être qu'une centaine de dossiers ont porté la mention « aucune autre suite à donner ». Il s'agissait d'infractions aux règles de la sécurité, qui étaient en train de faire l'objet d'une enquête de la part de Transports Canada.

M. Franz Reinhardt: Il s'agissait d'enquête effectuée par des inspecteurs de l'application des règlements et ces dossiers ont été transférés aux bureaux des principaux intéressés — c'est-à-dire les personnes responsables, les gestionnaires responsables des titulaires de certificat dans le cadre du SGS, afin qu'ils poursuivent l'autre type d'enquête dans le cadre du SGS.

Il ne s'agit pas vraiment de la fermeture d'un dossier.

M. Peter Julian: Transports Canada avait indiqué qu'il n'y avait aucune autre mesure à prendre en ce qui concerne ces dossiers. Transports Canada ne prend aucune autre mesure pour donner suite à

cette centaine d'infractions aux règles de la sécurité, indépendamment de leur gravité. Les Canadiens voyagent à bord de ces avions, donc ce n'est pas une question qu'il faut traiter à la légère.

L'hon. Lawrence Cannon: Ce n'est pas une question que l'on traite à la légère. Vous êtes en train de laisser délibérément l'impression que parce que ces dossiers sont fermés, aucune mesure n'est prise. C'est inexact. Des mesures sont prises dans le cadre du système de gestion de la sécurité. C'est ce que nous sommes en train de faire et c'est le changement que nous sommes en train d'apporter.

Votre première question, concernant la réduction de l'évaluation du risque résultant de la réglementation, est extrêmement technique. Je demanderais à M. Preuss d'y répondre. Mais je tiens à rassurer les personnes ici présentes que nous ne fermons pas de dossiers qui n'ont pas été réglés. Ce n'est pas le cas.

M. Peter Julian: Les témoignages indiquent le contraire, monsieur le ministre.

L'hon. Lawrence Cannon: Ce n'est pas le cas.

Monsieur Preuss.

M. Merlin Preuss: Mes remarques porteront sur le programme d'inspections ciblées, qui est une mesure choisie et finale de contrôle du risque. La définition du programme d'inspection ciblée devait être prête en janvier ou en mars de l'année dernière et la mise en oeuvre était prévue pour le 31 mars. L'équipe de mise en oeuvre de la responsabilité personnelle — et à ma connaissance c'est là où cela s'applique — est déjà en service.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être ici.

Les témoignages autour de cette table et la discussion que nous venons d'entendre semblent mettre l'accent presque exclusivement sur le nombre d'inspecteurs dont disposent Transports Canada pour assurer l'application du règlement de manière à ce que nous ayons un programme sûr d'aviation civile. Je ne suis pas certain que ce soit le principal ou le seul facteur dont il faille tenir compte. Je n'en suis pas sûr, et je vais obtenir une réponse de votre part à ce sujet.

J'aimerais faire une analogie. Il y a une cinquantaine d'années, lorsque j'étais tout jeune, lorsqu'un mécanicien automobile voulait réparer une voiture, il pouvait le faire presque exclusivement de façon manuelle. Aujourd'hui, 50 ans plus tard, lorsque l'on amène une voiture au garage, les mécaniciens disposent d'une foule d'outils de diagnostic électroniques. Dans bien des cas, il faut beaucoup moins de temps pour déterminer ce qui cloche et pour réparer la voiture.

Les députés de l'opposition ici présents ont donné l'impression que le seul facteur qui influe sur le niveau de gestion de la sécurité, c'est le nombre de personnes que l'on emploie. Tout d'abord, monsieur le ministre, vous-même ainsi que vos collaborateurs ont indiqué très clairement qu'en fait le nombre d'inspecteurs n'a pas diminué. Mais même s'il avait diminué, j'aimerais que vous nous disiez s'il s'agit effectivement de l'unique facteur dont nous devons tenir compte lorsque nous déterminons l'efficacité de la sécurité aérienne dans notre pays.

L'hon. Lawrence Cannon: La réponse, c'est que les changements que nous proposons vont grandement améliorer la sécurité aérienne au pays. Je le répète, les systèmes de gestion de la sécurité ont été mis sur pied pour ajouter un niveau de réglementation supplémentaire — je ne peux pas le décrire autrement — aux règlements qui existent déjà. C'est ce dont il s'agit.

Je tiens à répéter que nous ne sommes pas en train de supprimer les mesures qui existent déjà. Nous avons dit que nous allions remédier à l'attrition. Nous avons indiqué qu'effectivement, nous avons le même niveau et le même nombre de personnes chargées de faire des inspections. Nous sommes en train d'étudier des amendements qui permettront de rassurer les membres du comité à ce sujet. L'Association canadienne des pilotes accueille favorablement le SGS. Les représentants de l'industrie aérienne ont comparu devant vous et ont bien accueilli les systèmes de gestion de la sécurité qui sont établis.

Le taux d'accident demeure à la baisse, et on prévoit que les SGS permettront de le réduire encore davantage. Nous nous sommes engagés non seulement à maintenir ce taux, monsieur Fast, mais à l'améliorer, et la prévention des accidents continue de demeurer la priorité des efforts déployés par Transports Canada en matière de sécurité. Bref, voilà la situation.

•(1610)

M. Ed Fast: Ce n'est donc pas simplement le nombre de personnes que vous chargez de faire des inspections qui influe sur la sécurité aérienne.

L'hon. Lawrence Cannon: C'est exact.

M. Ed Fast: Je vous remercie.

J'ai lu le projet de loi C-6 et certains ici présents ont laissé entendre à maintes reprises qu'il affaiblit le régime réglementaire de surveillance qui existe. J'ai lu ce projet de loi plusieurs fois et je n'ai rien constaté à cet effet.

J'aimerais savoir premièrement si vous considérez que le projet de loi C-6 affaiblit le régime réglementaire de surveillance. Deuxièmement, monsieur le ministre, les amendements que vous avez l'intention de présenter, donneront-ils suite de façon précise à la préoccupation soulevée par un certain nombre de membres du comité?

L'hon. Lawrence Cannon: Je ne crois certainement pas que ce soit le cas puisque je propose le projet de loi, mais si nous devons préciser notre intention, nous sommes prêts à le faire, afin de nous assurer qu'il n'existe aucune équivoque quant à l'intention du gouvernement à cet égard. Nous privilégions avant tout la sécurité.

M. Ed Fast: Je vous remercie.

Il y a plusieurs mois, les membres du comité ont discuté de la différence qui existe entre les dispositions relatives à l'immunité, prévues dans le projet de loi C-6 et les dispositions sur les dénonciateurs. Je crois que le syndicat des inspecteurs considérait que la Loi sur les dénonciateurs était plus appropriée. Vos collaborateurs ont dit très clairement que les dispositions relatives à l'immunité sont essentielles pour assurer le fonctionnement des SGS. Vous avez abordé cet aspect plus tôt dans vos discussions. Pourriez-vous nous préciser une fois de plus la distinction entre l'immunité et la protection des dénonciateurs? Et pourquoi devons-nous préférer l'immunité à la *Loi de protection des dénonciateurs*?

L'hon. Lawrence Cannon: Avant de céder la parole à mes collaborateurs, le sentiment général qui prévaut ici c'est qu'étant donné que nous ne personnalisons pas ces questions, mises à part les exceptions que j'ai mentionnées auparavant lors de mon intervention, nous devons être en mesure de favoriser la déclaration pleine et entière de tout incident qui survient afin d'établir une banque de données qui nous permettra de prélever l'information essentielle pour nous permettre de poursuivre nos mesures de sécurité. Donc nous considérons qu'il faut instaurer ce genre de culture. De toute évidence, cela n'a rien à voir avec une approche fondée sur la

dénonciation; vous avez tout à fait raison à ce sujet. Mais nous considérons que si nous pouvons obtenir cette information, nous serons en mesure de nous assurer que notre base de données renferme des renseignements provenant de tous les membres de l'industrie, de tous les membres de ce milieu et que nous pourrions ainsi améliorer la sécurité aérienne au cours des mois à venir.

Monsieur Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: Dans le cadre des SGS, nous considérons que si nous voulons que les employés et les employeurs travaillent dans un esprit de collaboration et obtiennent les renseignements nécessaires pour être proactifs, pour faire une analyse éclairée et prévenir des accidents ou des incidents plus importants, nous voulons qu'ils nous signalent ces incidents. Donc il serait contraire aux principes des SGS d'adopter un projet de loi sur la protection des dénonciateurs.

Ce qui est assez paradoxal, c'est que les membres de l'Association des pilotes fédéraux du Canada seront régis par la *Loi sur la protection des dénonciateurs* parce qu'ils sont des fonctionnaires fédéraux qui travaillent pour Transports Canada et qui ont leur propre disposition en matière de divulgation. Donc je ne crois pas qu'ils auront davantage de problèmes en ce qui concerne la *Loi sur les dénonciateurs*. Par ailleurs, il existe le système de signalement des questions de l'aviation civile, le SSQAC qui permet à quiconque de signaler tout incident qu'il souhaite tout en conservant l'anonymat.

M. Ed Fast: Donc, nous avons le meilleur des deux mondes.

M. Franz Reinhardt: C'est ce que nous croyons.

M. Ed Fast: Très bien.

Le président: Je vous remercie, monsieur Fast.

•(1615)

M. Ed Fast: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Bélanger.

[Français]

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

Monsieur le ministre, ma première question porte sur l'article 12 du projet de loi C-6 qui propose l'ajout du paragraphe 5.31(1), qui se lit comme suit :

5.31 (1) Le ministre des Transports peut désigner un ou plusieurs organismes, parmi ceux qui répondent aux conditions réglementaires et dont les activités portent sur l'aéronautique, et les charger d'exercer une ou plusieurs des attributions prévues au paragraphe (2). Il leur remet alors un certificat [...]

