



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 048 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mercredi 2 mai 2007**

**Président**

**M. Merv Tweed**

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

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

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

Le mercredi 2 mai 2007

• (1535)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** Bon après-midi à tous. Bienvenue devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous tenons notre 48<sup>e</sup> réunion conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006 portant sur le projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui Richard Balnis du Syndicat canadien de la fonction publique, Kirsten Brazier et Gerry Whalen, de Dax Air Inc., et Ken Rubin, à titre personnel,

Vous savez tous que nous commençons nos séances avec des déclarations liminaires. Vous aurez sept minutes chacun. Nous entendrons vos déclarations à tous, après quoi nous aurons une période de questions.

Nous commençons avec M. Balnis.

**M. Richard Balnis (conseiller principal, Composante d'Air Canada, Syndicat canadien de la fonction publique):** Merci, monsieur le président, de nous offrir l'occasion de témoigner devant vous au nom de la Division du transport aérien du SCFP.

Vous avez sans doute tous reçu notre mémoire, qui est un volume un peu plus mince, dont la version anglaise est en rouge et la version française en bleu. Nous vous avons aussi remis des documents plus épais à l'appui de notre mémoire, présentés de la même manière, en rouge et en bleu.

La Division du transport aérien du SCFP représente environ 8 500 chefs de cabine et agents de bord de 26 compagnies aériennes. Avec les pilotes et nos passagers, ces membres sont les premières victimes en cas de défaillance des systèmes de sécurité. Notre mémoire est assez long et je vais simplement présenter les points saillants.

Le projet de loi C-6 constitue une révolution dans la manière dont on gèrera à l'avenir la sécurité aérienne au Canada. Comme nous l'indiquons aux pages 2 et 3, nous avons de sérieuses préoccupations au sujet du projet de loi C-6 et des SGS.

Nous avons communiqué nos préoccupations directement au ministre Cannon le 7 novembre 2006 en l'implorant de revoir le projet de loi C-6 avant d'aller plus loin. Si les modifications clés que nous proposons ne sont pas adoptées, le projet de loi devrait être rejeté, à notre avis. D'ailleurs, notre préférence serait que le gouvernement le retire mais, s'il tient absolument à aller de l'avant, nous vous implorons de la manière la plus vigoureuse possible d'apporter les modifications requises pour que le projet de loi C-6 devienne une législation fiable et efficace améliorant réellement la sécurité du transport aérien. Permettez-moi d'expliquer pourquoi.

Tout d'abord, comme nous l'indiquons aux pages 4 à 7 de notre mémoire, le rôle de Transports Canada en matière de supervision réglementaire est en train de changer à l'ère des SGS. Malgré les efforts déployés pour discréditer le juge Moshansky et les syndicats

des inspecteurs, le rôle de TC à l'égard du transport aérien est en train de changer. Nous n'en sommes qu'à la deuxième année d'un plan de mise en oeuvre en trois ans des SGS dans les grandes compagnies aériennes. Par contre, il faudra encore cinq à 20 ans pour que les SGS deviennent pleinement fonctionnels. Des inspecteurs professionnels et dévoués ont exprimé leurs préoccupations à ce sujet, tout comme le juge Moshansky, les agents de bord et les pilotes.

On aurait tort de croire que le projet de loi C-6 oblige Transports Canada à réduire son rôle de supervision et d'inspection à l'ère des SGS. C'est plutôt le ministère qui pense pouvoir réduire son rôle en l'absence d'une supervision parlementaire efficace ou d'une obligation législative. Voilà le vrai problème et nous en proposons une solution dans nos recommandations 1 et 2 de la page 7.

Aux pages 8 et 9 de notre mémoire, nous examinons le mythe voulant que les règlements actuels resteront inchangés avec les SGS. Il s'agit là du cadre réglementaire dont le gouvernement vous a parlé, de la fondation sur laquelle on veut bâtir le château des SGS — c'est mon poing que je vous montre. Le mythe est que les SGS sont un palier de sécurité supplémentaire, le parapluie protégeant mon poing. Cette vision est trop simpliste, pour deux raisons.

Premièrement, comme le ministère vous l'a déjà dit, ce cadre réglementaire connaît des changements considérables. Nous indiquons à la page 8 qu'il sera davantage axé sur le rendement, qu'il sera plus vague et plus souple, et qu'il sera sujet à interprétation. Nous vous en donnons un exemple récent à la page 9 et à l'onglet 1. La nouvelle réglementation donnera plus de latitude aux exploitants de services aériens et aux autres pour décider de ce qui est sûr. Autrement dit, la fondation du château s'effondre.

Deuxièmement, ce que le gouvernement et le ministère ne vous disent pas mais que vous ont dit des témoins comme le Conseil des aéroports du Canada, comme nous l'indiquons à la page 9, c'est que le cadre réglementaire va aussi rétrécir. Transports Canada se retire complètement de vastes domaines touchant l'établissement de règles de sécurité. Le cadre disparaît. Comme il se rétrécit, le niveau réel de sécurité sera déterminé de plus en plus par les compagnies aériennes elles-mêmes, avec les SGS. Voilà pourquoi elles sont si enthousiastes. Comme nous l'indiquons aux pages 10 à 13 de notre mémoire, à mesure que mon poing devient de plus en plus petit et plus vague, les SGS prennent de plus en plus le contrôle de la sécurité dans le secteur. Ensuite, on jette un peu de poudre de perlimpinpin, comme dans les jeux d'enfants, et on sait tous qui finit par arriver.

Voilà pourquoi vous, nos élus, devriez être inquiets. À notre avis — et nous vous avons présenté des documents à ce sujet aux onglets 2, 3, 4 et 5 —, les règlements de SGS au Canada transfèrent explicitement la détermination du niveau de sécurité aux exploitants des services aériens qui décideront eux-mêmes comment gérer les risques, y compris le niveau de risque qu'ils sont prêts à accepter dans leurs activités. Or, leur niveau de risque sera différent de celui fixé par Transports Canada.

● (1540)

Dans sa documentation, Transports Canada affirme que les SGS ne représentent pas une déréglementation de la sécurité mais c'est précisément ce qu'ils sont car ils transfèrent aux compagnies aériennes la responsabilité qui appartenait à Transports Canada de déterminer les niveaux de risque acceptables, c'est-à-dire qu'ils la transfèrent du secteur public à des actionnaires privés.

À partir de la page 12 de notre mémoire, nous vous donnons plusieurs exemples. Ainsi, on réduit les exigences relatives aux réserves de carburant, qu'on remplace par une évaluation du risque. Les exploitants peuvent maintenant faire des évaluations du risque pour décider délibérément de ne rien faire. Le niveau de risque acceptable est redéfini à la hausse.

Nous donnons d'autres exemples simples. Les blessures légères des agents de bord ne feront plus l'objet d'investigations. L'insecticide DEET contre le paludisme, qu'on donnait autrefois aux agents de bord, est disparu à la suite d'une évaluation du risque effectué par les gestionnaires seulement. La compagnie aérienne concernée a décidé que le fait ses agents de bord puissent être victimes de paludisme est un risque acceptable.

Veillez lire la citation du juge Moshansky à l'onglet 7, reproduite à la page 13, concernant l'émergence d'un environnement plus permissif à l'égard du risque acceptable, ce qui a contribué directement à l'écrasement de Dryden.

La sécurité coûte cher et les gestionnaires décideront parfois de ne pas payer pour ça. Comme le niveau de risque acceptable aura été relevé avec les SGS, ils ne seront plus obligés de payer.

Les députés peuvent-ils encore faire quelque chose? Je vous ai apporté une brochure de Transports Canada indiquant le plan de mise en oeuvre des SGS. Tout le système sera en place dès 2010, quoi que vous fassiez. La seule manière pour vous de forcer Transports Canada à vous écouter est de modifier le projet de loi C-6 pour en renforcer les dispositions.

Nos recommandations 3 à 11 destinées à améliorer les SGS commencent à la page 15.

Comme je sais que mon temps de parole est limité, tout comme la patience du président, je passe au concept des organisations désignées, qui a légitimement retenu votre attention. Nous en faisons l'analyse aux pages 17 à 19 de notre mémoire et nous proposons deux options à votre réflexion. Toutefois, après avoir parlé lundi à l'auteur de l'onglet 10 — l'étude concernant les hélicoptères —, nous avons appris que, quelle que soit la décision du législateur, Transports Canada estime pouvoir déléguer ces pouvoirs sans même avoir à invoquer cette disposition de désignation, c'est-à-dire même si vous la retirez du projet de loi. Nous pourrions y revenir pendant la période des questions.

Nous nous inquiétons également de l'empiètement des SGS sur nos droits au titre du Code canadien du travail, question qui fait l'objet d'une longue analyse aux pages 20 à 26. Nous croyons qu'il serait possible d'harmoniser les deux législations. Comme le montre l'onglet 11, Transports Canada et RHDCC ont trouvé le moyen de le

faire mais, malheureusement, l'ACAA et les exploitants de services de transport aérien veulent que la législation soit modifiée pour l'empêcher.

En ce qui concerne la santé et la sécurité au travail, les agents de bord commencent à comprendre que les SGS constituent un renoncement à la sécurité. Nous vous invitons à vous pencher sur les recommandations 17 à 23 pour régler ce problème. Aux pages 27 à 29, nous vous demandons de vous pencher sur les questions d'immunité et de confidentialité, qu'il importe de dissocier.

Finalement, vous devez vous pencher sur la protection des dénonciateurs. À la page 32 de notre mémoire, nous indiquons que, selon Transports Canada, le SSQAC sera la réponse au problème. Le SCFP a récemment utilisé le SSQAC pour signaler l'exploitation d'un avion avec un nombre d'agents de bord inférieur à ce qui est légalement exigé — question importante à nos yeux. Notre plainte a fait l'objet d'un simple accusé de réception. Il n'y a pas eu d'autre réponse. Il semble que la question a simplement été transmise à la compagnie aérienne en infraction. Depuis lors, il y a eu deux ou trois autres incidents similaires.

Même si le SSQAC fonctionnait, ce ne serait qu'une moitié de solution. Ce qu'il nous faut, c'est l'équivalent des règles de la FAA sur la protection des dénonciateurs, et nous formulons une recommandation à ce sujet.

Je pourrais continuer mais je constate que le président s'impatiente.

Comme nous l'indiquons à la page 42, il faut apporter les modifications qui suivent au projet de loi. Il nous faut ces modifications au projet de loi C-6 et aux pratiques actuelles concernant les SGS; il faut protéger les employés dénonciateurs; il faut abolir ou limiter les pouvoirs d'autoréglementation; il faut coordonner le projet de loi C-6 avec la partie II du Code et avec les autres dispositions législatives pertinentes; il faut revoir les dispositions excessives de confidentialité et de secret; il faut rétablir notre droit de limiter la durée des vols; et il faut préserver une supervision adéquate de la sécurité.

Pour ce faire, nous vous proposons 37 recommandations qui sont regroupées à la fin de notre mémoire.

Je vous remercie de votre attention et je suis prêt à répondre à vos questions.

● (1545)

**Le président:** Merci beaucoup.

Madame Brazier.

**Mme Kirsten Brazier (présidente, gestionnaire des opérations et pilote en chef, Dax Air inc.):** Je vous remercie de nous donner la parole aujourd'hui. Je m'excuse, nous avons peu de documentation à vous remettre parce que nous n'avons appris que très récemment que notre demande de comparution avait été acceptée.

Nous sommes ici pour vous parler de notre expérience avec le système de réglementation actuel et des problèmes qu'il nous cause.

Je m'appelle Kirsten Brazier et je suis accompagnée de mon associé, Gerry Whalen. Ensemble, nous possédons et exploitons Dax Air, un service de taxi aérien ayant le RAC 703 et un service de maintenance approuvé. Nous utilisons un hydravion Beech 18 pour dispenser des services de tourisme et des services de transport de marchandises et de passagers dans les collectivités du nord et les collectivités isolées.

Nous sommes représentatifs d'un grand nombre de petits exploitants de services aériens de tout le pays qui dispensent des services similaires et, comme nous l'avons dit dans notre lettre au comité, nous sommes le groupe le plus sous-représenté mais le plus touché par le projet de loi C-6.

Avant de lancer notre entreprise, mon associé et moi-même avons occupé des postes de gestion opérationnelle et nous sommes donc de tous les deux familiers avec la réglementation. Bien que nous estimions que le RAC n'était qu'une nouvelle mouture du 705 et non pas une version spécialement adaptée au 703, la réglementation est généralement juste et logique. C'est seulement quand nous avons entamé la procédure de certification de notre OMA et de notre service aérien et que nous avons commencé à travailler pour d'autres sociétés que nous avons constaté des divergences profondes entre les RAC et la manière dont ils sont interprétés et appliqués par Transports Canada.

Pour certifier notre société, nous voulions un ensemble de manuels clairs et concis répondant aux exigences du RAC, la norme qu'il faut respecter pour travailler. Comme ces manuels sont des documents légaux, nous ne voulions ni la responsabilité supplémentaire ni la confusion qui résulteraient de politiques et procédures inutiles. À notre avis, il ne peut pas y avoir de marge dans les RAC. Ou on respecte la norme ou on ne la respecte pas.

D'autres exploitants se sont intéressés à notre démarche et nous ont demandé notre aide pour éliminer les politiques et procédures inutiles et excessives de leurs propres manuels.

Il semblait y avoir une confusion générale au sujet des normes. Nous avons découvert que des inspecteurs de diverses régions interprétaient différemment les règlements et appliquaient donc des politiques différentes. Nous avons découvert que les règlements ne sont pas appliqués également ni équitablement dans tout le réseau.

Quand nous avons voulu régler les problèmes qui se posaient, nous avons découvert une absence complète de procédure standard à Transports Canada. Le système actuel de règlement des plaintes est inefficace et inaccessible et ne comporte pas d'arbitre indépendant. Nous avons aussi découvert qu'il n'y a pas de protection pour les exploitants, qui se font souvent intimider par les inspecteurs ou, dans certains cas, par des fonctionnaires voulant les forcer à respecter des politiques individuelles et régionales que n'exige pas la loi.

Quand nous avons créé notre société, nous avons décidé d'un commun accord de faire tout notre possible pour respecter les normes et fournir un service sûr et responsable. Nous savions que nous aurions des difficultés parce que la conjoncture de notre secteur n'était pas favorable et qu'on essayait fréquemment de rogner les angles. Comme nous faisons tous face à des coûts plus élevés et à un marché en déclin, beaucoup d'exploitants, pour être concurrentiels, continuent de surcharger leurs avions, de rogner les tarifs et de faire fi du mauvais temps, c'est-à-dire qu'ils essaient de faire plus pour moins.

Cette pratique du plus pour moins est peut-être attrayante pour le consommateur payant les services mais elle s'accompagne d'un risque qu'il ne comprend peut-être pas. Elle ne fait que rendre le marché de plus en plus difficile.

Par exemple, pendant notre deuxième année, Dax Air a été confrontée à cette situation de ce genre quand l'un de nos clients nous a présenté un ultimatum : ou nous acceptons de charger toutes ses marchandises ou il s'adresserait à quelqu'un d'autre. Comme nous avons refusé, il a trouvé quelqu'un d'autre.

Nous nous trouvons aujourd'hui dans la même situation que beaucoup d'autres : ou nous rognons les coins pour survivre et être

concurrentiels ou nous mettons la clé sous la porte. Certes, nous nous attendions à devoir relever des défis quand nous avons établi nos principes opérationnels mais nous nous attendions aussi à ce que notre approche respectueuse des règlements recevrait l'appui de Transports Canada. Ça n'a pas été le cas.

Pour essayer de comprendre cette situation, nous avons pris contact avec d'autres exploitants et avons découvert qu'il existe des problèmes similaires dans beaucoup d'autres régions et que beaucoup d'exploitants s'inquiètent parce qu'on n'y fait rien. La plupart hésitent à se plaindre par peur de représailles de Transports Canada. Nous-mêmes, considérant notre expérience passée avec Transports Canada, nous craignons des représailles parce que nous nous exprimons publiquement sur ces questions.

À titre d'exploitant ayant un RAC 703, nous estimons qu'un système de gestion de la sécurité est un outil commercial utile. Toutefois, considérant l'état du RAC 703 tel que nous l'avons décrit, nous pensons qu'il y a des problèmes très profonds. Tant qu'ils n'auront pas été réglés, les services de taxi aérien ne seront pas prêts avec SGS. On ne peut pas imposer une culture de la sécurité par la loi.

• (1550)

Nos recherches nous ont montré que Transports Canada utilise des statistiques aseptisées pour justifier ses affirmations en matière de sécurité, comme nous l'avons indiqué dans notre lettre du 22 avril. Transports Canada nous dit que nous avons le système de transport aérien le plus sûr au monde. Il disait la même chose il y a 10 ans dans le rapport final SATOPS mais les problèmes évoqués dans ce rapport existent encore aujourd'hui.

Si la sécurité nous tient vraiment à coeur et que nous voulons vraiment avoir le service le plus sûr au monde, nous devons commencer à partager les informations dans le but d'analyser nos erreurs et d'en tirer les leçons. Au lieu d'aseptiser les statistiques et de limiter les informations sur la sécurité — comme les rapports sur les difficultés de service, les rapports d'accidents et d'incidents du Bureau de la sécurité des transports, et les CADORS —, nous devrions rendre toutes ces informations plus accessibles afin que les exploitants puissent en tirer les leçons.

À l'heure actuelle, ces informations sont difficiles, voire impossibles, à obtenir de Transports Canada et du BST qui invoquent continuellement la protection des renseignements personnels pour ne pas les divulguer. À notre avis, dès qu'un exploitant obtient le droit de dispenser des services au public, il devient redevable devant le public, devant le gouvernement, devant le secteur et devant lui-même de la manière dont il exploite son entreprise.

En conclusion, il y a beaucoup d'autres questions que nous voudrions aborder pour justifier notre position mais, comme le temps nous est compté, nous avons préparé le document d'information qui vous a été remis afin de présenter les préoccupations prioritaires d'un exploitant de 703. Si l'on nous donne des règlements clairs et concis à respecter, et si Transports Canada applique les règlements de manière juste et équitable, nous croyons que le secteur deviendra plus sécuritaire par défaut.

Merci.

**Le président:** Merci, madame Brazier.

Monsieur Rubin.

**M. Ken Rubin (rechercheur d'intérêt public, à titre personnel):** Merci, monsieur le président.

En tant que chercheur d'intérêt public et d'utilisateur fréquent de l'accès à l'information, j'ai passé 15 ans à me battre pour obtenir l'accès aux divers rapports sur la sécurité du transport aérien, en allant même parfois jusqu'en cour d'appel.

Mon argument est que la divulgation des rapports sur la sécurité du transport aérien est menacée et va même à toutes fins utiles disparaître avec le projet de loi C-6. L'argument avancé est qu'il est nécessaire de garder les rapports confidentiels dans un système de gestion de la sécurité et les responsables des compagnies aériennes estiment donc qu'il faut mettre fin à la divulgation des rapports d'inspection. Cette manie du secret doit être immédiatement contestée et renversée dans l'intérêt du public et des voyageurs.

Si le projet de loi C-6 n'est pas modifié, le public en arrivera à douter de la sécurité du transport aérien. Il n'y aura plus de vérifications accessibles au public au sujet d'Air Canada, de WestJet ou de n'importe quelle autre compagnie. Les rapports d'accident du Bureau de la sécurité des transports seront tendancieux et, pis encore, ils risquent d'être inexacts car il y aura une relation de confidentialité trop étroite entre les compagnies aériennes et Transports Canada.

Il y va du droit du public à être informé sur la sécurité du transport aérien, ce qui concerne tout : la maintenance, les problèmes techniques, les erreurs humaines. Les usagers doivent se sentir en toute sécurité dans les avions et pouvoir choisir le meilleur transporteur sur la base de données fiables et à jour.

Le fait que Transports Canada choisisse d'imposer le secret sur le transport aérien, sur les aéroports et sur les services de réparation est extrêmement grave.

En vertu de l'article 43 du projet de loi C-6, les rapports de sécurité tomberont dans une catégorie de secret permanent par le truchement de l'annexe II de l'article 24 de la Loi sur l'accès à l'information. Ils seront dans la même catégorie que les informations fiscales. Même les documents secrets du Cabinet ne sont protégés que pendant 20 ans, et les informations du renseignement de sécurité ne sont pas protégées pour l'éternité.

Il y a des exemptions, il y a des exceptions reliées à l'intérêt public, il y a des critères de préjudice, mais pas dans ce cas et c'est inacceptable.

L'article 2 de la Loi sur l'accès à l'information dispose que les lois du Canada doivent être conçues pour favoriser la transparence et la divulgation des renseignements. L'article 24 élimine toute possibilité d'avoir jamais accès à ces informations.

Lors du débat relatif à la Loi sur la responsabilité auquel j'ai participé en tant que témoin, on s'était demandé s'il faudrait prévoir une exception d'intérêt public dans la Loi sur l'accès à l'information et même si l'article 24 devrait être aboli. Il ne l'a pas été et ceci est le résultat auquel vous pouvez vous attendre si vous allez dans cette voie.

Les SGS ont déjà des conséquences sur l'accès à l'information car on a déjà refusé de me donner le premier rapport de SGS sur Air Transat produit en 2003. J'ai obtenu de Transports Canada des documents datés de novembre indiquant qu'il y a déjà eu 200 rapports d'enquête secrets de SGS que le public ne verra jamais, quelle qu'ait pu être la gravité des infractions.

J'ai constaté que le ministre et ses collaborateurs sont venus dire au comité qu'il n'y avait que 100 dossiers. Où sont les centaines de rapports de SGS? Quand seront-ils rendus publics?

Des douzaines de vérifications réglementaires que moi-même ou n'importe qui aurait pu demander ont déjà été stoppées net et seront

maintenant inaccessibles puisqu'elles ont été transférées en partie au SGS. Il y a là un jeu de pouvoir de la pire espèce.

Tout cela m'est cependant très familier car, dans les années 90, Transports Canada avait essayé de mettre en oeuvre un système de rapports confidentiels en collaboration avec les compagnies aériennes. Quand j'ai découvert qu'il y avait eu entre 1990 et 1994 des douzaines d'études de cette nature avec l'industrie et que j'ai demandé à y avoir accès, le ministère y a immédiatement mis fin, en octobre 1994. J'ai remis l'ordre de cessation au greffier.

Maintenant, Transports Canada vient d'ordonner que toutes les vérifications publiques soient annulées afin que le travail puisse continuer « en toute confiance ».

La gravité des modifications apportées par le projet de loi C-6 peut être illustrée par une autre expérience passée, monsieur le président. Transports Canada a tenté de m'empêcher d'avoir accès à un autre rapport confidentiel sur la sécurité du transport aérien produit après un accident, ce qui m'a obligé à aller jusqu'en Cour d'appel fédérale, procédure qui a duré sept ans. Il s'agissait du rapport sur Nationair où 14 membres d'équipage canadiens et 240 pèlerins musulmans du Nigéria avaient perdu la vie à Djeddah, en Arabie saoudite, le 11 juillet 1991. L'écrasement s'était produit peu après le décollage parce qu'il s'agissait d'un DC-8 de Nationair mal entretenu.

À l'époque, Transports Canada a prétendu que divulguer le rapport de Nationair nuirait à la relation de confiance avec toutes les compagnies aériennes et éliminerait toute possibilité d'obtenir des informations confidentielles à l'avenir.

● (1555)

Eh bien, quand ce rapport a été divulgué — et je l'ai communiqué aux parents des victimes et aux médias —, j'y ai vu une liste de nombreuses entorses graves aux règles de maintenance chez Nationair. J'y ai découvert aussi qu'il y avait des problèmes que les organismes de réglementation connaissaient depuis longtemps.

Avec le projet de loi C-6, je ne pourrais jamais avoir accès au rapport de Nationair. En vertu des dispositions exhaustives de confidentialité du projet de loi, je ne pourrais jamais obtenir d'informations sur le système de rapports proposé. Je ne pourrais jamais obtenir les bandes du cockpit de l'avion de Swissair qui s'est écrasé au large de la Nouvelle-Écosse — qui sont tellement cruciales pour comprendre ce qui s'est passé — ni d'aucune autre boîte noire.

Il y a quatre idées fausses fatales dans ce système de confidentialité totale des rapports de SGS que le gouvernement Harper et beaucoup d'autres participants de l'industrie du transport aérien semblent vouloir appuyer, pour des raisons que j'ignore, et qui leur reviendra un jour en pleine figure.

La première consiste à croire que le secteur du transport aérien fera toujours rapport et dira toujours la vérité dans un système de rapports volontaires confidentiels. Je pense que c'est le juge Dubin qui a pulvérisé ce mythe il y a de nombreuses années.

La deuxième est qu'on suppose que Transports Canada maintiendra une saine indépendance par rapport au secteur, fera preuve de diligence et fera toujours son travail d'exécution des règlements en secret.

La troisième est qu'il n'est pas nécessaire de protéger les dénonciateurs parce que les prétendus avantages d'un système de rapports en coopération industrie-gouvernement fondé sur l'immunité éliminera toute nécessité pour quiconque de dire la vérité.

Finalement, on suppose à tort que le passage à ce système confidentiel débouchera sur des rapports plus exhaustifs. Toutefois, on y trouvera seulement des listes de normes de rendement à cocher et non pas de vraies analyses approfondies.

Le problème fondamental — je conclus, monsieur le président — est que le ministre des Transports joue un double rôle en vertu de la Loi sur l'aéronautique. Il doit d'une part protéger le public empruntant les transports aériens et, d'autre part, promouvoir le commerce associé au transport aérien. À mon avis, la fonction première du ministre des Transports en vertu du projet de loi C-6 — qui devrait donc être révisé en conséquence — doit être d'assurer la sécurité dans les airs.

Il faut faire des vérifications régulières, beaucoup plus approfondies et sérieuses sur la sécurité du transport aérien et les divulguer dans des délais raisonnables. Il faut que les rapports soient transparents, soient rendus publics sous une forme sommaire objective par le gouvernement, et soient assujettis à la Loi sur l'accès à l'information. Il faut également inclure dans le projet de loi C-6 des garanties de protection des dénonciateurs.

Le ministre des Transports Lawrence Cannon ne peut prétendre, comme il l'a fait avec ses collaborateurs devant votre comité, qu'il ajoute simplement, par le truchement du système de rapports de SGS confidentiel et non punitif industrie-gouvernement, un niveau de sécurité supplémentaire pour rehausser la sécurité du transport aérien, et qu'il met en place un système n'ayant rien à voir avec l'autoréglementation par les compagnies aériennes. Il essaye bien plutôt d'échapper à la surveillance du public et de renoncer à son devoir public de réglementation.

Je ne réagirais pas avec autant de vigueur si je n'avais pas obtenu le rapport de vérification réglementaire d'Air Ontario un mois après l'écrasement de Dryden qui avait révélé les mauvaises pratiques de maintenance de cette compagnie. Si l'on avait pu avoir connaissance à l'avance de cette situation, personne n'aurait peut-être perdu la vie. Mais vous savez quoi? Avec le projet de loi C-6, je n'aurais jamais accès à ce genre d'information.

Il importe de modifier profondément le projet de loi C-6 pour y intégrer des politiques proactives de divulgation et des exigences plus rigoureuses de communication à Transports Canada des rapports d'inspection et d'exécution sur la sécurité du transport aérien.

Je vous remercie de votre attention.

• (1600)

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

Je donne d'abord la parole à M. Volpe qui partagera son temps avec M. Valley.

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

Je remercie les témoins.

Vous abordez clairement la question d'aujourd'hui sous un angle très différent. Je résumerai en disant que presque personne n'a dit aussi clairement que vous que tout cet exercice n'a qu'un seul objectif, tromper le public et le comité. Ce sont mes paroles, pas les vôtres.

Je vais répartir mon temps de parole avec M. Valley mais je voudrais vous demander, monsieur Rubin, si le retrait des dispositions de confidentialité rendrait ce projet de loi acceptable. C'est ma première question.

Voici la deuxième. Je voudrais vérifier que j'ai bien compris votre position. Vous êtes sceptique, c'est le moins qu'on puisse dire. Ne croyez-vous pas qu'un système de rapports volontaires rehaussera une culture de sécurité et de rapport qui n'existe pas actuellement?

**M. Ken Rubin:** Je me souviens d'avoir interrogé l'un des anciens fonctionnaires de Transports Canada à ce sujet. Je conviens certainement que, du point de vue de la prévention, la relation avec l'industrie du transport aérien est importante pour essayer de prévenir et d'éduquer afin qu'il n'y ait pas d'accidents et qu'on applique les meilleures pratiques, mais les indicateurs réglementaires et leur application le sont tout autant. Donc, au minimum, il devrait y avoir une dualité.