Au paragraphe (2), on énumère les fonctions: l'établissement des normes pour l'agrément des personnes, l'établissement de règles régissant les activités aéronautiques et l'établissement des normes pour la délivrance des approbations et des autorisations, etc.

Cela nous amène au paragraphe (3) ou à l'article 5.31(3) proposé. Je le cite parce que c'est celui au sujet duquel je veux avoir votre réaction :

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

Monsieur le ministre, je veux savoir si vous êtes complètement d'accord là-dessus.

L'hon. Lawrence Cannon: Est-ce que je suis complètement d'accord? Je crois qu'il faut être capable d'encadrer davantage cette disposition, si j'ai bien compris l'opinion des collègues à cette table. Il existe un besoin de renforcer la loi, d'encadrer cette disposition pour que l'on puisse très bien comprendre qui émet les certificats, dans quelles conditions, et ainsi de suite.

Mon cher collègue, je vous retournerais la question en vous disant que je suis ouvert à l'idée de s'assurer qu'il n'y ait pas de confusion et que l'on soit tout à fait aptes à fonctionner —

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le ministre, ce n'est pas moi qui suis membre du gouvernement, c'est vous.

L'hon. Lawrence Cannon: En terminant, il s'agit encore une fois de mesurer le risque. Lorsqu'on est en train de faire la transition —

Je vous réponds, monsieur. Allez-y, monsieur Bélanger, si vous voulez absolument parler, allez-y. Je croyais que j'étais ici pour répondre à vos questions, mais allez-y. Si vous tenez absolument à parler, allez-y.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le ministre, j'essaie quand même d'être assez bref et précis. La question que je vous pose est la suivante: êtes-vous d'accord pour qu'un organisme désigné soit celui qui établisse des règles?

L'hon. Lawrence Cannon: Encore une fois, si vous m'aviez permis de continuer, je vous aurais dit que cela dépend du niveau de risque et du champ d'activité.

L'hon. Mauril Bélanger: Ma deuxième question fait suite au commentaire de l'un de nos témoins, que je vais citer également. Le témoignage était en anglais. Il s'agissait du représentant de l'Association des pilotes de ligne, la Air Line Pilots Association International.

[Traduction]

La citation se lit comme suit :

L'ALPA aimerait faire des commentaires sur une autre disposition du projet de loi, à savoir l'article 12, qui concerne le pouvoir du ministre de désigner des organismes pour agir en son nom dans certains cas. L'ALPA est convaincue que ce pouvoir de désignation ne devrait pas être accordé à des transporteurs de passagers et de marchandises commerciaux. Nous constatons que le langage législatif est d'une portée très générale et qu'il est assujéti aux règlements sur lesquels les intervenants doivent être consultés par l'entremise du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Des fonctionnaires de Transports Canada nous ont expliqué que cette disposition ne vise que des acteurs à faible risque de l'industrie de l'aviation et ne concerne pas le transport aérien. Nous recommandons que le comité obtienne à ce sujet un tel engagement de la part du ministre.

Lorsqu'on lui a posé la question, le témoin a confirmé que cette information leur avait été fournie par M. Preuss. Lorsque M. Preuss a comparu ici, je ne pouvais pas poser cette question. Ce sera la première question que je lui poserai aujourd'hui.

S'agit-il d'une déclaration exacte de la part du représentant de l'ALPA?

M. Merlin Preuss: Je pense qu'en fait j'en ai parlé au comité, à savoir que l'on envisage de l'appliquer au secteur à faible risque de l'industrie, en ciblant particulièrement les secteurs où il n'existe aucune réglementation aujourd'hui.

L'hon. Mauril Bélanger: Je vous remercie.

Monsieur le ministre, ne croyez-vous pas que si c'est l'intention du législateur, le projet de loi devrait le mentionner?

[Français]

L'hon. Lawrence Cannon: Je suis prêt, monsieur le député, à modifier la loi pour que ce soit clair.

L'hon. Mauril Bélanger: Bon, on aura un amendement là-dessus. Merci.

Troisième —

L'hon. Lawrence Cannon: Vous voyez comme on s'entend.

L'hon. Mauril Bélanger: Je n'ai jamais eu de difficulté, monsieur le ministre, lorsqu'on me traite convenablement, à traiter les autres de la même façon, jamais.

Voici ma troisième question. Dans une réponse à votre secrétaire parlementaire, le juge Moshansky a dit croire que si le projet de loi C-6 comportait un énoncé spécifiant que Transports Canada doit poursuivre la surveillance réglementaire, le projet de loi serait conforme aux normes internationales. Il indiquait qu'à son avis, il ne l'était pas.

J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet, monsieur le ministre.

• (1620)

L'hon. Lawrence Cannon: Vous connaissez cela davantage que moi. Je peux lire le commentaire ici, mais je vais laisser à M. Reinhardt le soin de le résumer et de vous donner la référence spécifique afin que votre attaché de recherche puisse l'obtenir.

M. Franz Reinhardt: Je fais simplement référence au dernier rapport de vérification de l'OACI, dans lequel on conclut, et je vais le lire en anglais :

[Traduction]

Les résultats de l'audit montre que le Canada a établi des règlements opérationnels spécifiques appropriés pour lui permettre de respecter de manière efficace les exigences réglementaires de supervision de la sécurité. TCAC a élaboré les fonctions de réglementation requises ainsi que les objectifs et les politiques de sécurité pour remplir son mandat et s'acquitter de ses responsabilités en matière de supervision et de sécurité. TCAC a adopté des modifications à la réglementation afin d'améliorer les résultats des exploitants aériens canadiens sur le plan de la sécurité et de renforcer la responsabilisation. En vertu des modifications prévues, les exploitants aériens devront mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité dans leur structure, ce qui permettra la détermination précoce et la résolution des problèmes éventuels et l'atténuation des risques pour la sécurité. Le résultat escompté de cette initiative sera une amélioration des pratiques de sécurité qui stimuleront une plus puissante culture de sécurité au sein de l'industrie de l'aviation civile.

[Français]

Je pense que ceci représente quand même un très bon appui de la part de l'OACI.

L'hon. Mauril Bélanger: Bien, mais ce n'est pas l'avis du juge Moshansky.

Le président: Monsieur Carrier.

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour, monsieur le ministre. Je suis heureux que vous et votre état-major soyez présents parmi nous.

En tant que parlementaires, nous devons nous pencher sur l'ensemble de la question de la sécurité. Il ne s'agit pas de nous opposer à un projet de loi uniquement par principe. Participer à l'élaboration d'un projet de loi nous permet de convaincre nos concitoyens de la justesse de ce dernier.

Je vais parler de nouveau des organismes désignés qui vont eux-mêmes assurer la plus grande partie du contrôle de la sécurité. Il a été démontré qu'avec les principaux transporteurs, le système était efficace, et le rapport de l'OACI va dans ce sens. Par contre, depuis que ce système a été mis en application, vos inspecteurs procèdent davantage à des validations et à des évaluations des systèmes mis en oeuvre plutôt que de faire eux-mêmes des inspections. Le fait que des organismes désignés créent des systèmes de gestion de la sécurité pour les autres transporteurs va donc faire en sorte de remplacer les inspections de nos inspecteurs fédéraux par celles des organismes désignés.

Pour ma part, ça ne me rassure pas. Au contraire, je suis très inquiet à l'idée que moins d'inspecteurs soient requis et qu'ils aient plutôt comme tâche de vérifier les systèmes mis sur pied par une petite entreprise de validation. Ça me préoccupe beaucoup. J'aimerais que vous me disiez si vous êtes toujours décidé à mettre sur pied ces organismes désignés?

L'hon. Lawrence Cannon: En bref, je vous répondrai qu'on a l'intention de poursuivre en ce sens. Cependant, il faudrait peut-être revenir un peu sur un aspect historique de l'aviation. Les libéraux s'appuient toujours sur le rapport du juge Moshansky, qui date des années 1990, mais les choses ont changé depuis. Les réactés ont à toutes fins pratiques remplacé les avions à hélice, et on a connu depuis une réduction spectaculaire des accidents d'avion. Force est de constater que nous sommes maintenant à un autre niveau en matière de sécurité. Comme je le disais, l'industrie de l'aviation intègre cet accroissement de la sécurité par l'entremise du Système de gestion de la sécurité. Ce dernier est non seulement reconnu par la quasi-totalité des témoins qui ont comparu ici, mais il est également, dans le monde international de l'aviation civile, la façon dont les pays abordent cette question.

C'est d'ailleurs dans cette direction qu'on se dirige. Comme je l'ai dit plus tôt, il n'est pas question de retirer quoi que ce soit en matière de sécurité. Il s'agit en fait de passer à un autre niveau. C'est la raison pour laquelle je suis tout à fait disposé à aborder avec vous des moyens visant à amender la loi de façon à ce que celle-ci réponde davantage à votre préoccupation.

• (1625)

M. Robert Carrier: Monsieur le ministre, vous avez souvent dit, entre autres à la Chambre, que les systèmes de gestion de la sécurité renforçaient la sécurité. Or, dans les cas où le système a été mis en oeuvre dans les grandes entreprises, les inspections directes effectuées auparavant par nos inspecteurs fédéraux ont été remplacées par des validations du système en place. On n'ajoute pas de vérifications: on remplace les inspections de nos inspecteurs fédéraux par des inspections de systèmes que vous jugez acceptables et bien faites.

C'est donc une tierce partie qui assure notre sécurité, et nous devons nous fier à elle. C'est le danger que comporte ce système, à mon avis, surtout dans les petites entreprises. Je sais que l'aviation a évolué et qu'il y a maintenant de grands réacteurs, mais les petites entreprises ne sont pas nécessairement rendues à ce point. Par contre, elles ont quand même besoin de vérifications.

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur Carrier, je comprends très bien ce que vous me dites. M. Laframboise me l'a répété également. Je suis allé vérifier, et je peux vous dire que nous ne sommes pas en train de substituer ce qui se faisait habituellement par une autre façon de faire. Il y a cependant, on doit le reconnaître, une juste et normale évolution du dossier. Par contre, ça ne revient pas à dire que ceux et celles qui font de l'inspection aujourd'hui seront substitués par le directeur de la sécurité d'une entreprise donnée, le surintendant des travaux, le président ou le directeur général d'une entreprise. C'est inexact. On ne procède pas de cette façon. Encore une fois, je vous rassure en vous disant que tel n'est pas l'objectif du projet de loi.

Ce n'est pas non plus un projet de loi qui vise à abolir des emplois. Au contraire, on veut essentiellement qu'en matière de sécurité dans le domaine de l'aviation, le Canada maintienne sa position à la tête de la liste, sa renommée internationale confirmée par l'OACI. Pour cette raison, je dirai en terminant que de nombreux pays s'enquerraient des techniques que le Canada adopte. En fait, nous devrions être très

heureux et nous féliciter de la façon dont Transports Canada s'acquitte de sa tâche. Il jouit d'une renommée internationale.

M. Robert Carrier: C'est davantage de l'avenir qu'on s'inquiète.

[Traduction]

Le président: Monsieur Storseth.

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

Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier de comparaître à nouveau devant nous pour nous aider à répondre à certaines questions sur le projet de loi C-6.

J'espère que le comité pourra continuer de travailler en collaboration pour que nous poursuivions les grands progrès que nous avons réalisés. Bientôt, nous allons passer à l'étude article par article du projet de loi C-6, afin de pouvoir nous occuper d'autres questions importantes, comme celles qui concernent les expéditeurs, dont nous sommes tous au courant.

Monsieur le ministre, ce que nous avons appris, entre autres, de nos témoins dès le départ, c'est qu'ils appuient le système de gestion de la sécurité qui s'ajoute à notre régime réglementaire actuel.

En fait, je crois que tous les témoins qui ont comparu ont dit que les systèmes de gestion de la sécurité représentent une excellente mesure en théorie. En fait, diverses sources, j'aimerais lire une citation du capitaine Dan Adamus de la Air Line Pilots Association :

L'établissement de systèmes de la gestion de la sécurité dans les compagnies d'aviation qui sont réglementées et accréditées par Transports Canada représenteraient un pas en avant extrêmement prometteur pour assurer la sécurité des passagers, de l'équipage et des marchandises du Canada. Si le projet de loi C-6 est adopté, il représentera un grand bond en avant en matière de sécurité, puisqu'il permettra de détecter les risques pour la sécurité bien avant que les accidents se produisent. L'ALPA encourage fortement le Parlement à adopter cet important projet de loi.

De son côté, le juge Moshansky, qui a comparu devant le comité, a parlé des SGS et de l'importance qu'ils représenteraient. Il a en fait dit avoir été l'un des premiers à parler des SGS. Tout le monde y est nettement favorable, tant que le régime et le processus réglementaire actuel restent en vigueur. Et d'après les entretiens que j'ai eus avec vous et le ministre, je crois que ces systèmes vont non seulement rester en vigueur mais devenir un peu plus rigoureux.

J'aimerais vous donner l'occasion de faire une mise au point et d'indiquer au comité ce que nous ferons du régime réglementaire existant.

L'hon. Lawrence Cannon: Je vous remercie de votre question. Encore une fois, j'en profite pour rassurer tous les parlementaires ici présents : notre objectif n'est pas d'éluder notre responsabilité. Il n'est pas de déréglementer.

Encore une fois, le gouvernement du Canada légifère pour permettre à Transports Canada de réglementer ce secteur. C'est une démarche globale. Nous ajoutons ici un autre élément, un autre niveau de sécurité et de sûreté.

Lorsque l'on m'a présenté ce système, j'ai posé exactement les mêmes questions que vous; je voulais savoir s'il allait restreindre l'aptitude de Transports Canada à réglementer parfaitement les transports aériens en matière de sécurité. Nous en sommes venus à une conclusion, ou c'est du moins le cas en ce qui me concerne. Lorsque quelqu'un qui travaille chez un manufacturier au montage d'un avion, ou qui fait partie d'une association bien connue de compagnie aérienne et qui se dit tout à fait conscient du rôle qu'il joue auprès des pilotes de l'ensemble de l'industrie en émettant des certificats, tout cela est pris très au sérieux. En définitive, nous devons pouvoir faire confiance aux hommes et aux femmes qui font ce travail. C'est leur gagne-pain et ils sont non seulement conscients, mais qui sont aussi sensibilisés à ces questions importantes. Nous n'essayons donc pas d'éluder nos responsabilités.

J'ai dit tout à l'heure en français que Transports Canada est un chef de file mondial en matière de sécurité dans les transports aériens. Nous l'avons toujours été. Nous ne voulons pas renoncer à cette place d'honneur. Nous voulons garder notre place de numéro 1. S'il faut présenter des amendements susceptibles de rassurer les membres de ce comité, nous le ferons, mais nous avons l'intention de continuer à progresser comme nous l'avons fait ces dernières années. Ce n'est pas une question de parti pris. Nous sommes conscients des progrès réalisés jusqu'à maintenant par le Canada, et nous voulons rester sur la même voie.

Tout ce qui pourrait nous éloigner de cette responsabilité serait donc contraire aux principes et aux objectifs de cette mesure législative.

• (1630)

M. Brian Storseth: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Vous respectez parfaitement les limites de temps. Nous en sommes à cinq minutes pile. L'heure est déjà terminée, et je voudrais vous remercier de votre présence à nos côtés.

Nous allons faire une pause de deux minutes pendant que le ministre et ses collaborateurs quittent la salle, puis nous reprendrons la séance pour entendre les témoins suivants.

• _____ (Pause) _____

•

• (1640)

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Soyez les bienvenus à la deuxième partie de cette 45^e séance. Nous sommes toujours en présence des fonctionnaires du ministère des Transports.

Monsieur Bell, voulez-vous continuer, s'il vous plaît?

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

J'espérais avoir l'occasion de poser cette question au ministre.

J'ai remarqué l'une des modifications ou propositions essentielles de ce projet de loi, qui constitue, me semble-t-il, une mise à jour du projet de loi C-62 présenté par le gouvernement précédent. J'ai remarqué dans la présentation un élément dont il a été question au cours du débat, à savoir la disposition qui vise à inciter les employés des compagnies aériennes canadiennes à signaler volontairement tout problème de sécurité sans craindre de représailles judiciaire ou disciplinaire.

Au départ, lorsque nous avons commencé à parler du système de gestion de la sécurité et de la possibilité, pour les employés, de signaler les problèmes ouvertement sans prendre de risques, j'ai été

assez impressionné par certaines des caractéristiques du système de gestion de la sécurité dans les transports aériens.

Nous avons fait l'expérience des rapports concernant les transports ferroviaires. Monsieur Grégoire, je crois que c'est plus ou moins votre domaine de compétence. Ces deux témoins se consacrent aux compagnies aériennes, et je vais m'en tenir à ce sujet.

J'ai parlé des chemins de fer, car dans la vérification et l'évaluation du système de gestion de la sécurité qui ont été consacrées aux activités ferroviaires du CN, on disait que malgré le système de gestion de la sécurité qui était censé être en place, comme l'avait préconisé et même exigé la direction, le système n'était pas nécessairement appliqué. Il y avait une rupture entre la direction et les employés, entre les surveillants et les travailleurs de la base. C'était signalé comme une grave insuffisance dans les différents rapports, notamment celui de la vérification.

Il y a même eu des cas où les employés vivaient dans la crainte. Lorsqu'ils signalaient trop souvent des problèmes, ils étaient pénalisés dans leur cheminement de carrière, ou risquaient même de perdre leur emploi. J'ai trouvé cela très préoccupant. Je m'en inquiète de nouveau dans le contexte des propositions du projet de loi C-6.

À votre avis, qu'est-ce qui nous permettrait d'éviter les problèmes constatés au CN en ce qui concerne le système de gestion de la sécurité et la possibilité, pour les employés, de signaler les dangers en toute confiance? En quoi les propositions du projet de loi C-6 peuvent-elles nous apporter des garanties sur ces deux points?

M. Marc Grégoire: Ce que propose le projet de loi C-6 est réalisable. Il comporte un certain nombre de dispositions qui font en sorte que la situation sera bien différente de ce qu'elle est dans le domaine ferroviaire.

La Loi sur la sécurité dans les chemins de fer ne comporte pas de mesures de contrainte bien rigoureuses. Par exemple, il n'y a pas de sanction monétaire, ni de possibilité de supprimer un certificat d'exploitation. La Loi sur la sécurité dans les chemins de fer est en cours de révision actuellement et nous allons avoir l'occasion d'y apporter toutes les modifications souhaitables.

Pour en revenir à l'aviation, si une situation semblable s'y produisait, nos inspecteurs, dont les effectifs ont été évoqués précédemment, pourraient intervenir. Mais au lieu de faire une inspection comme on les faisait jusqu'à maintenant, ils procéderaient à une analyse détaillée du système de gestion de la sécurité. Ils indiqueraient dans leur rapport que le SGS n'est pas appliqué efficacement et ils pourraient imposer diverses mesures de contrainte, à moins que nous ne décidions de procéder aux inspections et aux vérifications habituelles.

Toutes les possibilités sont ouvertes. Nous pourrions annuler un certificat ou imposer une amende considérable. Vous avez remarqué dans le projet de loi C-6, nous proposons une augmentation importante des amendes que nous pouvons imposer aux compagnies aériennes. Nous pouvons recourir à toute ces mesures pour assurer l'application de la loi.