Tout transférer dans un seul système en s'attendant à ce que chacun se comporte... Écoutez, ils essayent de faire des choses dans l'inspection des viandes où ils ont délégué certaines choses à l'industrie mais l'ACIA n'est pas allée jusqu'à rendre tous ses rapports secrets. Le régime qu'on nous propose ici est tellement abusif qu'il devient problématique. S'ils ne s'en rendent pas compte, s'ils faisaient cette évaluation du risque sur le plan interne, ils verraient qu'il n'y a pas tellement de risque à faire de cette manière.

C'est quand le premier accident se produira et que les gens commenceront à poser des questions, quand ils découvriront que le premier rapport du Bureau de sécurité des transports contient plus de blancs que de texte, comme certains rapports des services de renseignement, qu'ils commenceront à se demander ce qui se passe. Pourquoi le public ne pourrait-il pas savoir ce qui se passe avec les compagnies aériennes?

**Le président:** Merci.

Monsieur Valley.

**M. Roger Valley (Kenora, Lib.):** Merci, monsieur le président, et merci de me permettre de participer aux travaux du comité. Merci aux témoins.

Je voudrais revenir sur ce qui a été dit au sujet du rapport Moshansky et de l'accident tragique de Dryden, ma ville d'origine. Être sur place peu après l'accident n'était rien par rapport à ma participation à un service commémoratif avec les survivants, 10 ans plus tard, comme maire de cette ville. C'est quelque chose que je n'oublierai jamais et je veux donc faire tout mon possible pour que ça se reproduise jamais.

Très brièvement, j'ai rencontré Mme Brazier et M. Whalen au milieu d'un territoire de 2 500 milles carrés qui est l'un des plus rudes et des plus beaux du Canada — le milieu de ma circonscription. Quand des gens viennent vous voir de l'extrémité des régions frontalières — et il en reste très peu aujourd'hui — pour dire qu'il y a un problème, on se doit de les écouter.

Voici ma question, madame Brazier. Vous avez parlé du réseau couvrant le Canada et des sociétés oeuvrant dans votre secteur — 574 dans votre catégorie. Pourriez-vous nous rapporter ce que vous disent les exploitants que vous connaissez et avec qui vous êtes en contact dans votre réseau?

• (1605)

**Mme Kirsten Brazier:** Comme je l'ai dit dans notre lettre, beaucoup de gens ont peur de parler de ces choses-là. Je ne vous dirai pas qu'absolument tout le monde au Canada est d'accord avec nous. Je crois que les exploitants de notre secteur, même ceux qui sont un problème pour le secteur, vous diront qu'il y a un problème, ce qui est un peu bizarre, malheureusement.

Je pense que la première préoccupation de tout le monde est la sécurité. Je crois que l'information qu'on partageait autrefois avec le système CADORS avant qu'il soit mis sous clef, et qui nous est maintenant donnée quotidiennement au compte-gouttes, est absolument inutile pour faire des analyses approfondies et convenables. C'est dommage. Je pense que M. Rubin parlait de questions de protection des renseignements personnels mais il s'agit là d'informations sur la sécurité qu'il faut absolument partager. Je crois que les gens sont prêts à tirer les leçons des erreurs commises par les autres. Je pense qu'ils sont prêts à tirer les leçons des accidents. Malheureusement, cette information ne nous est pas communiquée. Je pense que beaucoup d'exploitants aimeraient travailler en toute légalité.

Les questions dont nous avons parlé sont de vrais problèmes. Tout le monde autour de nous réduit les tarifs et rogne les coins. Il est très difficile de respecter les normes parce qu'il y a un prix à payer à cela. C'est pénible d'investir tout son argent dans un rêve qui risque d'être démolé par les autres parce qu'on ne veut pas faire de compromis sur les normes et qu'on n'a plus d'autre solution.

**M. Roger Valley:** Merci.

Comme j'ai peu de temps, je veux préciser où vous êtes établis. Vous travaillez dans une région très isolée du Canada. Le problème ne concerne donc pas seulement les sites éloignés ou les villes isolées, comme Red Lake, Sioux Lookout ou Pickle Lake. C'est aussi un problème dans les villes qui sont desservies par les mêmes opérateurs, n'est-ce pas?

**Mme Kirsten Brazier:** Mon associé et moi-même avons travaillé dans toutes les régions du Canada et avons parlé à des gens de toutes les régions. Il se trouve que nous exploitons notre service dans la région de Red Lake mais le problème ne concerne pas que cette région. C'est un problème dans tout le pays. Hélas, avec la crainte de représailles de Transports Canada, les gens ne sont pas prêts à prendre le risque que nous prenons aujourd'hui. Nous avons accepté de le prendre parce que nous croyons en ce que nous disons et espérons que d'autres feront de même, mais ce n'est pas à nous de décider.

**M. Roger Valley:** Au nom de ma circonscription, qui est dans une région rurale, je tiens à vous remercier d'être venus exposer ces problèmes. Merci beaucoup.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Je vous remercie pour vos présentations. Je vais tenter, dans le peu de temps dont je dispose, de vous poser chacun une question. Je vais commencer par M. Balnis.

D'abord, monsieur Balnis, vous avez fait une analyse très approfondie du projet de loi. Je vous en remercie: cela nous sera très utile. Je vais m'attarder à la page 24 de votre rapport. Vous mentionnez qu'en février 2007, un inspecteur en évaluation de SGS de Transports Canada a essayé d'empêcher la poursuite d'une enquête.

Pouvez-vous essayer de résumer un peu ce qui s'est passé et l'importance des modifications que vous demandez dans ce cas?

[Traduction]

**M. Richard Balnis:** Il y a eu en novembre un vol où quatre agents de bord ont été blessés à cause de turbulences. La compagnie

aérienne, Air Canada, n'a pas effectué l'enquête exigée en vertu du Code et n'a pas fourni d'informations complètes. Nous avons donc adressé une plainte à l'agent de sécurité de Vancouver qui nous a promis de rendre une décision. Comme nous ne recevions rien, nous avons téléphoné à son remplaçant qui nous a répondu qu'on lui avait dit de ne pas poursuivre l'enquête. Nous avons trouvé la personne concernée puis nous avons parlé du problème à d'autres gens de Transports Canada. L'enquête était terminée. Un ordre a été émis à cet effet. C'est la réalité.

Ce qui est étonnant au sujet de cette évaluation des SGS, c'est qu'on a dit à l'agent de sécurité de Transports Canada de mettre fin à l'enquête entreprise en vertu du Code. C'est exactement notre crainte — page 24 — et c'est pourquoi nous avons besoin de votre aide, pour assurer l'harmonisation du Code, de la Loi sur l'aéronautique et des autres lois pertinentes. Aucune disposition ne prime sur les autres. Tout doit fonctionner ensemble.

C'est tout ce que je peux dire pour le moment. J'espère avoir répondu à votre question.

• (1610)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Non, merci, mais cela m'éclaire beaucoup.

Madame Brazier, vous mentionnez à la fin de votre exposé que vous souhaiteriez qu'on ait une réglementation claire et qu'on ait une application uniforme. Ce qui vous inquiète, c'est ce que vous vivez présentement avec Transports Canada, qui a déjà mis en application les SGS. Vous pensez que la loi qui est devant nous ne vous aidera pas dans votre propre entreprise.

Est-ce un peu le message que vous nous livrez?

[Traduction]

**Mme Kirsten Brazier:** Oui. La difficulté du système actuel est que, si vous allez à Vancouver ou Saint-John's, à Victoria ou Red Lake, vous devriez trouver la même interprétation des règlements. Or, ce qui se passe actuellement, c'est que chaque région et chaque inspecteur ont leur propre interprétation, ce qui revient à créer des politiques différentes pour les transporteurs.

Si les règlements ne sont plus clairs, la loi n'est plus la loi. Elle devient une politique pouvant être appliquée différemment d'une région à l'autre. Vous vous retrouvez donc avec un système qui fait l'objet d'interprétations différentes.

Je pense que ce n'est pas une bonne chose. Je pense qu'il faut prendre le temps de résoudre les problèmes afin d'avoir une assise solide sur laquelle on pourra ajouter d'autres niveaux de sécurité si c'est ce qu'on veut à l'avenir.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre...

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci.

Monsieur Rubin, vous êtes profondément convaincu que le projet de loi qu'on a devant nous vous privera de votre accès à l'information. Je constate que vous avez fait de l'excellent travail par le passé pour essayer de donner de l'information publique sur les accidents très importants et je vous en félicite. Ce que vous nous dites, c'est que si le projet de loi qui est devant nous était adopté sans modifications, vous ne pourriez plus rendre publiques des informations ou informer de façon importante le public comme vous l'avez fait dans le passé. C'est bien cela?



[Traduction]

**M. Ken Rubin:** Si.

Je crois qu'il y a un certain malentendu car il faut bien comprendre ce que signifie l'article 43 du projet de loi C-6. Il faut retourner à l'article 24 de la Loi sur l'accès à l'information. Cette Loi énonce certains principes qu'on doit appliquer, et il y a une série d'exemptions aux articles 12 à 26. Il y a la confidentialité des informations commerciales et les avis relatifs aux politiques. L'article 24 dispose qu'il y a certaines dispositions législatives — et celle-ci en est une — comportant des règles de confidentialité, comme celles de l'article 43, concernant le système de rapports confidentiels, le système des enregistrements magnétiques, le système des avions militaires et le système des médecins, ce qui me pose moins de problèmes. Ces éléments représentent des interdictions de confidentialité législatives qui sont totalement exclues de la Loi. Il y a pas de critères du préjudice, il n'y a pas de limite de temps et il n'y a pas d'exception d'intérêt public car tout tombe dans cet article.

C'est très différent d'un système de contrepoids. J'obtiens... des vérifications de réglementation que j'accepte ou non. J'ai interjeté appel dans certains cas, lorsqu'il y avait des données commerciales confidentielles, des informations personnelles, etc. Au moins, j'obtiens un rapport séparé, j'obtiens quelque chose. C'est peut-être acceptable en ce qui concerne l'impôt sur le revenu mais pas en ce qui concerne les questions de sécurité. C'est à ça que je m'oppose. Il faut mettre ça dans les dispositions ordinaires de la Loi.

Ils mettent tout ça sur un piédestal comme si c'était sacré en disant que la confidentialité est tellement importante qu'ils en sont obsédés et qu'il n'y aura plus de confiance. Ce n'est pas vrai. J'ai vu beaucoup de demandes d'accès à l'information où les parties avaient d'abord un accord de confidentialité, ou prétendaient en avoir un mais, en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, ce n'était pas le cas car il y a d'autres dispositions qui priment.

En fin de compte, on peut avoir des discussions franches et complètes et on peut faire des choses mais dire dès le départ que tout sera caché et que nous n'entendrons plus jamais parler de rien, c'est un peu excessif, me semble-t-il.

• (1615)

**Le président:** Monsieur Julian.

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD):** Je vous remercie tous d'être venus aujourd'hui.

Vos exposés sont les meilleurs que nous ayons entendus au sujet du projet de loi C-6 avec ceux du juge Moshansky et de l'Association des pilotes fédéraux du Canada.

Nous avons eu deux types de témoignages. Il y a eu ceux qui portaient sur les préoccupations opérationnelles plus profondes que vous avez soulevées aujourd'hui, et il y a eu ceux qui étaient très théoriques, comme vous l'avez dit, monsieur Balnis, et qui portaient uniquement sur la théorie des SGS. Chaque témoin ayant fait un exposé en profondeur a critiqué cette tentative irresponsable du gouvernement de réduire la sécurité du transport aérien, ce qui nous inquiète. Merci d'avoir été aussi précis.

Je veux revenir sur la question des inspecteurs en m'adressant à vous, monsieur Balnis, car on nous a donné des chiffres fantaisistes sur les inspections dans le secteur du transport aérien. Le gouvernement a malheureusement fait une erreur cette semaine en publiant un document de prospective dans lequel il mentionne un taux d'attrition des effectifs de 32 à 50 p. 100 au cours des prochaines années. De ce fait, il vient de confirmer ce que craignent beaucoup de gens, c'est-à-dire qu'on réduit le nombre d'inspecteurs et

qu'on réduit la surveillance concernant la sécurité. Avez-vous quelque chose à dire au sujet des inspections, des inspecteurs et du taux d'attrition qui est clairement indiqué dans ce document?

**M. Richard Balnis:** Je pense que les témoins connaissent bien le taux d'attrition mais la question sur laquelle le comité ne s'est pas penché — j'ai assisté à la plupart de vos audiences — est celle du budget. Quand M. Grégoire a témoigné, j'ai été très surpris d'apprendre que le ministère ne savait pas combien il avait d'inspecteurs en 1992. Il ne pouvait pas faire de comparaison avec ce que disait le juge Moshansky, 1 400, alors que nous en avons un peu plus de 800 depuis cinq ans.

Ce qui m'inquiète, c'est que vous n'avez pas demandé quelles sont les projections. Pour ma part, j'ai entendu dire... J'ai participé à une séance d'information en février 2006 où j'ai demandé explicitement un exposé sur la réorganisation. La personne qui faisait la présentation pour Transports Canada avait des diapositives dont la plus inquiétante, à mon avis, était celle indiquant que le ministère s'attendait à un taux de 46 p. 100 de départs à la retraite. À l'époque — c'était en 2006 — le ministère prévoyait une réduction de 1 p. 100 du budget pendant chacune des trois années suivantes, puis une réduction de 5 p. 100 en 2008-2009. J'ai demandé à avoir cette diapositive mais, évidemment, on a refusé de me la donner. On m'a dit cependant que les plans étaient fondés sur ces projections et on a ajouté : « Avec l'élection du gouvernement conservateur, ça risque d'être pire ».

C'est pour cette raison que je m'inquiète car vous ne vous êtes pas penchés sur ces chiffres. Vous avez simplement parlé de 140. Vous devriez demander cette diapositive qui donnait les projections de la direction car je pense que c'est la question cruciale sur laquelle vous devriez vous pencher.

**M. Peter Julian:** Merci. Il est clair que vous parlez ici d'une réduction cumulative d'au moins 10 p. 100, et le document divulgué cette semaine fait également état d'une réduction plus importante par l'attrition. C'est à l'évidence très préoccupant du point de vue de l'intérêt public.

Je voudrais revenir sur cette question de représailles. L'Association des pilotes fédéraux du Canada a soulevé certaines préoccupations sur le fait qu'elle venait témoigner. Madame Brazier et monsieur Whalen, vous avez parlé de représailles éventuelles.

Je vais commencer avec M. Balnis mais je vous demanderai à tous de répondre : craignez-vous des représailles? Y en a-t-il eu dans le passé, quand le SCFP a comparu devant ce comité? Y a-t-il eu des répercussions à la suite de vos comparutions sur cette question ou sur d'autres?

**M. Richard Balnis:** Nous avons comparu devant le comité le 20 juin au sujet du nombre d'agents de bord dans les avions, c'est-à-dire de ce que j'appelle la question du 1 sur 50. Trois semaines plus tard, nous avons reçu une lettre de Transports Canada indiquant que notre comportement n'était pas professionnel et que notre accès aux représentants de Transports Canada serait limité à l'avenir. Nous en avons parlé au ministre et cette décision a été levée peu après, en novembre. Nous nous attendons à une réaction aussi glaciale de Transports Canada à notre comparution d'aujourd'hui. De fait, nous ne sommes pas accompagnés aujourd'hui d'un représentant élu des employés d'une compagnie aérienne parce que nous soupçonnons qu'il ferait l'objet de représailles à la suite de notre témoignage.

Nous avons même songé à cacher les noms des compagnies aériennes dans notre mémoire pour protéger nos membres mais, comme le disait M. Rubin, cela aurait été à l'encontre du but visé. Nous avons donc désigné nommément Air Canada, Transat, Calm Air, et nous y défendrons nos membres si c'est nécessaire avec tous les moyens à notre disposition. Nous l'avons fait dans le passé et nous continuerons de le faire.

Dans un cas, concernant une employée d'une compagnie aérienne critiquant sévèrement les SGS, nous avons dû nous adresser au Conseil canadien des relations industrielles pour préserver son emploi. Elle l'a conservé mais elle n'est pas ici aujourd'hui précisément pour cette raison, parce que nous ne voulons pas en faire une cible.

Quand on passe de la théorie à la pratique, quand on passe du château théorique à la production pratique, ce dont Dax Air et d'autres sont venus vous parler, c'est là que les gens se mettent à parler.

Je peux d'ailleurs ajouter que j'ai reçu beaucoup de courriels et d'enveloppes brunes d'inspecteurs m'implorant de soulever ces questions car ils craignent de perdre leur emploi s'ils le font eux-mêmes. Pensez-vous que nous vivons dans une culture non punitive quand les gens n'osent pas évoquer publiquement les problèmes? Nous en sommes très loin.

Je suis tout à fait prêt à répondre à d'autres questions à ce sujet, si c'est nécessaire, mais j'aimerais que mes collègues donnent également leur point de vue.

• (1620)

**M. Peter Julian:** Madame Brazier, vous avez mentionné la crainte de représailles et il est tout à fait choquant d'apprendre que le SCFP a fait directement l'objet de représailles quand il a comparu devant le comité. C'est très troublant et je pense que le comité devra se pencher là-dessus.

Craignez-vous des représailles pour avoir présenté aujourd'hui votre témoignage extrêmement important et convaincant?

**Mme Kirsten Brazier:** Nous avons fait l'objet de représailles, dans un mode mineur, dès que nous avons créé notre société. Comme il n'y a pas d'arbitre à qui nous aurions pu adresser nos préoccupations lorsqu'il y avait une contradiction entre la politique et la loi, nous avons été menacés. Au début, on nous a dit que nous ne pourrions pas obtenir notre certificat.

**M. Peter Julian:** Quand vous dites que vous avez été menacés, de quoi s'agissait-il?

**Mme Kirsten Brazier:** Eh bien, quand vous avez investi tout votre argent dans l'achat, l'assurance et la réparation d'un avion pour vous préparer à lancer... Nous demandions la certification de notre société et, bien sûr, nous voulions suivre les procédures à la lettre pour respecter les normes. Au début — et il y a beaucoup d'autres

exemples — nous avons eu des difficultés avec les différents inspecteurs et avec le ministère qui s'occupaient de notre certification et nous ne pouvions nous adresser à personne pour les régler. Essentiellement, la réponse à notre dilemme était « Vous devez faire X pour obtenir Y », c'est-à-dire obtenir notre certificat.

Il y a eu d'autres exemples concernant des exploitants pour qui nous avons travaillé. Quand Transports Canada voulait intégrer dans son manuel des politiques qui n'étaient pas conformes à la loi et que nous demandions une médiation ou une opinion indépendante au sujet de la loi, on nous a dit dans un cas — en fait, on l'a dit directement à l'exploitant — qu'il ferait l'objet d'une vérification très sérieuse et très approfondie s'il continuait avec le type de manuel que nous avons.

**Le président:** Monsieur Fast.

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

Avant de poser mes questions...

**Un témoin:** Puis-je dire quelque chose à ce sujet?

**Le président:** Peut-être en réponse à une autre question.

Monsieur Fast.

**M. Ed Fast:** Avant de poser mes questions, monsieur le président, puis-je demander d'abord à M. Julian de déposer devant le comité un exemplaire du rapport qu'il a cité concernant une réduction de 46 p. 100 du nombre d'inspecteurs? Il a parlé d'attrition et, dans son lexique, j'ai l'impression que c'est équivalent à une réduction nette d'effectif. D'après moi, l'attrition désigne le départ naturel, à cause de l'âge ou de la retraite, d'employés qui seront normalement remplacés, mais je suis sûr que M. Julian a sa propre définition.

Deuxièmement, puis-je demander à M. Balnis de déposer devant le comité les enveloppes brunes dont il a parlé? On a fait grand cas de la transparence et M. Rubin a souligné avec force son importance. Évidemment, si l'on parle d'enveloppes brunes, nous devrions savoir ce qu'elles contenaient pour savoir si les allégations sont justifiées.

Je passe maintenant aux questions. Dois-je comprendre, madame Brazier, que vous faites une différence entre les petits exploitants — les taxis aériens — et l'industrie du transport aérien? J'ai cru comprendre que votre secteur, celui des petits exploitants, n'est pas prêt à la mise en œuvre des SGS? Est-ce bien cela?

• (1625)

**Mme Kirsten Brazier:** Permettez-moi d'apporter une précision. Quand vous nous rétrécissez en parlant de « petits exploitants »... Nos sociétés n'ont peut-être qu'un ou deux avions mais je peux vous dire que le secteur du taxi aérien et des OMA dépasse largement le secteur classique du transport aérien et des navettes. Nous contribuons plus au produit intérieur brut que les grandes compagnies aériennes dont les revenus et les profits partent tous à l'étranger. Je crois donc pouvoir dire que nous sommes en fait une très grande partie du secteur touché...

**M. Ed Fast:** Je ne voulais pas laisser entendre que vous n'êtes pas un secteur important. Je demandais simplement si vous faites une distinction entre ce grand secteur des petits exploitants et le secteur classique des grandes compagnies.

**Mme Kirsten Brazier:** Si vous examinez la répartition des RAC et la manière dont ils sont structurés, vous verrez que chaque partie des RAC est très différente. Le taxi aérien, l'aviation de travail, les exploitants privés, les compagnies aériennes et les navettes sont tous très différents et c'est pourquoi chacun a sa propre structure de réglementation.

**M. Ed Fast:** Mais vous estimez que votre secteur, celui des petits exploitants, n'est pas encore assez mûr pour la mise en œuvre des SGS?

**Mme Kirsten Brazier:** On peut dire ça.

**M. Ed Fast:** Vous ne dites pas que les compagnies aériennes ne devraient pas envisager de mettre en œuvre les SGS, ce qu'elles ont d'ailleurs déjà fait. Et vous ne dites pas qu'elles devraient abandonner les SGS, n'est-ce pas?

**Mme Kirsten Brazier:** Nous ne disons rien au sujet des autres. Nous ne pouvons parler que de notre cas particulier d'exploitant d'un service de taxi aérien. Notre position est que le SGS est un bon outil d'affaires mais n'est pas quelque chose qu'on peut légiférer pour amener l'industrie à penser sécurité.

Je crois que c'est ce que nous avons dit.

**M. Ed Fast:** Merci beaucoup, c'est très utile.

Je m'adresse maintenant aux autres témoins. Appuyez-vous les SGS en principe, comme système qui permettra d'améliorer la sécurité du transport aérien à condition qu'il y ait une supervision adéquate?

Monsieur Balnis.

**M. Richard Balnis:** Ce n'est pas la bonne question. Il ne faut pas parler de théorie. Il faut parler de la manière dont le système est mis en œuvre actuellement. Notre réponse... Sommes-nous contre les SGS, sommes-nous contre leur utilisation adéquate par les employeurs eux-mêmes, pour avoir un plan de sécurité et une politique? Vous verrez dans les onglets ce qui est nécessaire : des employés formés et des procédures documentées. On pourrait croire que c'est ce que font déjà les compagnies aériennes mais, si nous sommes résolument opposés aux SGS tels qu'ils actuellement mis en œuvre par TC, c'est parce qu'il faut apporter des changements fondamentaux à la loi pour qu'ils fonctionnent correctement.

**M. Ed Fast:** Très bien. Dans le bon contexte, vous approuvez les SGS.

**M. Richard Balnis:** Pas le bon contexte, les bons éléments.

**M. Ed Fast:** D'accord, avec les bons éléments.

J'ai parlé de supervision réglementaire.

**M. Richard Balnis:** Non, monsieur. Ce qui était étonnant quand...

**M. Ed Fast:** J'aimerais avoir des réponses.

**M. Richard Balnis:** Il faut trois éléments.

**M. Ed Fast:** D'accord. Dites-moi rapidement ce qu'ils sont.

**M. Richard Balnis:** Il faut conserver le cadre réglementaire, il faut réparer les SGS et il faut assurer une supervision réglementaire. Actuellement, si vous n'avez pas le bon SGS, ça ne marchera pas, en pratique.

**M. Ed Fast:** Je m'adresse maintenant à M. Rubin.

Êtes-vous foncièrement opposé aux SGS ou est-ce le contexte dans lequel ils sont mis en œuvre auquel vous vous opposez?

**M. Ken Rubin:** Ce n'est pas une question piège, je l'admets, et je m'y oppose. C'est un alphabet de mauvais aloi. C'est une question d'optique ou d'absence d'optique. En fait, c'est consternant.

Transports Canada prétend depuis 1998 qu'il détient le pouvoir législatif d'aller de l'avant envers et contre tout et d'appliquer une philosophie complètement nouvelle qui n'a pas beaucoup de valeur. Si vous éliminez certaines des assises du côté réglementaire et que vous constatez l'échec après avoir fait un essai, vous devez vous demander pourquoi vous avez échoué. Pourquoi rédigeons-nous toute cette paperasse et consacrons-nous tout ce temps en exerçant des pressions sur les compagnies aériennes pour qu'elles mettent ce système en œuvre envers et contre tout?

**M. Ed Fast:** Donc, vous êtes contre les SGS?

**M. Ken Rubin:** Non, je n'ai pas dit ça. Ne me...

**M. Ed Fast:** Oh, je croyais que c'est ce que vous aviez dit. Désolé.

**M. Ken Rubin:** Non, vous présentez tout en noir et blanc. Nous, nous disons qu'il y a des zones grises dans la bureaucratie et je vous dis qu'il faut comprendre que ce système a tellement de défauts que ce n'est pas une question de pour ou contre. Il faut se dire que, s'il a tant de défauts et pose tant de problèmes, c'est peut-être le moment d'arrêter et de tout recommencer. Il ne s'agit pas d'être pour ou contre quoi que ce soit.

• (1630)

**M. Ed Fast:** Je vous remercie de cet éclaircissement.

Nous avons déjà accueilli un certain nombre de témoins et, évidemment, tout le monde a un avis différent. Il y a ceux qui n'aiment absolument pas les SGS et il y a ceux qui y sont très favorables. Il y en a qui appuient le projet de loi C-6 et les SGS. Il y en a qui aiment les SGS et qui voudraient que le projet de loi soit modifié pour imprimer un peu plus de rigueur au cadre réglementaire, pour garantir qu'il y aura des inspecteurs, etc.

Quand je pense à tous les témoins qui se sont présentés, j'ai tendance à accorder plus de crédit à ceux qui ont le plus à perdre dans l'affaire. À mon avis, ce sont les pilotes dont les avions risquent de s'écraser et qui risquent de perdre la vie si les SGS ne marchent pas. Nous avons entendu les représentants de l'Association canadienne des pilotes de ligne et de l'Association des pilotes d'Air Canada qui ont exprimé un avis très favorable sur les SGS et sont satisfaits que leurs employeurs les aient adoptés. Certes, ils ont exprimé certaines préoccupations et ils ont parlé de supervision réglementaire. Je pense que nous traiterons de ces questions dans les amendements que nous présenterons.

Toutefois, l'une des choses importantes qu'ils nous ont dite est qu'ils ne sont pas favorables à une loi protégeant les dénonciateurs car, selon eux, une telle loi irait à l'encontre des SGS. Par contre, ils sont très favorables aux dispositions d'immunité du projet de loi C-6.

Comme vous êtes l'un de ceux qui ont exprimé un avis assez général sur tout le système des SGS, monsieur Rubin, c'est à vous que je vais m'adresser. Que répondez-vous aux gens mêmes qui pilotent les avions et qui sont à l'évidence des experts? Ils ont fait beaucoup de recherches sur ce système. Ils ont participé à sa mise en œuvre. Or, ils y sont favorables alors que vous n'êtes pas très chaud.

**M. Ken Rubin:** Je ne suis même pas tiède.

Je traite avec beaucoup de dénonciateurs. En fait, certaines personnes me qualifient de dénonciateur permanent, sur des questions telles que les implants mammaires, la sécurité, etc. Vous avez des gens très courageux devant vous aujourd'hui. Vous avez de petits exploitants qui sont venus s'exprimer et je sais qu'ils feront face à des représailles.

Le secteur du taxi aérien a connu ces problèmes dans le passé et n'a pas été pris assez au sérieux par Transports Canada. Vous avez un syndicat qui est monté en première ligne. J'ai déjà vu ça souvent et je peux vous dire qu'il n'y a pas de protection adéquate. Votre gouvernement a commencé à y faire quelque chose avec sa Loi sur la responsabilité fédérale car il a compris que, si les gens se mettent à dire la vérité, ils auront besoin d'une certaine protection et c'est en partie ce que leur donne votre Loi.