Dans la SGS que nous voulons mettre en place, il est essentiel que les employés signalent les problèmes de sécurité. Nous tenons à inciter chacun d'entre eux à signaler les problèmes avant qu'ils ne s'aggravent. Nous pensons que c'est la meilleure façon d'améliorer la sécurité.

Si l'employé est congédié dès qu'il signale un problème, le système ne pourrait évidemment pas fonctionner et devra être corrigé. L'objectif de la réglementation ne sera pas atteint, mais nous avons maintenant toutes les dispositions nécessaires pour prévenir ce genre de situation.

• (1645)

M. Don Bell: Maintenant que vous étendez le système au secteur de l'aviation, pensez-vous qu'il soit utile de fixer des normes pour la période initiale, quelle qu'en soit la durée, en ce qui concerne la fréquence, l'intensité, la qualité ou la précision des inspections fédérales? Vous faites la promotion du nouveau système et dès le début, il y aura une protection, on aura l'impression que tout en place, mais ensuite, le système devra faire ses preuves; vous risquez alors de devoir prendre du recul —

M. Marc Grégoire: Toutes les dispositions pour le faire sont prévues. Et ce n'est pas uniquement au cours des premières années, mais pour toujours. Si dans 10 ans, nous constatons qu'une compagnie n'a pas appliqué correctement les systèmes de gestion de la sécurité, nous interviendrions. Nous pourrions retourner là-bas et faire des inspections régulières, comme nous le faisons il y a 10 ans ou nous pourrions effectuer une vérification complète de la compagnie, parce que tous les règlements restent en vigueur.

La réglementation concernant les SGS chapeaute en fait tous les autres règlements. Si une entreprise a très sérieusement l'intention de mettre en oeuvre les SGS et les a véritablement mis en oeuvre, nous aurons moins besoin d'inspections à l'ancienne, parce que la compagnie prendra elle-même les mesures voulues.

C'est comme la certification. Toute compagnie autocertifiée vous dira que le processus de certification apportera d'importantes améliorations au niveau de la gestion. Mais si une compagnie ne respecte pas les règles du jeu, nous pourrions suspendre ses activités en fonction des SGS ou y faire des inspections ou des vérifications régulières — on peut donc recourir à ces deux mesures. Et elles sont précisées aujourd'hui pour la mise en oeuvre des SGS que nous avons récemment entamés.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à remercier nos témoins de comparaître devant le comité aujourd'hui.

J'écoute depuis un certain temps les témoignages concernant le projet de loi C-6. Le projet de loi C-6 ne renferme aucune surprise. Ce qui m'étonne, ce sont les allégations de dernière minute qui ont été faites ces dernières semaines.

Le projet de loi C-6 a été précédé du projet de loi C-62. Nous avons déjà entendu ce genre de discussions lors de la dernière législature. D'après ce que je crois comprendre, on a tenu des consultations assez longues avant la présentation du projet de loi C-62 aussi. Personne n'a soulevé de préoccupations au cours de ce processus à propos de problèmes concernant les inspections ou la sécurité. Le gouvernement précédent, qui forme aujourd'hui l'opposition officielle, n'avait fait aucune mise en garde.

Après avoir écouté et suivi les délibérations et participé aux discussions permettant au projet de loi C-6 d'aller de l'avant, je me

trouve maintenant à entendre des « si » ou des « peut-être ». J'attends toujours d'entendre des preuves solides selon lesquelles les SGS seront inefficaces ou indiquant que Transports Canada ne s'acquitte pas de ses obligations, et ce n'est pas ce que j'entends.

Au Canada, les SGS — et je l'ai déjà dit au comité — n'ont rien de théorique, il s'agit en fait d'une réalité. C'est quelque chose que nous pouvons examiner et qui a déjà commencé à faire ses preuves. Sommes-nous en train d'informer les autres pays au sujet des SGS? Sommes-nous en train de leur montrer comment ils fonctionnent? Pouvez-vous nous indiquer les pays dont il s'agit? Quels sont les autres pays qui s'inspirent de notre expérience? Parce que nous possédons de l'expérience en ce qui concerne ces systèmes aujourd'hui; il ne s'agit peut-être pas d'une longue expérience mais nous avons acquis de l'expérience aujourd'hui. Pouvez-vous nous éclairer un peu à ce sujet?

M. Marc Grégoire: Oui. Tout le monde se trouve dans la même situation dans laquelle nous étions il y a quelques années; c'est-à-dire que les taux d'accidents ont diminué de façon importante, comme l'a mentionné le ministre, depuis les années 60, mais depuis les cinq à dix dernières années environ, ou depuis le milieu des années 90, le taux d'accidents a pratiquement plafonné. Tout le monde craint que si la circulation aérienne augmente de façon importante, le nombre d'accidents augmentera, parce que le taux n'aura pas changé.

Donc la question qui se posait était la suivante: Comme tout le monde veut accroître la sécurité, que pouvons-nous faire pour réduire le taux d'accidents? La solution, c'était d'établir des systèmes de gestion du risque et de gestion de la sécurité.

Nous n'avons rien inventé. Cela a débuté dans l'industrie chimique avant l'accident de Bhopal en Inde. C'est là vraiment où est née la notion des SGS, et ces systèmes ont été mis en oeuvre avec beaucoup de succès dans les usines de produits chimiques partout dans le monde. Nous nous sommes donc dits, pourquoi ne pas adopter ce genre de systèmes dans l'industrie aéronautique, dans l'industrie ferroviaire et peut-être dans d'autres modes de transport, et c'est précisément ce que nous sommes en train de faire.

Compte tenu de l'expérience que nous avons acquise au cours des quelques dernières années, effectivement, un certain nombre de pays sont assez impressionnés et intéressés dans les mesures que nous prenons pour améliorer la sécurité, et ont fait appel à nos spécialistes pour qu'ils leur donnent des cours. Nous ne pouvons pas être partout, mais nous allons là où nous pouvons apporter une contribution. Nous avons donné des cours en Chine, par exemple, où l'industrie de l'aviation connaît le plus haut taux de croissance.

J'ignore quelle est la situation en ce qui concerne d'autres pays.

• (1650)

M. Merlin Preuss: Je peux en ajouter quelques autres. Nous avons bien sûr une politique qui accorde la priorité à l'hémisphère ouest, en plus de certains pays membres de l'OACI que nous appuyons à l'aide de nos ressources limitées. Il s'agit d'un programme d'aide appelé COSCAP, qui est offert à partir de Beijing, et auquel participent les deux Corée, et la Mandchourie en Chine. Nous avons donc mis l'accent sur cette région.

Comme Marc l'a indiqué, la Chine veut trouver des moyens de faire face à cette augmentation de 20 p. 100 du volume du trafic aérien, et est en train de mettre en oeuvre ce système. En fait, j'y retournerai à la fin mai pour participer à un atelier sur les SGS avec les transporteurs aériens de la Chine.

Nous sommes en train de faire la même chose en Colombie où tout récemment nous avons offert des cours par l'intermédiaire du Groupe d'experts sur la sécurité et l'intervention en aviation, le GESIA, dans le cadre de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, l'IVHO. Nous travaillons étroitement avec la FAA maintenant qu'elle est en train de préparer un ensemble de mesures pour respecter les exigences de l'OACI. Et bien entendu, nous y travaillons depuis de nombreuses années en très étroite collaboration avec l'OACI. Pratiquement chaque semaine, nous recevons une demande officielle pour participer à un programme quelconque partout dans le monde, depuis que l'OACI en a fait son prochain cadre réglementaire. Comme je l'ai déjà dit, nous faisons ce que nous pouvons.

M. Jeff Watson: Les services d'inspection recueillent une certaine quantité de renseignements. De plus, le SGS est conçu, si je comprends bien, pour tâcher de saisir des renseignements que les services d'inspection n'ont pas nécessairement saisis. Les décisions humaines se prennent dans des conditions de vie ou de temps réel dans une industrie extrêmement concurrentielle. Donc, d'après ce que je crois comprendre, le SGS est conçu pour recueillir le genre de renseignements que ne saisissent pas habituellement les services d'inspection de façon à ce que nous ayons une idée, avant qu'un problème réel se produise, des risques qui pourraient exister pour la sécurité si l'on coupe les coins ronds et si les pressions qui s'exercent au niveau du rendement et des horaires à respecter nous obligent à sauter une étape ici ou là — autant d'éléments qui pourraient échapper au service d'inspection.

Quels sont les types de données ou d'informations que vous espérez pouvoir être saisies par le SGS et qui échappent aux services d'inspection?

M. Merlin Preuss: En fait, j'espère que... mais je peux vous donner des exemples de la mise en oeuvre préliminaire. Car jusqu'à présent, la mise en oeuvre n'est pas complète.

Les compagnies qui optent pour cette méthode peuvent s'attendre à une augmentation de 400 à 500 p. 100 du nombre de déclarations. En partant du principe qu'elles y donnent suite de la façon appropriée — autrement dit, déterminer les causes du problème et adopter des mesures correctives qui s'imposent — nous avons constaté une réduction de 60 p. 100 de déclarations d'incident. Une déclaration d'incident est faite dans le cas d'une personne qui est blessée, de tôle froissée, de propriété endommagée et d'argent perdu.

C'est donc le type de données préliminaires que nous commençons à constater déjà dans notre industrie, et le système n'en est qu'à ses tout débuts.

Je pense que vous avez entendu quelques exemples qui vous ont été donnés par l'ALPA en ce qui concerne l'information qu'il aurait présentée, comme une foule de données qui n'a aucun sens, avec des incidents qui se répètent — même s'ils sont mineurs — et qui comportent des indications d'incidents plus graves. Et lorsque vous retournez là-bas avec toute cette information, y compris des infractions possibles, ou lorsque quelqu'un a fait une erreur, on les corrige avant qu'elles ne donnent lieu à des accidents mortels.

Donc, comme je l'ai dit, les données préliminaires existent déjà; il ne s'agit pas de supposition. Là où les systèmes sont mis en oeuvre correctement, nous en constatons déjà les résultats.

Le président: Je vous remercie.

M. Zed a accordé ses cinq minutes à M. Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup.

Je suis sûr que mon estimé vis-à-vis, M. Watson, n'avait nullement l'intention de laisser entendre que l'opposition, lors de la dernière législature, n'avait pas fait son boulot lorsqu'il nous a félicités pour avoir fait quelque chose aujourd'hui qu'on n'avait pas fait alors. Mais ce n'était pas là son intention, et je suis sûr que personne ici ne voudrait prendre les choses hors contexte.

Mais je n'ai pas eu le loisir de rappeler au ministre, chose que les hauts fonctionnaires ne manqueront pas de faire, je n'en doute pas, que le juge Moshansky, répondant à une question de M. Jean qui lui demandait s'ils avaient eu le SGS qui avait été proposé — et je le cite — « plus le contrôle réglementaire en place, l'incident de Dryden n'aurait pas eu lieu. » Bien sûr, le juge Moshansky a répondu que cela aurait été très peu vraisemblable.

Il y a donc à mon avis une campagne, une campagne pour essayer de voir où le SGS s'inscrit exactement dans tout ce qu'on essaie de faire pour améliorer la sécurité au Canada, et il y a des gens qui posent toutes sortes de questions extrêmement pertinentes. J'ai déjà signalé que j'avais reçu une lettre de DaxAir adressée à David Bayliss, le directeur régional intérimaire de la question civile. Je pense que vous l'avez probablement.

Si vous voulez bien, je vais vous en lire quelques extraits, et je pense que vous comprendrez assez facilement pourquoi certains d'entre nous se doivent de poser certaines de ces questions fort difficiles. Il ne s'agit pas de déterminer si ce sont les corps qui comptent et si c'est l'argent qui compte, ou si les nouveaux systèmes informatiques peuvent vous donner le sentiment d'être plus en sécurité. Peut-être M. Reinhardt a-t-il raison, vous essayez de mettre en place une culture de la déclaration. Mais une culture de la déclaration qui n'est pas associée à une vérification des opérations qui puisse vraiment produire des résultats est quand même assez préoccupante. Je sais très bien que lorsque je suis en avion à 1 500 mètres ou à 11 000 mètres d'altitude, ce n'est pas uniquement parce que je sais qu'il y a une culture de la déclaration que je me sens en sécurité.

Voici donc ce que DaxAir disait, et j'espère que vous allez pouvoir répondre :

La haute direction de Transports Canada commence à jongler négligemment avec les statistiques pour justifier notre palmarès en matière de sécurité et le statut du Canada qui est censé avoir « le système aéronautique le plus sûr au monde » —

Les rapports révèlent pourtant des carences de la part des exploitants, des carences qui n'entraînent aucun suivi de la part des organismes de réglementation —

Vos inspecteurs sont nombreux à savoir où sont les problèmes, mais ils ne font rien.

Pourquoi avoir une culture de la déclaration si l'organisme de réglementation ne fait rien alors que des problèmes d'exploitation sont signalés et que des infractions sont commises en toute impunité?

Puis encore ceci :

Vous parlez d'un contrôle plus approfondi, mais par contre, ce qui contredit vos promesses, vos inspecteurs partent à la retraite sans être remplacés, les budgets de formation sont réduits et le programme national de vérification est supprimé.

Et DaxAir a signé cette lettre.

Monsieur Grégoire, nous avons déjà, vous et moi, croisé le fer aujourd'hui. Il s'agit ici de gens qui sont sur le terrain et qui vous disent : « Vous voulez vraiment nous confier des tâches que vous ne faites pas vous-mêmes? » Parce que c'est cela qu'ils vous disent.

Et la lettre se termine ainsi :

D'après ce que nous avons appris jusqu'à présent, les changements ne semblent pas devoir venir de Transports Canada.

Vous voudrez bien vous attendre à ce que nous, membres de la loyale opposition, comme les autres membres d'ailleurs, vous posions ce genre de questions difficiles.

Alors, monsieur Reinhardt, monsieur Preuss, monsieur Grégoire, nous vous l'avons déjà demandé. Est-ce que le SGS à lui seul, sans une direction générale de l'inspection, sans un programme réglementaire extrêmement rigoureux et suivi, est une façon valable de faire les choses?

• (1655)

M. Franz Reinhardt: Je vais répondre à cela.

En tout déference, permettez-moi de revenir au tout début de votre question, monsieur Volpe. En ce qui concerne DaxAir, il faut dire pour commencer que c'est un transporteur aérien du niveau qui ne fait pas partie de notre programme national de vérification et qui n'est pas régi non plus par le SGS. Voilà pour commencer.

Pour ce qui est maintenant de prendre des mesures exécutoires à l'encontre d'autres compagnies aériennes qui ont peut-être, comme a pu le constater DaxAir, eu d'autres activités hors normes, nous avons demandé à DaxAir de nous en fournir des preuves parce que lorsque nous allons devant les tribunaux, nous avons besoin de preuves comme n'importe qui. Il faut que nos inspecteurs puissent invoquer quelque chose de concret, et ces preuves nous ne les avons pas eues. Par conséquent, sans preuve, nous ne pouvons pas saisir le Tribunal de l'aviation. Nous avons renforcé nos activités de surveillance toutefois.

Pour ce qui est du programme national de vérification, je suis heureux d'en parler parce qu'il ne couvre que six ou sept compagnies, les grosses compagnies. C'est tout. Toutes les autres ne tombent pas sous le coup de ce programme. Lorsqu'il a été supprimé, on a donné de nouvelles instructions au personnel. M. Preuss vous a montré cet épais document, mais il y a bien plus que cela. Nous avons mis en place la validation du programme. Nous avons l'évaluation avérée. Les gens qui assurent le contrôle de la mise en oeuvre d'un SGS sont sur place avec les détenteurs du certificat beaucoup plus souvent que ce n'était le cas auparavant. Auparavant, la politique d'inspection précisait la fréquence des inspections selon le type de compagnie, selon la nature du risque des activités. Cela est toujours le cas avec la mise en oeuvre du SGS. Nous n'y avons rien changé.

Lorsqu'on fait la validation, ce n'est pas assis à un bureau devant une pile de papiers. Oui, les responsables commencent par examiner la documentation qui concerne les systèmes, mais ils se rendent également sur place. J'ai ici toutes les instructions données au personnel et je pourrais vous lire celles qui concernent la validation sur place.

C'est beaucoup plus que ce que nous faisons jadis avec l'ancien programme de vérification.

• (1700)

L'hon. Joseph Volpe: Je sais que vous voulez rassurer tous ceux qui nous suivent et nous regardent, mais j'imagine que, rendu à 1 500, 3 000 ou 10 000 mètres d'altitude, les gens se posent inmanquablement la question suivante: Pourquoi M. Reinhardt croit-il que cet avion ne fait pas partie des six qui, eux, seront couverts? Quelle est la différence? Pourquoi ceux qui veulent ne peuvent-ils pas être considérés de la même façon?

M. Franz Reinhardt: Comme je vous l'ai déjà dit, tout le monde tombe sous le coup de cela. Le système SGS intéresse pour l'instant les grosses compagnies seulement. Mais le système sera progressivement mis en oeuvre, un élément après l'autre, pour finir par s'appliquer à toutes les compagnies, les petites viendront plus tard, et

cela sera fait proportionnellement à l'envergure, à la nature et au risque des activités. Mais tout le monde sera couvert.

En ce qui concerne les compagnies qui n'en font pas encore partie, nous avons bien sûr toujours l'ancien système d'inspection et de vérification qui est toujours en place, et nous avons des inspecteurs qui sont là pour faire des inspections. Pour les plus petites compagnies, nous pouvons prouver que tous les incidents récents peuvent donner lieu à des mesures exécutoires de notre part.

Le président: Monsieur Jean.

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

Je voudrais faire un petit retour en arrière et revenir au tout début de tout le système.

Si je comprends bien, sous l'ancien système, il s'agissait essentiellement d'inspection réelle. L'inspecteur allait sur place inspecter l'avion. Il rédigeait un rapport, il le soumettait, et s'il y avait quelques divergences par rapport à ce qui aurait dû être fait, on faisait le nécessaire pour y remédier, le rapport était renvoyé et tout paraissait bien.

Le nouveau système revient en fait à une vérification du système lui-même. Est-ce qu'on pourrait dire cela?

M. Marc Grégoire: Oui.

M. Brian Jean: Très bien. Donc voici ce que je vous demanderais. Comment ces inspecteurs pouvaient inspecter un avion? J'ignore combien il y a d'avions dans le ciel à un moment donné ou combien il y en a au Canada à un moment donné, mais j'imagine qu'il faudrait probablement trois mois à quelqu'un pour inspecter un seul avion, car il y a tellement de défauts possibles, il y a tellement de pièces à inspecter sur un avion. N'est-ce pas vrai?

M. Franz Reinhardt: Vous avez raison, c'était la même chose dans le temps. Nous n'avions pas suffisamment de gens pour inspecter tous les avions tout le temps. Il fallait inspecter le programme, il fallait inspecter les compagnies qui font la maintenance des avions et échantillonner ce qu'elles faisaient. Maintenant, nous allons plus loin, parce qu'en plus de cela, nous demandons à la compagnie de nous prouver que ses systèmes lui permettront de déceler les problèmes avant qu'ils ne surgissent sur l'avion.