J'en arrive à votre question. Ce n'est pas ou, ou, tout comme ce n'est pas un système totalement volontaire. C'est très bien, l'immunité, mais un pilote peut faire une erreur et il peut y avoir des erreurs humaines. Les autres pilotes estiment peut-être que certains des leurs ne sont pas tout à fait à la hauteur. Je pense qu'il faut un système...

**M. Ed Fast:** Est-ce que vous prenez l'avion de temps en temps?

**M. Ken Rubin:** Non, je ne prends pas l'avion mais j'ai parlé à des pilotes...

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Fast...

**M. Ken Rubin:** Je ne sais pas si c'est pertinent mais je m'envoie en l'air autrement.

Le fait est — et je n'ai jamais été membre d'aucun parti — qu'on ne peut pas créer un système d'immunité à 100 p. 100. Il faut accorder une protection aux dénonciateurs car les pilotes aussi ont besoin de cette soupape. Ça doit être intégré au système. C'est l'une des raisons pour lesquelles ils ne veulent pas divulguer les bandes car, dans l'affaire de Swissair comme dans d'autres, quand les gens sont sous pression... Il arrive que les pilotes ne fassent pas le meilleur travail possible. Il se pourrait que des membres de leurs familles ou d'autres personnes veuillent savoir ce qu'ils ont fait et ça devrait être possible.

Je ne pense pas que 100 p. 100 des pilotes soient si favorables aux SGS qu'ils ne voient pas plus loin que le bout de leur nez et ne sont pas conscients qu'il y va de plus que leur seule protection.

**Le président:** Monsieur Bélanger.

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

Je voudrais revenir sur la question de M. Fast au sujet des pilotes. Je pense que les agents de bord sont dans les mêmes avions, et parfois aussi des passagers, voyez-vous. Je pense que les agents de bord sont très bien représentés aujourd'hui. Notre rôle à nous est de nous assurer que les passagers le sont autant, du point de vue de la sécurité. Ce ne sont pas seulement les pilotes qui sont concernés.

**Une voix:** Ce n'est pas ce que je voulais dire.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Moi non plus, c'est simplement quelque chose que j'ajoute.

Le fait que le représentant des agents de bord nous dise que ceux-ci ont de sérieuses réserves me semble mériter autant d'attention que l'opinion des pilotes.

Je vous remercie, monsieur Rubin. Je sais que vous connaissez bien le système. Je me suis penché attentivement sur l'article 43 et

l'article 24 et sur la manière dont ils sont reliés. Si c'est nécessaire, je soupçonne que certains partis d'opposition présenteront peut-être un amendement si le gouvernement ne le fait pas. Merci de ce que vous avez dit.

Madame Brazier, si jamais vous faites l'objet de représailles à la suite de votre comparution, j'aimerais que vous vous engagiez à en parler à certains des membres de ce comité qui seront peut-être encore ici à ce moment-là. Je ne suis pas sûr de partager votre opinion à ce sujet mais, si jamais il y a des représailles, j'espère que vous prendrez la peine de réagir de manière appropriée et d'alerter les membres du comité, individuellement ou par le truchement du président.

Puis-je avoir votre engagement à ce sujet?

● (1635)

**Mme Kirsten Brazier:** Je peux vous garantir que, s'il y a des menaces ou des représailles, le monde entier en sera informé, et je vous remercie de ce que vous avez dit.

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

Je remercie le SCFP de son mémoire qui est assez long, certes, et contient beaucoup d'informations, y compris dans l'annexe, que nous examinerons attentivement.

Je voudrais parler des pages 17 à 19 portant sur la délégation du pouvoir d'établissement des règles à des instances privées. Vous voudriez à l'évidence que les dispositions pertinentes soient retirées et, si elles ne le sont pas, vous avez même proposé un amendement — numéro 14 à la page 19. Si nous ne pouvons pas faire retirer ces dispositions, vous demandez que l'on désigne « des organisations qui œuvrent dans des secteurs reconnus comme non commerciaux et à faible risque de l'industrie de l'aviation ». Que voulez-vous dire exactement par « des secteurs non commerciaux de l'industrie de l'aviation »?

**M. Richard Balnis:** Je croyais connaître la réponse à cette question avant d'avoir discuté lundi avec M. Jenner, ici même à Ottawa. C'est l'auteur de l'étude de la Helicopter Association of Canada, à l'onglet 10. Il m'a dit que, selon lui, lui-même et la CBAA, malgré leurs témoignages, ne seraient pas des organisations désignées si le projet de loi était adopté et que, de toutes façons, Transports Canada pourrait leur déléguer certaines fonctions avec ou sans cette disposition. Il a donc dit que la disposition s'appliquerait seulement à ce dont a parlé M. Preuss, la création d'un collège de pilotes d'ultralégers.

Si tel est le cas, son interprétation de la désignation n'est pas la même que la mienne car je pensais que la CBAA et la Helicopter Association of Canada seraient des organisations désignées, sans exception.

À mon avis, non commerciaux veut dire qu'il n'y a pas de passagers payants.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Donc, les militaires...

**M. Richard Balnis:** Ils ne relèvent pas de la Loi sur l'aéronautique, si je ne me trompe. Ils ont leur propre système. Ils représentent une sorte d'organisation désignée extrême qui fait ce qu'elle veut.

La CBAA fait voyager en avion les présidents de grandes sociétés et on pourrait penser que ces personnes tiennent à leur sécurité.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Ce ne sont pas des clients payants mais c'est quand même commercial.

C'est une zone grise.

**M. Richard Balnis:** Ce n'est pas clair, en tout cas.

•(1640)

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je voudrais profiter du temps qui me reste pour aborder une question qui n'a pas encore été soulevée. Comment les SGS sont-ils mis en place? Y a-t-il un échange de correspondance? Y a-t-il des rapports, des lettres, des notes de service, des réunions? Qui y participe? Les agents de bord ont-ils leur mot à dire? Leur demande-t-on leur avis? Demande-t-on l'avis des pilotes? Y a-t-il des réunions et les inspecteurs y participent-ils?

Avez-vous une idée de la manière dont ces systèmes sont mis en place? Il pourrait être utile de le savoir pour comprendre comment les systèmes seront exploités et fonctionneront.

**M. Richard Balnis:** Vous verrez dans les documents, bien que nous n'en ayons pas parlé, que les règlements ont été adoptés le 15 juin 2005, sans attendre le projet de loi C-6, en vertu d'un pouvoir existant. Le même jour, les règlements ont été exemptés.

Le document de l'onglet 5, si je ne me trompe, a ensuite été utilisé pour une période de démarrage de trois ans et chaque transporteur a dû faire certaines choses pour respecter certaines échéances. Transports Canada intervient dans le processus pour s'assurer qu'il a fait ceci ou cela. S'il ne respecte pas un échéancier, il est menacé de suspension.

Chaque société a son propre processus. À Air Canada, nous avons eu des réunions mensuelles mais ça fait un an et demi que nous n'y participons plus parce que nous avons posé des questions gênantes.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Y avait-il des inspecteurs à ces réunions?

**M. Richard Balnis:** À l'époque, il y avait une bagarre entre Transports Canada et Air Canada et les inspecteurs n'étaient pas là. Pendant un an, environ, les inspecteurs n'ont pas été représentés. Lors de ces réunions, nous avons soulevé des questions telles que l'application du Code canadien du travail aux SGS, ce qui n'intéressait pas Air Canada. Les inspecteurs n'étaient pas là.

Si je comprends bien, les compagnies aériennes feront l'objet d'une vérification. Les inspecteurs iront sur place demander si l'on a respecté les exigences de l'instruction relative au personnel, de l'onglet 4. Ensuite, il y aura une évaluation.

Nous ne serons pas invités à ces réunions par Transports Canada. Nous n'y serons pas invités par le transporteur aérien. Transports Canada considère qu'il doit traiter avec le détenteur du certificat et nous ne serons pas invités.

Nous rencontrerons peut-être Transports Canada séparément. En fait, nous avons demandé en décembre 2006 comment le ministère approuvait les exigences du Code canadien du travail dans le cas des compagnies aériennes. Cinq mois plus tard, nous n'avons toujours pas de réponse. On nous a téléphoné il y a deux mois pour savoir si nous voulions encore connaître la réponse. J'ai dit que oui mais je n'ai toujours rien reçu.

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

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

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

Je vous remercie d'être présents à notre rencontre. Vos informations sur le projet de loi sont très utiles.

Je m'adresse d'abord à M. Balnis. Afin de bien situer votre implication dans l'ensemble de l'industrie, je voudrais que vous me

décriviez rapidement tous les membres que vous représentez au sein du Syndicat canadien de la fonction publique, soit les pilotes, les inspecteurs, les agents de bord. Les entreprises sont-elles toutes concernées? Je voudrais que vous me décriviez rapidement l'étendue des membres du syndicat que vous représentez.

[Traduction]

**M. Richard Balnis:** Le SCFP représente 550 000 employés du secteur public et du secteur privé. Nous sommes essentiellement un syndicat du secteur public — municipalités, conseils scolaires, hôpitaux. En 1986...

[Français]

**M. Robert Carrier:** Parlez-moi seulement du domaine aérien, s'il vous plaît.

[Traduction]

**M. Richard Balnis:** Oui. En 1986, les agents de bord se sont joints au SCFP. Ils sont avec nous depuis 21 ans et je travaille avec eux depuis 21 ans.

En ce qui concerne les compagnies aériennes, nous ne représentons qu'un petit nombre d'employés des petits aéroports. Par exemple, l'aéroport de Sudbury est un aéroport municipal et ses employés font partie du SCFP. Même chose pour les employés de l'aéroport de Hamilton.

À part les agents de bord, nous sommes peu présents dans le secteur de l'aviation. Nous ne représentons pas les inspecteurs ni les pilotes ou les mécaniciens. Nous représentons exclusivement les agents de bord ainsi que les employés de la catégorie d'aéroports dont je viens de parler.

Nous représentons aussi d'autres travailleurs fédéraux, comme les débardeurs du port de Montréal, mais ça n'a rien à voir avec l'aviation. Dans le secteur de l'aviation, ce sont presque uniquement des agents de bord. Et nous avons aussi des travailleurs du secteur fédéral.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Vous connaissez aussi les petites entreprises comme DaxAir Inc., dont vous représentez aussi les agents de bord.

[Traduction]

**M. Richard Balnis:** Non. Il n'est pas obligatoire d'avoir des agents de bord dans les appareils de moins de 20 places. Il n'y a pas d'agents de bord pour les RAC 705, 703 et 704. Nous ne pourrions pas représenter quelqu'un qui n'est pas là.

[Français]

**M. Robert Carrier:** D'accord, merci.

Maintenant, je voudrais savoir ce que vous pensez des organismes désignés qui sont inclus dans le projet de loi, au sujet desquels on n'a pas beaucoup d'éléments dans votre rapport, je crois. Que pensez-vous de la création d'organismes désignés?

[Traduction]

**M. Richard Balnis:** Nous étions très préoccupés par cette question. Je crois qu'on a demandé à la CBAA si c'était de l'autoréglementation. Aux onglets 8 et 9, nous présentons les règlements qui existaient avant la CBAA et ceux qui existent depuis. Comme vous pouvez le voir à la page 17, elle possède des pouvoirs énormes semblables à ceux du gouvernement. Elle contrôle des questions telles que les procédures de sécurité en cabine et la durée des vols et des affectations des pilotes. Les PPC sont devenus moins rigoureux en conséquence. Ils peuvent maintenant être délivrés par quelqu'un d'autre que le ministre. Ils décident eux-mêmes. Le système de gestion des risques liés à la fatigue peut remplacer complètement les règlements.

Quand il s'agit de sécurité publique, nous pensons que la réglementation devrait relever du gouvernement et non pas d'une organisation désignée. Qu'est-ce qui viendra après? Les aéroports? En 2006, à Halifax, on parlait des exploitants de services aériens commerciaux.

Nous sommes très inquiets quand on confie ces fonctions publiques importantes à un organisme désigné. Voilà pourquoi nous avons proposé deux possibilités — soit supprimer ça complètement, soit le rendre beaucoup plus rigoureux et plus restreint. Nous croyons comprendre que le gouvernement proposera un amendement à ce sujet. Comme l'a dit M. Preuss, pendant six ans ils n'ont pas compris vos préoccupations. La situation changera peut-être avec l'amendement s'il correspond à ce que nous souhaitons mais il faudra fortement circonscrire jusqu'où ça ira dans le secteur.

• (1645)

[Français]

**M. Robert Carrier:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Il vous reste une minute.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Madame Brazier, à la lumière de la lecture que vous avez faite du projet de loi, avez-vous l'impression que des organismes désignés pourraient dorénavant implanter le Système de gestion de la sécurité dans votre entreprise, en plus de ce que vous faites déjà sur le plan de la sécurité?

[Traduction]

**Mme Kirsten Brazier:** Veuillez m'excuser, pouvez-vous...

[Français]

**M. Robert Carrier:** Le projet de loi inclut des organismes désignés qui pourraient représenter le ministère des Transports pour l'implantation du Système de gestion de la sécurité chez plusieurs petits exploitants. De grandes entreprises ont déjà développé elles-mêmes leur système de gestion, mais l'organisme désigné pourrait l'implanter dans différentes entreprises.

Est-ce là ce que vous avez perçu dans le projet de loi?

[Traduction]

**Mme Kirsten Brazier:** Nous ne connaissons pas d'autres exploitants comme nous qui ont ce genre de système. Un projet d'essai a été réalisé auprès de quelques exploitants qui n'étaient pas représentatifs de tous le secteur du taxi aérien. En ce qui concerne les compagnies aériennes, comme ce n'est pas notre secteur, je préfère laisser M. Balnis dire ce qu'il a à dire. Nous ne sommes pas favorables à une organisation désignée. C'est le gouvernement qui doit nous tenir redevables du respect de la loi.

En fait, ils confient réellement la responsabilité de choses telles que les PPC à des organisations indépendantes. Nous avons des réserves à ce sujet.

**Le président:** Monsieur Storseth.

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

Je dois dire tout d'abord que le rôle du comité est à mon avis d'examiner objectivement ce projet de loi, tous ensemble, en essayant de nous concentrer sur ce que beaucoup de témoins ont appelé la création d'une culture de la sécurité — pas vraiment sa création, d'ailleurs, puisqu'elle existe déjà dans le secteur du transport aérien au Canada, mais son renforcement — afin de faire de nous des chefs de file mondiaux sur ce plan, comme disait l'OACI.