M. Brian Jean: C'était ce que je vous demandais. Admettons qu'il y ait quelque chose qui cloche — il y a beaucoup de choses qui cloquent sur la Colline — quelque chose qui cloche sur un avion, et je parle ici de quelque chose qui cloche au sens matériel et non pas au sens cérébral, comment le détecter? Comment trouver ce quelque chose qui cloche si ce n'est pas quelque chose qui était manifestement visible avec l'ancien système?

M. Marc Grégoire: Avec l'ancien système, il y aurait eu à mon avis une toute petite chance que l'un de nos inspecteurs eut pu trouver ce petit quelque chose qui cloche. Il aurait dû tomber dessus par pure chance en quelque sorte. Les chances qu'un mécanicien le remarque et le signale avant le décollage de l'avion auraient été bien moindres qu'avec le SGS, parce que le mécanicien en question aurait eu peur des repréailles parce qu'il pourrait risquer de retarder l'avion. Le décollage aurait été retardé d'une heure ou deux afin qu'il puisse réparer le pépin, peut-être. Mais avec le SGS, tout ces petits problèmes sont signalés sans crainte de repréailles par le mécanicien ou par quiconque constaterait la défectuosité.

• (1705)

M. Brian Jean: Mais supposons maintenant que, sur l'avion en question, il y ait toutes sortes de petites choses qui clochent ou que dans le programme de maintenance de l'équipe chargée de cet avion, cela aurait été signalé bien avant parce que le mécanicien responsable de la chose et qui n'aurait pas fait la réparation aurait pu être identifié par d'autres méthodes avant qu'une catastrophe ne se produise.

M. Marc Grégoire: Précisément, et cela se ferait sans crainte de représailles à l'échelle de la compagnie. C'est extrêmement important. Auparavant, dans un cas comme celui-là, et j'utiliserai le même exemple, si quelqu'un avait découvert mettons un boulon mal serré, il aurait essayé de trouver le coupable. Et à ce moment-là, on aurait dit: « C'est la faute de Joe, il faut le virer. » Par conséquent, cela n'aurait pas été signalé.

Auparavant, il n'y avait rien pour encourager les gens à signaler ce genre de choses, parce qu'il y avait toujours cette crainte, chez les employés, d'entraîner des représailles.

M. Brian Jean: Peut-on donc dire que ce système est en fait préférable pour les employés également, parce que lorsqu'on constate qu'ils —

M. Marc Grégoire: Les compagnies qui ont implanté un SGS, Air Transat par exemple, ont constaté une grosse augmentation du nombre de rapports. Mais aussi, elles nous ont dit qu'elles avaient constaté une grosse amélioration du moral des employés, parce que le système encourage les gens à se parler. Il encourage les gens à signaler ce qu'ils constatent. Il encourage les gens à suggérer des améliorations à apporter à la sécurité, cela de façon ouverte et transparente.

M. Brian Jean: Vous voulez dire par là que si nous implantions un SGS dans le monde de la politique, il y aurait également moins de choses qui clocheront sur la Colline?

M. Marc Grégoire: C'est vous qui le dites, pas moi, monsieur.

M. Brian Jean: Merci, pour ces réponses.

Le président: Vous avez la parole, monsieur Bélanger.

[Français]

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

Je veux revenir sur ce qu'a dit M. Preuss au sujet de l'intention réelle de l'article 12 du projet de loi.

[Traduction]

Je vous remercie de nous avoir confirmé que ce que nous a dit l'ALPA était une image fidèle de la réalité. Pourriez-vous maintenant nous préciser un peu ce que vous vouliez dire, et qu'on ne trouve pas dans la version actuelle des propositions dont nous sommes saisis?

M. Merlin Preuss: Voulez-vous parler de ce que je voulais dire en parlant de faible risque? Je vais vous en donner un exemple, et il y en a sans doute quelques autres ici.

À l'heure actuelle, si nous décidons vous et moi de nous lancer en affaire dans le domaine des ULM, nous nous trouverons dans un environnement réglementaire relativement peu contraignant. Autrement dit, le gouvernement ne sait pas senti obligé de mettre en place un régime réglementaire rigoureux et détaillé, parce qu'en réalité, il s'agit d'un domaine à faible risque. Cependant, si ce secteur entre en croissance, cela nous indiquera que nous devons tout mettre en oeuvre pour que les exploitants d'ULM fonctionnent de façon plus professionnelle. On peut, par exemple, inciter leur organisme professionnel à se charger d'élaborer des normes acceptables par les

exploitants, à définir des procédures, voire à constituer une structure réglementaire permettant de contrôler partiellement cette activité, car dans l'immédiat, elle n'est pas réglementée.

C'est sans doute la même chose dans les domaines des véhicules aériens télépilotés et de l'épandage aérien, pour ceux qui pratiquent cette activité au Canada.

L'hon. Mauril Bélanger: Dans tous les secteurs du transport aérien?

M. Merlin Preuss: Cela n'a jamais été notre intention. L'exemple le plus proche devrait être celui du régime de délégation que nous avons mis en place pour les passagers non payants de l'aviation d'affaires.

L'hon. Mauril Bélanger: Ce qu'il a dit, c'est que les fonctionnaires de Transport Canada — c'est-à-dire vous — avez été informés du fait que cette disposition ne vise que les secteurs de l'industrie aéronautique à faible risque, en dehors des transports aériens.

M. Marc Grégoire: Le ministre a indiqué qu'il était prêt à déposer un amendement à ce projet de loi.

L'hon. Mauril Bélanger: Je n'ai pas encore vu cet amendement, et avant de l'avoir vu, je ne peux pas vraiment en juger.

M. Marc Grégoire: En effet, mais il vous en a fait la proposition.

L'hon. Mauril Bélanger: Je sais, mais comme je l'ai expliqué, le problème, c'est que si les tribunaux sont saisis un jour, il pourrait être très important de faire valoir l'intention du législateur. Et si telle était cette intention au moment de la rédaction du projet de loi, elle n'y apparaîtrait pas, du moins dans la version qui nous est actuellement soumise.

Mais ce n'est pas mon intention. J'essaie de bien comprendre ce que vous entendez par là. C'est ma responsabilité en tant que membre du corps législatif. Je veux comprendre ce que vous voulez dire — ou ce qu'ils veulent dire, puisque vous dites que ce n'est pas exact — par secteur aéronautique en dehors des transports aériens.

• (1710)

M. Merlin Preuss: Je n'ai pas dit que ce n'était pas exact. Ce que j'ai dit, c'est que comme l'a mentionné le ministre, nous sommes tout à fait disposés à travailler sur une proposition que le ministre vous soumettra et qui précisera quelque peu la portée de ce titre.

En réalité, ce n'est pas une disposition nouvelle. Elle est en vigueur depuis six ou sept ans, et nous ne l'avons jamais considérée de votre point de vue. Il n'y a rien de délibéré de notre part.

L'hon. Mauril Bélanger: Y a-t-il eu un rapport sur la question soulevée par un autre témoin à propos du SGS dans les petites entreprises et sur la façon particulière dont Transports Canada voulait y introduire le SGS? Existe-t-il un rapport à ce sujet?

M. Merlin Preuss: Le rapport du projet pilote est disponible. Il est sur notre site Internet.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci. Je vais aller le consulter.

Deuxièmement, a-t-on déjà prévu un échéancier pour l'entrée en vigueur du SGS dans le secteur à faible risque extérieur aux transports aériens?

M. Merlin Preuss: Sauf votre respect, vous confondez la clause de désignation avec le SGS. Ce sont des entités totalement distinctes.

L'hon. Mauril Bélanger: Bien; y a-t-il un échéancier pour l'entrée en vigueur de la clause de désignation?

M. Merlin Preuss: Pas du tout. On procède au coup par coup. Tout d'abord, il faut trouver un partenaire qui soit prêt à assumer certaines responsabilités. Ensuite, il faut qu'un besoin existe, et on peut alors procéder. Nous sommes en discussion avec les représentants de l'épandage aérien et avec la COPA, comme on l'a dit précédemment.

L'hon. Mauril Bélanger: Quels sont ces risques élevés qui ne seront jamais désignés?

M. Marc Grégoire: L'ATAC, les passagers; c'est l'exemple le plus évident.

L'hon. Mauril Bélanger: Y en a-t-il d'autres?

M. Merlin Preuss: De mémoire?

M. Marc Grégoire: C'est le risque le plus élevé.

M. Merlin Preuss: Oui, c'est le domaine où le risque est le plus élevé. Il couvre 98 p. 100 des passagers-milles mobilisés.

Le président: Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

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

Tant le juge Moshansky que les pilotes, les inspecteurs et l'OACI sont en faveur du SGS. Je le suis également. Le seul problème, c'est que même l'OACI s'attend à ce qu'il y ait une supervision réglementaire adéquate. C'est là qu'on ne s'entend plus.

Monsieur Grégoire, j'ai même eu la chance de vous demander, au cours d'une réunion de comité, si vous pouviez me garantir que la formation des pilotes ne faisait pas l'objet de coupes budgétaires. Depuis deux ans, je reçois des plaintes de pilotes qui ont vu leurs heures de formation réduites. Je vous le dis bien humblement, je pensais que c'était une question de relations de travail. J'ai parfois de la difficulté à m'immiscer dans des discussions sur les relations de travail. Après deux ans, je me suis aperçu qu'ils avaient raison: c'est la mise en place du Système de gestion de la sécurité qui change la nature de leur travail.