Je dois admettre que je suis un peu surpris. Comme l'a dit M. Fast, nous avons entendu plusieurs types de témoins. Je conviens que certains ont exprimé un avis négatif sur les SGS mais, même parmi eux, certains ont dit qu'ils les approuvaient en théorie, comme le juge Moshansky.

Nous avons entendu des représentants des associations de pilotes qui sont tous en faveur des SGS. Je reçois continuellement des messages et des courriels d'associations de pilotes et de pilotes individuels. J'ai malheureusement l'occasion de prendre assez régulièrement l'avion. Je parle régulièrement aux agents de bord et aux pilotes d'Air Canada et de WestJet qui semblent tous penser que c'est une bonne idée.

Évidemment, certains ne sont peut-être pas aussi au courant que d'autres des détails mais ceux à qui j'en parle semblent penser que c'est un bon système, au moins en théorie, surtout si l'on conserve les règlements en vigueur actuellement, qui font du Canada l'un des pays les plus sûrs au monde sur le plan du transport aérien.

Cela dit, je veux savoir comment vous réagissez à cela.

Monsieur Rubin, je serai à vous dans un instant.

Madame Brazier, je veux vous demander quelque chose qui ne laisse pas de me préoccuper, les menaces de représailles. Je suis peut-être naïf à ce sujet mais de quel type de représailles voulez-vous parler? Avez-vous déjà fait l'objet de telles menaces dans le passé?

• (1650)

**Mme Kirsten Brazier:** [Inaudible]... notre secteur. Donc, notre sort dépend du gouvernement.

**L'hon. Joseph Volpe:** Puis-je demander un éclaircissement, monsieur le président?

**Le président:** Je vous en prie, monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Je ne veux pas interrompre mon collègue mais je veux m'assurer que nos questions et réponses sont empreintes d'exactitude.

On a mentionné le juge Moshansky. Je pourrais relire le compte-rendu de la séance pour confirmer ce qu'il a dit devant le comité. Il n'a pas dit ce que suggère M. Storseth. En fait, il a approuvé...

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Un rappel au règlement, monsieur le président.

Il y a un débat à ce sujet et il y a beaucoup de déclarations du juge Moshansky que je pourrais citer moi aussi. Il a dit que si le SGS avait existé, l'incident de Dryden ne se serait probablement jamais produit. Dans son rapport original, il a déclaré qu'un certain système de gestion serait une bonne chose. Il y a donc un débat à ce sujet et M. Stroseth à la parole.

**L'hon. Joseph Volpe:** Ce n'est pas une question de débat. C'est ce qu'il a dit ici qui...

**Le président:** Je décide que c'est une question qui reste en suspens et j'invite madame Brazier à finir sa réponse.

**M. Brian Storseth:** Un rappel au règlement. Je voudrais m'assurer que tout mon temps de parole n'a pas été utilisé...

**Le président:** Monsieur Storseth, nous avons arrêté le chronomètre.

Madame Brazier.

**Mme Kirsten Brazier:** Comme je l'ai dit, notre droit de travailler, de gagner un revenu et de récupérer une partie de l'investissement considérable que nous avons fait dans notre entreprise dépend du gouvernement. Le gouvernement détient le pouvoir ultime de retirer, de modifier ou de restreindre notre droit d'exploitation. Apparemment, comme nous l'avons découvert, il a de droit de modifier les documents à sa guise, en faisant complètement fi des normes. Donc, quand nous parlons de représailles, nous ne voulons pas dire que quelqu'un va venir nous briser les rotules — nous l'espérons, en tout cas. Nous voulons dire que nous avons peur de perdre notre droit d'exploitation car, dans ce cas, que nous resterait-il?

Cela répond-il à votre question?

**M. Brian Storseth:** Avez-vous déjà connu ça dans le passé ou connaissez-vous ça maintenant?

Je ne veux pas susciter de confrontation.

**Mme Kirsten Brazier:** Non, je vous comprends. Vous essayez d'aller au fond des choses.

Comme je l'ai dit un peu plus tôt, quand nous sommes allés chercher le certificat de notre société, c'était probablement très peu de temps avant le lancement prévu de nos opérations et ça faisait plusieurs mois déjà que nous réclamions une médiation car il y avait une divergence entre la politique et le règlement. Le litige est remonté jusqu'en haut de la pyramide, de l'inspecteur local jusqu'au directeur de région, et nous n'avons jamais obtenu satisfaction. Jusqu'à la fin, comme je l'ai dit, on nous a menacé de nous retirer notre certificat.

Un autre exploitant pour qui nous faisons du travail a été menacé. On lui a dit qu'il ferait l'objet d'une vérification très approfondie s'il continuait à utiliser notre société pour préparer ses manuels. Nous lui avons répondu que, si sa société respectait les normes, Transports Canada pouvait bien venir faire une vérification chez lui pendant six mois, ça n'aurait aucune importance.

**M. Brian Storseth:** De qui provenaient ces menaces? D'un employé de Transports Canada?

**Mme Kirsten Brazier:** Non, de divers services au sein de Transports Canada. Nous ne pouvons pas en désigner un en particulier. C'était de l'ensemble du ministère.

**M. Brian Storseth:** Si vous faites l'objet de menaces à cause de votre comparution devant le comité, soyez certaine que tout le monde ici sera plus que ravi de se pencher sur la question.

Monsieur Rubin, je crois comprendre que vous n'approuvez pas les systèmes de gestion de la sécurité, comme vous avez dit, ou est-ce que je vais trop loin en disant ça?

**M. Ken Rubin:** Non, je suis tout à fait en faveur de la prévention, d'une meilleure compréhension des normes par les compagnies aériennes, pour améliorer la situation, et d'une collaboration avec les instances de réglementation. Mais c'est la nature de la bête publique, voyez-vous. Il y a cette personne appelée Transports Canada, tout comme il y a l'Agence canadienne de l'inspection des aliments ou la Commission de la sécurité nucléaire. Ce sont des instances de réglementation. Elles ne sont pas là simplement pour caresser les entreprises dans le sens du poil. Elles sont là pour s'assurer que certains règlements sont appliqués quand il y a des infractions. On joue peut-être un peu trop facilement avec les mots ici.

Vous avez aussi mentionné une culture de la sécurité, tout comme les pilotes et tout le monde. Toutefois, quand on y ajoute une culture du secret, c'est de la dynamite car le public ne va pas le tolérer.

Transports Canada a franchi la ligne avec les SGS et c'est ça le problème. Il a franchi la ligne en faisant preuve d'arrogance, en n'écoutant pas les gens, en prenant des décisions en secret et en excluant certaines personnes. Maintenant, il vient vous voir en disant : « Nous avons créé un merveilleux système, légalisez-le ». Légalisez la prostitution, légalisez les SGS.

Minute. Prenons le temps d'y réfléchir.

• (1655)

**M. Brian Storseth:** Je suis pas sûr qu'on veuille aller jusque-là, monsieur Rubin.

**M. Ken Rubin:** Le ministère veut quand même aller jusqu'à exclure le public de tout. Il veut aller jusqu'à abandonner les vérifications de réglementation. Il veut aller jusqu'à ce que plus personne n'ait accès à certains types de CADORS ou à d'autres éléments essentiels à la sécurité.

Il se trompe.

**Le président:** Merci.

Monsieur Bell.

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

Monsieur Balnis, vous avez mentionné la page 20 de votre rapport où vous dites que le SCFP estime que les SGS dans le secteur de l'aviation empiètent... Vous craignez qu'avant l'adoption du projet de loi C-6 « le SGS de l'aviation ait empiété sur d'autres législations importantes », dont le Code canadien du travail. Pourriez-vous brièvement...

Monsieur le président, je vais partager mon temps avec mon collègue M. Bélanger et je surveille le chronomètre.

**M. Richard Balnis:** Très brièvement — et c'est aussi une réponse à la question de M. Storseth au sujet des pilotes et des agents de bord parce que nous sommes dans les mêmes avions —, en juin 2002, à Francfort, la queue d'un avion a touché le sol. Une agente de bord se trouvait alors dans le cockpit, à tort. L'incident l'a traumatisée parce que le pilote s'était écrié : « Nous allons nous écraser ». Elle a pris un congé de maladie et n'est jamais revenue au travail.

Les pilotes ont produit un rapport dans le cadre de la politique non punitive faisant partie du SGS. Nous n'avons aucun problème avec le fait qu'il n'y ait pas eu de punition mais ce rapport n'a jamais été communiqué au comité de la santé et de la sécurité au travail. Air Canada a fait appel d'une instruction, appuyée par l'ACPA, de ne pas nous communiquer le rapport des pilotes. Voilà un exemple du secret abusif dont nous voulons parler.

Qu'il y ait des rapports non punitifs, fort bien mais, quand les choses sont aussi secrètes qu'il devient impossible de faire des investigations, on est dans une culture de sécurité dysfonctionnelle car la compagnie aérienne et le pilote peuvent garder secrètes des choses auxquelles nous devrions avoir accès.

Si vous pouvez corriger ça — et nous avons fait des recommandations à ce sujet —, vous ferez beaucoup pour régler le problème soulevé par M. Storseth. C'est un exemple très concret : nous sommes en litige depuis deux ans et demi pour obtenir ce rapport des pilotes afin d'achever nos investigations.

Et devoir forcer cette agente de bord à revivre son témoignage — Air Canada prétend qu'il n'y a jamais eu d'accident... C'était un événement de catégorie B ayant causé pour 10 millions de dollars de dégâts à l'appareil et nous ne pourrions pas obtenir le rapport? Il y a quelque chose qui ne va pas là-dedans. Ce n'est pas du SGS, c'est du secret.

**M. Don Bell:** Très bien. Je comprends. Merci.

Madame Brazier, j'ai un exemplaire d'une correspondance que vous nous avez fournie par le truchement de Transports Canada. Je crois comprendre que ça concerne les communications ainsi que le SGS.

Au fait, si je comprends bien les commentaires du juge Moshansky — je n'ai pas le texte sous les yeux mais je m'en souviens —, il parlait des SGS et des communications et disait que Transports Canada doit continuer. Autrement dit, les SGS ne doivent pas remplacer la surveillance par Transports Canada. Dans son esprit, il s'agissait d'améliorer le système existant et non pas de remplacer le rôle de Transports Canada par les SGS. C'est comme ça que j'interprète son opinion.

Vous avez exprimé vos préoccupations dans les documents que vous nous avez adressés et j'en ai mentionné plusieurs.

Vous dites d'abord que l'industrie n'a pas été correctement consultée. À la deuxième page de votre lettre du 13 mars, vous dites que très peu de compagnies aériennes ont été consultées. Si je ne me trompe, vous parlez de 1,6 p. 100 et 0,5 p. 100 — 9 sur 574.

Vous dites par ailleurs qu'il y a des infractions à la sécurité avec les SGS parce que l'autoréglementation ne marche pas et que beaucoup de compagnies aériennes s'en moquent à cause du coût et de la nécessité d'être compétitif. Les avions sont surchargés et il y a d'autres infractions.

Vous ai-je bien compris?

**Mme Kirsten Brazier:** Vous venez de dire beaucoup de choses. Tout d'abord, nous sommes une société de taxi aérien où il n'y a pas encore de SGS et je ne peux donc rien ajouter à ce sujet.

En ce qui concerne la surveillance, je crois que c'était l'intention mais nous affirmons que la surveillance dans le système actuel, qui est déficient, est inexistante. Tous ces incidents et la situation que nous avons décrite aujourd'hui ainsi que dans nos communications antérieures le confirment. Ça dure depuis des années. C'était déjà le cas quand on a publié le SATOPS. En fait, le ministère prétend que le Canada a le système le plus sûr au monde puis il publie un rapport de 50 ou 60 pages parlant de choses qui ne sont pas si sûres que ça.

● (1700)

**M. Don Bell:** Veuillez m'excuser, vous dites dans votre lettre que :

Les infractions à la sécurité sont tellement généralisées que les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et l'autoréglementation ne fonctionneront pas pour le moment dans notre secteur.

C'est ce que vous avez dit.

**Mme Kirsten Brazier:** Ce que nous disons, c'est qu'il faut commencer par appliquer les règlements. Nous voulions que ces choses-là soient réglées avant même de parler de SGS.

**M. Don Bell:** Au bas de la deuxième page de cette lettre, vous dites qu'on peut se demander « pourquoi le gouvernement essaye d'imposer ce processus par la force alors qu'il y a des préoccupations généralisées... »

Qu'est-ce qui vous fait dire ça?

**Mme Kirsten Brazier:** Si vous examinez la liste des témoins ayant participé à ces consultations, vous constaterez que nous sommes le premier et seul détenteur d'un RAC 703 — et je vous remercie à nouveau de nous avoir autorisés à comparaître aujourd'hui — pouvant parler de ces questions.

Comme je l'ai dit dans cette lettre du 22, je crois — celle dont vous parliez il y a une minute...

**M. Don Bell:** Je parlais de celle du 13 mai il y a aussi celle du 22.

**Mme Kirsten Brazier:** Non, c'est la lettre d'origine où nous parlons du cas test pour les SGS des grandes compagnies.

Je peux préciser aussi que nous avons demandé à ce que notre région participe aux essais. Nous étions d'accord car nous pensions que, si ce nouveau règlement devait nous être imposé, nous devrions participer à sa mise en application.

En fin de compte, le ministère a décidé, pour des raisons que j'ignore, que d'autres compagnies seraient préférables. Pourtant, quand on voit quelles compagnies ont participé aux essais, on constate d'après nos statistiques qu'elles ne sont pas représentatives de notre secteur qui est tellement vaste.

Nous avons appris de plusieurs sources que vous avez tous reçu un très gros document. Il ne nous a pas été adressé mais je suis sûr que vous l'avez vu et il est très gros.

On y affirme que Transports Canada a mené des consultations auprès du secteur pendant des années et des années, par le truchement du CCRAC, etc. Notre position est que les petits exploitants ne sont pas représentés par le CCRAC. On n'a pas tenu de réunions dans les petites collectivités du Nord. Nous ne sommes généralement pas informés quand il y a des réunions. Nous n'avons pas de budgets pour aller n'importe où au pays. Nous sommes dispersés partout au pays. Nous ne sommes pas dans les grandes villes comme Ottawa, Toronto ou Vancouver.

Donc, quand Transports Canada dit avoir consulté les deux plus grands secteurs au sujet des règlements, permettez-nous d'être sceptiques car nous savons que nous n'avons pas été consultés.

**Le président:** Monsieur Jean.



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

En entendant tous ces témoignages, j'ai l'impression qu'il y a beaucoup d'endroits où il pourrait y avoir des erreurs. Des erreurs pourraient être commises par les pilotes, par les équipes de maintenance, par la société elle-même avec ses politiques, et même à cause de tel ou tel type d'avion. Êtes-vous tous d'accord avec moi à ce sujet?

**Mme Kirsten Brazier:** Beaucoup de choses peuvent arriver n'importe où. Nous ne pouvons pas dire le contraire.

**M. Brian Jean:** Dans le cas présent, nous parlons d'avions et une erreur quelconque, commise dans les airs ou à terre, pourrait avoir de très graves conséquences. Convenez-vous que les erreurs sont généralement reliées à l'un de ces quatre domaines?

Madame Brazier.

**Mme Kirsten Brazier:** Je ne saisis pas bien votre question. En général, quand il y a un accident, il y a eu plus d'une erreur et je...

**M. Brian Jean:** Exactement, c'est précisément ce que je veux dire.

Il y a en fait beaucoup de choses différentes qui peuvent contribuer à une erreur causant un écrasement ou causant un accident. Vous êtes d'accord?

**Mme Kirsten Brazier:** Oui, je crois qu'on peut dire ça.

**M. Brian Jean:** Bien.

Je crois comprendre que vous avez eu certains problèmes avec Transports Canada. En août 2006, vous avez envoyé une lettre à Transports Canada dans laquelle vous faisiez des allégations sur le fait que certaines entreprises ne se conformaient pas aux règlements. Est-ce exact?

**Mme Kirsten Brazier:** Puis-je vous demander si vous parlez de la lettre de David Bayliss à Transports Canada?

**M. Brian Jean:** Je parle d'une lettre que vous avez envoyée pour vous plaindre...

**M. Peter Julian:** Un rappel au règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Julian, pour un rappel au règlement.

**M. Peter Julian:** Monsieur Jean a-t-il communiqué cette lettre au comité?

• (1705)

**Mme Kirsten Brazier:** Et pourrais-je voir une copie de cette lettre que nous aurions envoyée à Transports Canada?

**M. Peter Julian:** Oui, c'est tout à fait inacceptable si elle n'a pas été distribuée aux membres du comité.

**M. Ed Fast:** C'est ce que vous avez essayé de faire tout à l'heure, monsieur Julian.

**M. Peter Julian:** Et vous avez dit que c'était inacceptable, monsieur Fast.

**M. Brian Jean:** Veuillez m'excuser, c'est moi qui ai la parole, monsieur le président.

**Le président:** Ce n'est pas un rappel au règlement.

**M. Peter Julian:** Monsieur le président, vous avez rendu une décision contraire dans le passé. Si M. Jean cite une lettre, il doit la remettre aux membres du comité.

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je voudrais régler cette question. Tout d'abord, je suis responsable et transparent et je ne veux rien cacher au comité. Je

n'ai pas de lettre. J'ai une référence à une lettre dans une lettre de Transports Canada qui, je crois, venait de Mme Brazier.

**Mme Kirsten Brazier:** [*Inaudible*]

**M. Brian Jean:** Mais j'ai une question et je voudrais que vous y répondiez.

**Le président:** Madame Brazier.

**Mme Kirsten Brazier:** La raison pour laquelle je demande à voir cette lettre est que je ne pense pas qu'elle existe. Si elle existait, je le saurais car vous dites que j'en suis l'auteur.

Il s'agit d'une lettre de Dave Bayliss qui faisait référence à une autre lettre, et je crois qu'il y a eu une conversation au sujet d'une lettre, mais je demande à la voir car je ne crois pas qu'elle provenait de nous.

**M. Brian Jean:** Je ne sais pas si elle venait de vous. Il n'y a aucune référence à une lettre dans aucune correspondance en ma possession mais j'ai naturellement supposé qu'il y avait une lettre car, si je devais faire des allégations contre un autre secteur ou contre un concurrent, je les ferais certainement dans une lettre. C'était peut-être par téléphone.

Avez-vous fait des allégations à Transports Canada au sujet d'irrégularités commises par certains de vos concurrents?

**Mme Kirsten Brazier:** Nous n'avons jamais fait d'allégations précises au sujet de quiconque et c'est pourquoi je m'interroge au sujet de cette prétendue lettre qui était sous-entendue par Transports Canada. Dans une conversation récente, quelqu'un a mentionné cette lettre et je suis surprise de vous en entendre parler aujourd'hui.

Je répète que cette lettre n'existe pas, à ma connaissance. Si vous l'avez, j'aimerais en prendre connaissance car je ne sais pas que mon associé ou moi-même l'aient écrite.

Nous avons souvent exprimé notre frustration à Transports Canada au sujet de la situation dans notre secteur dont nous parlons aujourd'hui. Toutefois, je ne crois pas que vous trouverez le nom d'une entreprise quelconque dans notre documentation.

**M. Brian Jean:** Bien. Voici ma question. Vous avez formulé une plainte ou fait une série d'allégations dans le passé au sujet de la sécurité dans votre secteur du transport aérien, n'est-ce pas?

**Mme Kirsten Brazier:** Je ne...

**M. Brian Jean:** Apparemment... J'ai copie d'une correspondance indiquant que, suite à vos allégations, Transports Canada a procédé à l'inspection de 11 exploitants et de 27 avions dans le nord de l'Ontario. Des infractions relativement mineures ont été relevées mais on n'a eu aucune indication de problèmes généralisés concernant la sécurité. Voilà pourquoi j'aimerais savoir si vous avez ou non fait de telles allégations sur des problèmes de sécurité.

**Mme Kirsten Brazier:** Je ne vois pas pourquoi Transports Canada ciblerait une région particulière de notre pays. Je pourrais vous suggérer de demander à Dave Bayliss une copie de cette documentation qui est censée exister. Nous avons toujours affirmé que nos préoccupations concernent le secteur dans son ensemble, partout au Canada et pas dans une région particulière ni au sujet d'une entreprise particulière. Vous pourriez peut-être demander à David Bayliss de comparaître et de produire cette lettre.

**M. Brian Jean:** Ce n'est pas la question.

Vous avez un avion, n'est-ce pas? Votre société — votre associé et vous-même — exploite un avion?

**Mme Kirsten Brazier:** Oui.

**M. Brian Jean:** Bien.

Quel type d'avion?

**Mme Kirsten Brazier:** Un hydravion Beechcraft 18.

**M. Brian Jean:** Bien.

Mais vous pensez qu'il y a des problèmes de sécurité au Canada. Sur quoi vous fondez-vous pour dire cela? C'est ça qui m'intéresse, car 11 exploitants et 27 avions ont fait l'objet d'une inspection dans votre région et on n'a découvert que des infractions mineures. J'essaye donc de comprendre sur quoi repose l'information que vous avez donnée aujourd'hui et sur quoi reposent vos plaintes?

**Mme Kirsten Brazier:** Nous avons l'expérience personnelle de ce secteur et, comme je l'ai dit, nous discutons avec nos collègues de tout le pays.

Donc, si Transports Canada a inspecté les dossiers de 11 exploitants de notre région, en les choisissant lui-même, et n'a découvert aucun problème, c'est peut-être, cela dit très respectueusement, qu'on n'a pas cherché assez bien. Cela dit, nous ne sommes pas Transports Canada et vous devriez peut-être interroger le ministère lui-même au sujet de ses conclusions sur la sécurité.

**M. Brian Jean:** Très bien.

À votre avis, quel est le rôle de Transports Canada? Vous avez affirmé — lors d'une entrevue avec CTV News, je crois — que chacun doit faire le travail qui lui revient. D'après vous, quel travail doit faire Transports Canada?

**Mme Kirsten Brazier:** Je ne pense pas avoir dit exactement ce que vous venez de mentionner mais il est vrai que nous avons dit que nous aimerions que Transports Canada fasse son travail, qui est de superviser.

• (1710)

**M. Brian Jean:** D'accord.

Quel est votre rôle dans ce contexte?

**Mme Kirsten Brazier:** De respecter les normes, ce que nous faisons et ce pourquoi nous avons obtenu notre certificat.

**M. Brian Jean:** Considérez-vous que la sécurité est une responsabilité commune, c'est-à-dire que la supervision doit être assurée par vous-même et Transports Canada?

**Mme Kirsten Brazier:** La sécurité est une responsabilité de l'industrie. Ce n'est pas quelque chose que Transports Canada peut imposer par voie législative, comme je l'ai déjà dit. C'est une attitude, c'est le partage des informations que nous demandons, c'est-à-dire les choses dont parlait aussi M. Rubin. Nous voulons avoir accès à nos données de sécurité afin de pouvoir les partager et de rehausser la sécurité. Donc, oui, c'est une responsabilité partagée mais pas nécessairement une chose que Transports Canada peut imposer par la loi.

**M. Brian Jean:** Puis-je faire une brève remarque, monsieur le président, pour préciser une information?

**Le président:** [*Inaudible*]... mais puis-je poser une question, si ça ne vous dérange pas? Vous devez évidemment avoir une assurance. La compagnie d'assurances vous impose-t-elle un processus rigoureux pour vérifier la sécurité de vos opérations? Ça se passe comment?

**Mme Kirsten Brazier:** Je ne sais pas si c'est pertinent ou non mais, quand nous avons voulu obtenir une assurance, nous sommes allés voir la compagnie qui assurait l'entreprise pour laquelle je travaillais auparavant et pour laquelle je pilotais cet avion.

Comme chef pilote, j'ai beaucoup d'heures de vol sur cet avion. Puisque nous lançons une nouvelle entreprise, avec un service de maintenance — dirigé par mon associé —, j'ai pensé qu'on comprendrait que la sécurité est importante pour nous puisque nous exploitons un service de maintenance en plus d'un service de transport aérien.

Aussi étrange que cela puisse paraître, la compagnie d'assurances ne s'est aucunement intéressée à nos informations sur la sécurité, elle ne s'est intéressée qu'à l'argent. En fin de compte, elle a refusé de nous assurer parce que nous étions une nouvelle entreprise. Elle tient compte des antécédents de la société et, évidemment, nous n'en avions pas puisque nous étions une nouvelle société. Elle est également censée tenir compte des antécédents de sécurité du pilote et, je touche du bois, je n'ai jamais commis d'infraction ni eu d'accident — je ne veux pas tenter le diable.

Nous faisons de notre mieux pour travailler en toute sécurité et...

**Le président:** La seule raison pour laquelle je vous pose cette question est que, si vous achetez une automobile, le vendeur doit vous remettre un certificat de sécurité pour que vous puissiez vous assurer. Je ne savais pas comment ça marchait dans votre secteur.

**Mme Kirsten Brazier:** J'étais peut-être naïve en pensant qu'une compagnie d'assurances, qui assure pour de très grosses sommes, voudrait savoir comment fonctionne l'entreprise. Comme Transports Canada ne semble pas particulièrement intéressé à voir comment les sociétés sont exploitées, je me disais que ça intéresserait peut-être une compagnie d'assurances.

**Le président:** Merci.

M. Zed a généreusement donné son temps à M. Bélanger.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je le partagerai peut-être aussi avec M. Bell. Nous verrons.

**Des voix:** Oh!

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je veux revenir sur la mise en œuvre des SGS parce que ça m'intrigue. Il n'y a pas de tels systèmes chez les petits exploitants mais il y en a à Air Canada. Y en a-t-il ailleurs maintenant?

**M. Richard Balnis:** Chez les RAC 705. Je regarde la brochure de Transports Canada et les transporteurs que je connais, dans cette catégorie, sont Air Canada, Air Transat et CalmAir. Ils en sont à la phase 2.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Prenons le cas d'Air Canada. Je suppose que Transports Canada s'adresse à la elle en lui demandant ou en lui ordonnant de faire telle ou telle chose.

Comment ça marche?

**M. Richard Balnis:** Transports Canada ne prend pas contact avec l'entreprise. Quand le ministère a établi son exemption, il a fixé un échéancier de trois ans : vous devez faire ceci pour telle date sinon nous allons vous retirer votre certificat d'exploitation.

Donc, l'exploitant se concentre sur la première étape puis il fait le nécessaire pour la deuxième et ensuite pour la troisième. À ce moment-là, Transports Canada décidera que le règlement est en application.

Je parle des exploitant existants, pas des nouveaux. Je ne sais pas grand-chose à leur sujet.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je suppose que la raison fondamentale pour laquelle on oblige les exploitants à instaurer un système de gestion de la sécurité est qu'on veut créer un environnement contribuant à une meilleure sécurité. Je suppose aussi — je ne le sais pas et je vous le demande — qu'on fait participer les divers éléments, comme les agents de bord, les pilotes, les équipes de maintenance, à l'instauration de cette culture de sécurité. Ai-je raison?

**M. Richard Balnis:** Curieusement — et c'est l'une de nos recommandations, la 11<sup>e</sup>, je crois — Transports Canada Aviation n'exige pas la participation des employés à la mise en œuvre des SGS. On nous a dit que ce ne serait pas correct, que ce serait illégal.

Par contre, si vous voyez comment les SGS ont été mis en œuvre dans le secteur ferroviaire, selon la brochure sur papier glacé de M. Julian, vous verrez qu'on exigeait la participation des travailleurs.

Les sociétés ne nous ont pas fait participer à la mise en œuvre et à la maintenance des SGS, ce qui est une manière bizarre d'instaurer une culture de la sécurité — imposée du haut vers le bas, sans contribution des employés, et en plus, selon nous, sans respecter nos droits au titre du Code. C'est un gros problème que nous avons tenté de porter à l'attention de Transports Canada.

• (1715)

**L'hon. Mauril Bélanger:** Voulez-vous parler seulement des agents de bord ou aussi des pilotes et des autres?

**M. Richard Balnis:** Je ne m'exprime ici qu'au nom des agents de bord. Nous avons trouvé à Air Canada, Air Transat et, maintenant, Calm Air un nouveau manuel de 90 pages qui a apparemment été approuvé par Transports Canada puisqu'il y a une page de signature du ministre — nous lui avons demandé s'il l'a approuvé — et qui contrevient à la partie II du Code canadien du travail.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Pouvez-vous le remettre au comité ou cela a-t-il déjà été fait?