Il reste que pour des petites entreprises comme DaxAir Inc., par exemple, les pilotes doivent connaître ces systèmes. Je suis d'accord avec M. Jean pour dire que les boulons, ce sera plus facile avec le SGS. Cependant, il y a des entreprises auxquelles je ne peux pas faire confiance. On ne peut pas faire confiance à de nouvelles entreprises dont la durée de vie ne sera que d'un an ou deux et qui, pour diverses raisons, par manque d'argent, même si elles ont un bon SGS — Les employés de telles entreprises pourront hésiter à déposer des plaintes, par peur de ne pas avoir leur paie à la fin de la semaine.

Il doit y avoir un système d'inspection faisant en sorte qu'on puisse se présenter chez n'importe qui et n'importe quand afin de vérifier si tout est en ordre, et non pas simplement attendre un, deux ou trois ans — peu importe l'horaire que vous allez adopter — avant de procéder à la vérification du SGS. On a besoin de ce service. Et l'OACI dit la même chose.

Or, les pilotes, après avoir entendu M. Preuss, nous disent que d'ici 2013, on réduira l'effectif de moitié. Aujourd'hui, vous me dites que ce ne sera pas le cas. Avez-vous des prévisions budgétaires? Comme gestionnaire, avez-vous fait une analyse pour savoir combien d'argent vous aurez besoin au cours des cinq prochaines années pour remplacer les pilotes, ou allez-vous attendre le budget pour nous le dire?

M. Marc Grégoire: Le ministre a déjà mentionné qu'on ne prévoit pas de réduction d'effectif dans le domaine de l'aviation civile. A-t-on des prévisions budgétaires? On ne fait pas de prévisions budgétaires de cinq ans pour ce genre de budget.

Toutefois, on a un plan pour les ressources humaines au cours des trois prochaines années. Mon équipe a un plan pour les ressources humaines dans le domaine de l'aviation civile, comme pour tous les autres modes de transport. On n'a aucunement l'intention d'effectuer des réductions. Vous êtes inquiet parce que des pilotes ou des inspecteurs pilotes vous ont parlé de réduction d'heures de vol. Comme je vous l'avais expliqué lors d'une conversation —

• (1715)

M. Mario Laframboise: C'est un exemple que je vous ai donné.

M. Marc Grégoire: Je comprends, mais j'ai de la difficulté à faire un lien entre le nombre d'heures de vol d'un inspecteur et le Système de gestion de la sécurité ou le futur de l'inspection.

Les inspecteurs devront-ils accomplir des tâches différentes dans le futur? Bien sûr que oui, parce qu'il faudra qu'on leur donne beaucoup de formation afin qu'ils soient en mesure de visiter une compagnie et faire une évaluation correcte du Système de gestion de la sécurité. Cependant, à tout moment, si un inspecteur veut faire une inspection traditionnelle ou un audit, il pourra le faire, en autant qu'il ait des doutes sur la façon de fonctionner de la compagnie. Si l'inspecteur est parfaitement satisfait de ce qu'il constate et que la compagnie a des mécanismes en place en ce qui a trait au Système de gestion de sécurité, il n'aura pas besoin de faire cela. Si l'inspecteur a le moindre doute, il pourra visiter la compagnie, comme on l'a spécifié dans le cadre de la formation qu'on a donnée à nos inspecteurs et comme c'est indiqué dans les instructions du document que Merlin vous a montré tout à l'heure.

M. Mario Laframboise: Vous comprenez la raison pour laquelle nous nous assurerons que le projet de loi contienne une disposition prévoyant que le pouvoir de vérification réglementaire demeure, et ceci pour toutes sortes de raisons.

M. Marc Grégoire: Tout à fait.

M. Mario Laframboise: Vous avez probablement commencé vos modernisations avant que le projet de loi ne soit prêt. J'en suis profondément convaincu parce que vous aviez déjà entrepris le Système de gestion de la sécurité et vous avez commencé des adaptations avant que le projet de loi ne soit prêt, ce qui a créé un syndrome. M. Reinhardt est profondément convaincu que tout cela va... Pour ma part, j'ai beaucoup de difficulté —

M. Marc Grégoire: Monsieur Laframboise, je suis tellement convaincu que c'est la chose à faire que nous sommes en train de le mettre en oeuvre dans tous les modes de transport. Comme je vous l'ai expliqué au mois de juin — et on publiera un document la semaine prochaine qui —

M. Mario Laframboise: En ce qui a trait au transport ferroviaire, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a été incapable de nous confirmer que les SGS avaient contribué à réduire le nombre d'accidents. Faites attention à ce que vous dites. Je n'ai pas de problème à discuter des autres modes —

M. Marc Grégoire: Les systèmes de gestion de sécurité constituent une philosophie. Nous croyons profondément que c'est la voie à suivre pour améliorer la sécurité et réduire les taux.

M. Mario Laframboise: Oui, mais vous n'avez plus d'inspecteur pour le transport ferroviaire, plus personne ne surveille ces personnes. On fera un débat sur ce sujet.

M. Marc Grégoire: Nous sommes toujours prêts à débattre. Nous mettons en oeuvre des SGS pour tous les modes de transport, que ce soit le transport ferroviaire ou le transport maritime, et on le fera ailleurs aussi.

M. Mario Laframboise: Ça fait plus longtemps que vous êtes présents dans le transport ferroviaire que dans les autres modes de transport.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian: Monsieur le président, ce n'est pas une question de croyances. Je suis très mal à l'aise d'entendre des fonctionnaires qui sont supposés mettre en place des systèmes de sécurité efficaces parler de croyances. Dire qu'on croit en quelque chose alors que les données dont on dispose démontrent le contraire me dérange beaucoup.

[Traduction]

J'aimerais revenir sur la centaine de dossiers sur les infractions graves à la sécurité qui ont été clos sans qu'aucune mesure ne soit prise. Avant ces événements, on a éliminé le programme national de vérification.

Ce qui nous préoccupe, évidemment, c'est d'éviter le genre de carnage que l'on observe sur les chemins de fer. Il serait tout à fait inapproprié que les membres du comité disent qu'il n'y a pas de preuve s'il n'y a pas de morts. Nous avons vu ce qui s'est produit dans le secteur des chemins de fer et nous voulons éviter que cela se produise dans le transport aérien.

Il y a donc eu environ 100 dossiers répertoriant des infractions graves à la sécurité qui ont été clos. Le programme national de vérification ayant été éliminé, il n'y a aucune façon de faire un suivi de ces dossiers auprès des compagnies concernées. Ma question porte sur les dossiers en question. Combien d'aéronefs sont concernés par ces infractions? Transports Canada a-t-il fait un suivi de ces problèmes une fois les dossiers clos?

M. Franz Reinhardt: Tout d'abord, je vous assure que je vous réponds en toute bonne foi. En réponse à une question précédente, j'ai déjà dit que les dossiers n'étaient pas clos. Ils ont été transférés à d'autres inspecteurs, en vertu du système du SGS afin de déterminer si les mesures correctrices nécessaires ont été prises par les compagnies, pour éviter que le problème ne se reproduise. C'est ce qu'elles ont fait.

Nous avons une base de données qui regroupe les cas d'exécution de la loi. Dans cette base de données, en effet, on a clos ces dossiers. Ensuite, ils ont été transférés à d'autres inspecteurs, en vertu de la politique du SGS, pour déterminer si les mesures correctrices nécessaires ont été prises.

Monsieur Julian, je suis de bonne foi. Je vous l'ai dit deux fois. Je ne sais pas que vous dire de plus. Nous n'avons pas clos ces dossiers. Vous pouvez aller lire la directive de l'aviation civile numéro 39 qui est affichée sur notre site Web. Elle comprend la politique, les procédures et un document qui explique comment se fera la transition à l'exécution de la directive.

Tout a été fait de façon ouverte et transparente et les dossiers n'ont pas été clos. Le programme national de vérification a été annulé. C'était une contrainte administrative. Auparavant, lors des grandes vérifications, nous demandions aux régions et aux quartiers généraux de travailler conjointement. Nous avons décidé de mettre un terme à cette pratique, car il était plus facile d'appliquer le SGS que d'investir davantage de ressources au processus de transition.

Nous avons donné des instructions à notre personnel. Comme je vous l'ai dit, nous sommes de bonne foi. Nous vous assurons que nous supervisons davantage la sécurité aujourd'hui, grâce à la mise

en place du SGS, que nous ne l'avons jamais fait sous l'ancienne PNA, qui ne s'appliquait d'ailleurs qu'à six ou sept transporteurs.

Je ne sais pas où vous avez obtenu vos renseignements, mais je vous ai donné les faits réels ainsi que leur contexte, ce que vous auriez dû demander.

• (1720)

M. Peter Julian: Vous dites qu'aucun de ces dossiers n'a été classé, qu'ils ont tous été transférés à d'autres inspecteurs. Pouvez-vous nous expliquer quel est le mécanisme de conformité pour chacun de ces 100 dossiers? Êtes-vous prêts à fournir cette information au comité?

M. Franz Reinhardt: Nous allons examiner l'information et publier tout ce dont nous disposons relativement à ces dossiers. Dans certains cas, des mesures correctives ont été prises et dans d'autres, il se peut que les preuves n'aient pas été suffisantes pour justifier des poursuites. Mais il y a toujours une explication. Lorsqu'un dossier est clos, il y a une explication.

M. Peter Julian: J'ai hâte de voir chacun de ces dossiers remis au comité, parce que c'est une question qui nous préoccupe beaucoup, comme vous vous en doutez.

Nous nous inquiétons également du fait que nous ne soyons pas conformes aux exigences de l'OACI, comme on nous l'a dit clairement lors de témoignage au comité.

Ma prochaine question s'adresse à M. Preuss, puisque nous n'avons pas pu vous la poser la dernière fois que vous êtes venu.

Je voulais savoir sous quelle autorité, en décembre 2005, alors que les membres du comité participaient à leur campagne électorale fédérale, a-t-on émis la directive de l'aviation civile numéro 39. À l'époque, on a fait une évaluation du risque de la réduction des vérifications réglementaires engendrées par l'application du SGS.

C'était en décembre 2005. C'est une question qui préoccupait beaucoup notre comité lors de la dernière législature et je m'intéresse toujours particulièrement aux questions dont on se sert lors des campagnes électorales.

M. Merlin Preuss: Une question dont on se sert lors d'une campagne électorale? Les deux éléments dont vous avez parlé sont des activités de routine, prévues et traitées des mois à l'avance.

Si vous me demandez si je me suis rendu compte du moment choisi pour ces directives, la réponse est non. Je suis un fonctionnaire et je fais ce que je dois faire, aussi rapidement que possible.

M. Peter Julian: Dans ce cas, qui est responsable de cette directive?

M. Merlin Preuss: Qui est responsable de la directive?

M. Peter Julian: Oui, c'est ma question.

M. Merlin Preuss: Moi, et seulement moi.

M. Marc Grégoire: J'ai appuyé cette directive, sans aucun problème, parce que cela faisait des mois, voire des années, que nous en parlions.

M. Peter Julian: En effet, et ça a déclenché beaucoup de controverses.

Pensez-vous qu'il était approprié d'émettre cette directive au cours d'une campagne électorale, avec du recul? Pensez-vous que c'était une bonne décision?

M. Marc Grégoire: Cela ne nous a jamais traversé l'esprit. Nous n'y avons même pas pensé.

M. Merlin Preuss: Cela ne nous a jamais traversé l'esprit. Les prévisions et les évaluations du risque ont été faites des mois et des mois à l'avance. Le fait que la directive ait été émise en décembre n'a rien à voir avec la campagne électorale. Nous étions prêts, c'est tout.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast: Monsieur le président, je suis toujours fasciné par l'imagination de M. Julian. Il nous parle maintenant de conspiration.

Revenons aux faits. Quelles sont les preuves?

J'aimerais revenir aux preuves présentées par M. Moshansky. D'après ce que vous nous avez dit aujourd'hui, il semble que son témoignage était fondé sur une mauvaise compréhension des faits.

D'abord, au sujet du programme national de vérification, il en a déploré l'élimination, mais vous avez tous confirmé aujourd'hui qu'en réalité, ce programme a été remplacé par un processus encore plus rigoureux et sécuritaire.

Deuxièmement, il a dit que nous comptions 1 400 inspecteurs à la fin des années 80 et qu'il n'en reste que 873 aujourd'hui. Vous en avez brièvement parlé tout à l'heure, mais j'aimerais revenir là-dessus. Que sont devenus ces inspecteurs, que nous avons soit disant laissé partir ou qui ont pris leur retraite sans les remplacer?

• (1725)

M. Marc Grégoire: D'abord, ce chiffre de 1 400 comprend trois types d'inspecteurs : les inspecteurs pilotes, dont a parlé M. Laframboise, les inspecteurs techniques, les IT et les ingénieurs. Au début des années 90, période dont parle le juge Moshansky, ou à l'époque où nous avons 1 400 inspecteurs, il s'agissait des 1 400 inspecteurs de Transports Canada. Depuis, nous avons transféré nos systèmes de navigation aérienne à Nav Canada. Plusieurs employés, y compris les inspecteurs de l'aviation civile qui pilotaient des avions, sont allés à Nav Canada et ont continué de faire leur travail dans ce contexte, ce qui a réduit le nombre d'inspecteurs à Transports Canada.

Il y a une autre partie de ces inspecteurs qui sont encore avec nous, mais qui ne font pas partie de ces 866 parce qu'ils travaillent sous l'égide d'une autre de mes organisations, l'organisme des services aux avions, situé à l'aéroport. Ces employés enseignent le pilotage aux inspecteurs et leur apprennent à entretenir les avions. Par conséquent, ces employés sont toujours chez Transports Canada, mais ils travaillent ailleurs dans le ministère.

Par conséquent, quand on parle de 866, je vous dirais sans hésitation qu'il y avait moins d'inspecteurs dans les années 90, car nous avons embauché du personnel au milieu des années 90. Je le sais, car j'étais le premier directeur de l'aviation civile de la région du Québec et j'ai observé que le nombre d'inspecteurs avait augmenté entre 94 et 97 et de nouveau par la suite. Lorsque j'ai été nommé à l'aviation civile, il y avait environ 130 inspecteurs pour la région du Québec. À mon départ, nous comptions 174 employés au total, c'est pourquoi je vous dis que nous avons connu une augmentation.

La même chose s'est produite ailleurs, parce qu'après l'enquête Moshansky, le gouvernement a décidé d'allouer des ressources supplémentaires au programme réglementaire, comme nous l'appelions à l'époque.

M. Ed Fast: Pouvez-vous nous fournir ces chiffres à l'écrit, pour que nous puissions les voir directement?

M. Marc Grégoire: Nous ne pouvons pas trouver les chiffres exacts. Nous avons cherché récemment, avant de vous écrire, pour avoir les chiffres exacts du nombre d'inspecteurs dans les années 90,

mais nous n'avons pas trouvé ces chiffres dans les documents du ministère.

M. Ed Fast: Très bien. Si vous pouviez nous fournir une approximation... Je vais vous expliquer pourquoi. Cette question a créé beaucoup de confusion au comité. Voici ce qu'a dit le juge Moshansky lors de son témoignage, au sujet du système aéronautique: « Exception faite de vérifications ciblées limitées, le contrôle a été systématiquement démantelé en vertu du projet de loi C-6 ». Or, il s'est fondé sur deux postulats qui semblent à présent inexacts. D'une part il a dit que le programme national de vérification avait été annulé et qu'il n'avait pas été remplacé, et vous avez fait tomber ce mythe. Aujourd'hui, on nous apprend qu'on ne peut pas comparer les 1 400 inspecteurs aux 860 ou 870 d'aujourd'hui, car les inspecteurs font aujourd'hui leur travail dans d'autres organismes ou d'autres secteurs aux ministères. Ai-je bien compris?

M. Marc Grégoire: Oui, vous avez raison. Je ne me souviens pas très bien, mais nous avons fait des recherches ces derniers mois et nous n'avons pas trouvé les chiffres exacts dans les archives du ministère. Nous ne voulions pas induire le comité en erreur en vous fournissant des approximations. Cependant, je peux vous dire qu'après l'enquête Moshansky, nous avons obtenu beaucoup plus d'ETP — équivalents temps plein — qui ont été ajoutés progressivement à l'effectif du ministère dans les années 90.

M. Ed Fast: Et ils y sont restés?

M. Marc Grégoire: Oui.

Le président: Merci, monsieur Fast.

Monsieur Volpe, pour la dernière question.

L'hon. Joseph Volpe: Je remercie M. Fast d'avoir assisté à l'un de mes cours sur le langage créatif.

Monsieur le président, j'ai deux petites observations à faire.

D'abord, monsieur Grégoire, les chiffres que vous nous avez fournis et l'historique du ministère auraient été très instructifs au début de la séance. Je ne veux pas vous réprimander, mais c'est certainement un peu plus intéressant, puisque nous en sommes à la fin de la séance qu'au début de nos discussions, puisque vous nous avez expliqué où étaient ces employés et ce qu'ils faisaient.

Je suis impatient de lire le rapport que vous allez nous fournir, non seulement à M. Fast, mais, je suppose, à tous les membres du comité.

Deuxièmement, je ne comprends pas toujours très bien l'utilisation du mot « clos ». Monsieur Reinhardt, avec tout le respect que je vous dois — et c'est pourquoi je crois que mes collègues et moi-même avons quelques doutes — à deux reprises, lorsque vous avez répondu aux questions de M. Julian, plus tôt cet après-midi et il y a quelques minutes seulement, vous avez dit que les dossiers n'étaient pas clos, puis vous avez dit qu'ils étaient clos.

La première fois, je crois que c'est M. Preuss qui a parlé du fait que les dossiers étaient clos. À deux reprises, j'ai demandé à mon voisin si j'avais des hallucinations auditives ou si le mot « clos » voulait bien dire ce que je pensais en anglais.

Je sais que vous nous avez fourni une explication très détaillée, et je vous en félicite. Vous excuserez les parlementaires et les législateurs de ne pas bien vous suivre lorsque vous dites d'une part que les dossiers ne sont pas clos mais qu'ils sont transférés pour être étudiés et que vous concluez en disant que lorsqu'un dossier est clos, il est transféré ailleurs.

Dans mon bureau, lorsqu'un dossier est clos, il va à la déchiqueteuse.

• (1730)

M. Ed Fast: C'est la méthode libérale.

M. Franz Reinhardt: C'est un peu comme de dire que le programme national de vérification a été annulé, sans rien ajouter. On serait tenté de croire que nous ne faisons plus de vérifications. Or, ce n'est pas vrai. Le programme a été remplacé par un autre processus.

C'est la même chose pour le contrôle de l'application. En effet, les dossiers qui figurent dans la base de données sur le contrôle d'application ont été clos puis transférés à d'autres types d'inspecteurs, en vertu du SGS approprié.

Je suis désolé de cette confusion. Seulement, si les gens qui vous avaient fourni cette information avaient bien lu notre site Web —

Les témoins qui sont venus en premier vous dire que les dossiers étaient clos — Comme l'a dit M. Bélanger, il y a deux façons de voir les choses.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Reinhardt, c'est vous qui avez employé ces mots.

M. Franz Reinhardt: En fait, il y a trois façons de voir les choses : il y a une façon, votre façon, et la vérité.

Le président: Merci, monsieur Reinhardt.

Merci à nos témoins d'être venus aujourd'hui et d'avoir éclairé notre lanterne.

Je vous signale qu'il y aura une brève séance du sous-comité tout de suite après celle-ci.

Merci et bonne journée.

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.