**M. Richard Balnis:** Ce n'est pas dans la documentation, c'est un document de Calm Air.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Nous pourrions demander à cette société de venir témoigner.

**M. Richard Balnis:** Ce serait une excellente idée. Je vais vous donner la référence mais c'est un document de Calm Air.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Avant de donner 30 secondes à M. Bell, je voudrais obtenir une précision : les agents de bord n'ont pas participé collectivement mais certains l'ont-ils fait individuellement? Comment ça se passe? Comment les agents de bord peuvent-ils ensuite adhérer au SGS? Reçoivent-ils une note de service leur indiquant que c'est comme ça que les choses se feront à partir de maintenant?

**M. Richard Balnis:** En juin 2002, Air Canada a mis en œuvre une politique non punitive de rapports sur la sécurité. Nous avons essayé de négocier. Elle a négocié avec les pilotes mais pas avec les gens du fond de l'appareil. Le système a simplement été mis en application. Nous ne savons pas comment ça marche. Depuis un an et demi, nous sommes exclus de toutes les réunions de mise en application de la société.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Savez-vous si les agents de bord ou leurs représentants ont des réunions avec la direction, en présence d'inspecteurs de Transports Canada ou de gens qui sont responsables de superviser le SGS, s'il y en a à Air Canada? Y a-t-il eu de telles réunions?

**M. Richard Balnis:** Au siège d'Ottawa, parce que nous sommes allés à Transports Canada après avoir rencontré M. Cannon...

**L'hon. Mauril Bélanger:** Non, je parle de réunions chez Air Canada, où les agents de bord et la direction de la société parleraient de préoccupations, de difficultés, de succès, avec la présence d'un représentant de Transports Canada ou de quelqu'un ayant une fonction de supervision de la réglementation. Y a-t-il eu ce genre de réunions?

**M. Richard Balnis:** Pas depuis 18 mois.

Il y a eu des réunions présidées par Transports Canada pour amener les parties à collaborer au succès du système mais les inspecteurs n'étaient pas là parce qu'ils sont profondément en désaccord avec la manière dont c'est mis en œuvre. Toutefois, ce n'est pas ce que vous avez demandé. Je peux vous garantir que nous n'avons eu aucune réunion à ce sujet avec Air Canada au cours des 18 derniers.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Je m'adresse maintenant à vous, monsieur le président. Pensez-vous que nous pourrions demander à d'autres gens d'Air Canada, à des pilotes, à des équipes de maintenance, par exemple, de venir devant le comité?

**Le président:** Absolument, nous pouvons envoyer une lettre pour le leur demander.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Merci. J'aimerais que ce soit fait.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Watson, voulez-vous partager une minute avec M. Jean?

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Certainement.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur Watson, et merci, monsieur le président.

Tout d'abord, nous avons posé une question à Transports Canada et à d'autres fonctionnaires et on nous a dit qu'il faut plus de trois mois pour qu'un inspecteur inspecte un avion. Dans une inspection complète, il y a beaucoup de boulons, beaucoup de câbles, beaucoup de problèmes. Je crois comprendre que le SGS est un système dont les informations sont confidentielles. Le nom de la personne donnant les informations reste confidentiel, tout comme les informations elles-mêmes. Si les informations sont communiquées à Transports Canada, ce qui est en réalité le but même de l'opération, le ministère lance une vérification. Dans ce contexte, des inspecteurs vont sur place inspecter la société à partir des informations provenant du SGS. Ces informations sont divulguées sur demande. Est-ce bien ça, monsieur Rubin? J'aimerais avoir votre avis car c'est ce que nous a dit le ministère.

**M. Ken Rubin:** Transports Canada a envoyé le 3 novembre un courriel à tout son personnel — je l'ai obtenu grâce à la Loi sur l'accès à l'information et je peux le partager avec le comité. Voici ce qu'on y dit :

À moins de demande expresse du gestionnaire responsable, Application de la loi en aviation n'entreprendra plus d'enquête en cas de contravention commise par un titulaire de certificat de SGS.

Puis, plus loin :

Pour le moment, tous les dossiers ouverts du SIGAL concernant des vérifications de réglementation de SGS pour des titulaires de certificats de SGS doivent être fermés comme étant NF – Abandonné. En plus des autres informations SIGAL, il est important d'inclure les commentaires suivants...

• (1720)

**M. Brian Jean:** La question que je vous pose, monsieur Rubin — et je comprends ce que vous venez de lire —, est la suivante : si ce que j'ai dit correspond à la réalité, et le comité va évidemment essayer de le savoir, seriez-vous plus à l'aise avec le système si la divulgation publique était faite à l'étape de la vérification, à l'étape de l'inspection, après que des problèmes aient été identifiés par le SGS?

**M. Ken Rubin:** Vous formulez une hypothèse extraordinaire en supposant qu'il y aura d'autres vérifications. Même l'Organisation de l'aviation civile internationale n'a jamais été aussi loin en matière de gestion de la sécurité, c'est-à-dire en disant qu'il n'y aurait pas de divulgation publique. En outre...

**M. Brian Jean:** Je suis désolé, monsieur Rubin, vous ne répondez pas à ma question. Je vous ai posé cette question pour une raison et j'aimerais avoir une réponse.

**M. Ken Rubin:** Comment savez-vous, monsieur, qu'il y aura des vérifications alors que des directives ont été émises pour dire qu'il ne faut plus en faire pour le moment?

**M. Brian Jean:** Vous avez entendu dire tout à l'heure que le gouvernement proposera des amendements à ce sujet, et nous avons entendu que d'autres...

**M. Ken Rubin:** Eh bien, ce sera excellent. Je suis absolument en faveur...

**M. Brian Jean:** Je vous ai posé la question parce que je veux savoir ce que vous en pensez.

**M. Ken Rubin:** Si vous légalisez, tout comme ils essayent de légaliser...

**M. Brian Jean:** C'est notre pouvoir, monsieur.

**M. Ken Rubin:** Avec le projet de loi C-6, on essaye de légaliser les SGS. Moi, je demande pourquoi vous ne légalisez par les vérifications réglementaires et pourquoi vous ne légalisez par un système de sécurité dans les airs? Si c'était le cas, ce serait merveilleux.

Permettez-moi d'aborder autre chose. Le 17 octobre 1994, pourquoi le directeur général de la sécurité des systèmes de l'époque, M. Stewart, a-t-il dit ceci :

À partir de maintenant, les enquêtes de sécurité confidentielles ne seront pas communiquées à l'industrie ni aux clients internes de Transports Canada. Si une enquête est prévue dans votre secteur, il faut l'annuler sans autre préavis. J'en parlerai en détail durant notre atelier de la semaine prochaine à Toronto.

Pourquoi Transports Canada n'a-t-il pas tiré la leçon de l'expérience et n'a-t-il pas évité de répéter l'erreur en mettant en place un système dysfonctionnel et défaillant?

J'approuve sans réserve le rétablissement des vérifications de réglementation, si c'est ce que vous faites. C'est à ça que sert la réglementation.

**M. Brian Jean:** Je dois vous dire, monsieur Rubin, qu'il n'y avait pas de gouvernement conservateur en 1994 et que...

**Des voix:** Oh!

**M. Ken Rubin:** Ah, ça explique tout !

**Le président:** Monsieur Watson, vous avez 40 secondes.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président. Je ne sais pas ce que je peux faire en 40 secondes.

Madame Brazier, je veux revenir à votre exposé car il y a quelque chose qui me préoccupe. Vous dites que « l'alternative est simple pour les sociétés de notre secteur : enfreindre la loi et sacrifier la sécurité ou mettre la clé sous la porte ». Puis-je vous demander ce

que vous avez choisi? Est-ce honnêtement la situation dans laquelle vous vous trouvez?

**Mme Kirsten Brazier:** Voulez-vous voir nos bilans?

**M. Jeff Watson:** La concurrence est-elle si vive que votre seule alternative est de mettre la clé sous la porte ou d'enfreindre la loi?

**Mme Kirsten Brazier:** Je pense vous avoir donné un exemple assez clair et succinct de l'alternative. Nous aurons un choix à faire et nous verrons bien.

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

Je peux encore accorder une minute à chaque parti pour une brève question.

Monsieur Bell.

**M. Don Bell:** Je voudrais revenir sur les questions de M. Watson. J'allais aborder le même sujet sous un autre angle. À la deuxième page de votre lettre du 13 mars, au point 7, vous dites que « l'alternative est simple pour les sociétés de notre secteur : enfreindre la loi et sacrifier la sécurité ou mettre la clé sous la porte ». Votre choix a été une variante de cette alternative, c'est-à-dire que vous n'avez pas mis la clé sous la porte mais que vous avez accepté de perdre des clients parce que vous ne vouliez pas vous conformer.

C'est la phrase suivante que j'aime bien et que M. Watson n'a peut-être pas eu le temps de citer :

Nous essayons de créer une troisième option qui consisterait à modifier la loi et l'approche de Transports Canada afin que chacun puisse faire concurrence sur un pied d'égalité et en respectant la sécurité.

Vous n'aurez pas le temps de me le dire en une minute mais pourriez-vous nous donner quelques détails sur votre interprétation de la troisième solution? Pourriez-vous envoyer votre réponse au comité?

**Mme Kirsten Brazier:** Certainement mais je voudrais ajouter quelque chose — me donnez-vous 30 secondes?

Nous avons dit tout à l'heure que la chose la plus importante, et de loin, pour résoudre le problème que vous venez d'évoquer est de créer une fonction d'arbitrage. Ainsi, quand il y aura un problème d'interprétation de la loi, nous aurons quelqu'un à qui nous adresser. Quand un exploitant aura un problème concernant par exemple un inspecteur, une politique ou un ministère, quel que soit le cas, il pourra s'adresser à un agent indépendant pour obtenir une interprétation de la loi. Quand nous pourrions savoir exactement ce que veut dire la loi, il nous sera beaucoup plus facile de la respecter et de convaincre les autres de faire de même. Nous aurions peut-être plus d'inspecteurs s'il n'y avait pas de différends au sujet de la loi.

• (1725)

**M. Don Bell:** Vous le disiez dans votre lettre et il serait utile que vous le confirmiez par écrit.

**Mme Kirsten Brazier:** Certainement.

[Français]

**Le président:** Monsieur Laframboise.

**M. Mario Laframboise:** Merci beaucoup.

Je vais poursuivre dans le même vein, madame Brazier, parce que le gouvernement aurait tendance à implanter ses fameux organismes désignés. Or, dans le projet de loi, un organisme désigné est un organisme autorisé à agréer des personnes qui exercent des activités aéronautiques et, en conformité avec les normes, il peut à cet égard modifier, annoter, renouveler, suspendre ou annuler des agréments. Donc, le gouvernement aurait tendance à imposer à l'industrie la création de tels organismes.

Pensez-vous que dans votre industrie, dans votre secteur, il y a des organismes assez compétents qui pourraient agir comme des organismes désignés? Ou pensez-vous plutôt, comme moi, que Transports Canada devrait augmenter la surveillance, quitte à ce qu'il y ait un genre d'ombudsman pour vous, puisque ce que vous souhaitez, finalement, c'est qu'il y ait quelqu'un de neutre qui soit capable de transiger? Augmentons la surveillance, les inspections, créons un poste d'ombudsman, mais ne créons pas d'organismes désignés. C'est ce que j'aurais tendance à suggérer, parce que autrement, dans votre industrie, on vous imposerait quelqu'un. Pensez-vous qu'il y a dans votre secteur quelqu'un d'assez compétent pour être un organisme désigné?

[Traduction]

**Mme Kirsten Brazier:** Non, il n'y a pas de... Notre secteur est très diversifié. Malheureusement, nous avons tous ces problèmes et il n'y a pas assez de cohésion dans notre secteur pour créer une telle organisation. Voilà pourquoi nous avons besoin que le gouvernement fasse son travail.

Nous sommes en faveur de la création d'un poste de médiateur ou d'une fonction similaire pour résoudre nos problèmes. Nous n'avons pas besoin d'une organisation supplémentaire. Nous voulons que le ministère fasse son travail. Nous voulons quelqu'un à qui nous pouvons nous adresser en cas de litige.

Merci.

**Le président:** M. Julian, pour une minute.

**M. Peter Julian:** Je vous remercie du courage dont vous faites preuve.

Juste pour rétablir la vérité sur ce qu'a dit le juge Moshansky, je vais le citer : « La surveillance réglementaire n'est pas simplement réduite... le contrôle a été systématiquement démantelé en vertu du projet de loi C-6 ». Prétendre le contraire serait tout simplement fallacieux, c'est le moins qu'on puisse dire.

J'ai deux questions à poser, pour conclure les témoignages d'aujourd'hui.

Madame Brazier, vous avez dit qu'une des solutions pour vous serait d'enfreindre la loi et de sacrifier la sécurité. Est-ce que ce n'est pas parce que ce projet de loi a finalement pour effet de récompenser la mauvaise conduite? Il donne un avantage compétitif à ceux qui se moquent de la sécurité.

Monsieur Rubin, vous avez parlé de la fermeture des dossiers de sécurité. La semaine dernière, les bureaucrates nous ont dit que 100 dossiers sur des infractions graves ont été fermés. Ensuite, on nous a dit qu'ils n'ont pas été fermés mais simplement transférés ailleurs. Aucune preuve ne nous a été donnée qu'ils ont été transférés à qui que ce soit. Craignez-vous que la fermeture de ces dossiers signifie qu'il y a peut-être des problèmes de sécurité dont nous n'avons pas connaissance?

**Le président:** Très brièvement, s'il vous plaît.

**M. Ken Rubin:** Oui, j'ai noté que les collaborateurs du ministre avaient parlé d'une centaine de dossiers le 23 avril. Vers la fin, il a

proposé de les communiquer au comité. Je vous recommande vivement de le prendre au mot car, pour le moment, ces dossiers sont secrets.

Dans le document que j'ai obtenu, du 17 octobre 2006, on dit ceci :

Depuis la mise en œuvre et l'application de la politique des SGS il y a 18 mois, l'application de la loi à l'aviation a mené plus de 200 enquêtes en utilisant les SGS. De plus, beaucoup d'enquêtes sont actuellement en cours en utilisant la procédure des SGS.

Tous ces dossiers sont secrets. Si le comité pouvait les obtenir, cela nous aiderait beaucoup. Il faudrait qu'ils soient divulgués dans le cadre d'une séance publique et non pas à huis clos.

Pourquoi y a-t-il maintenant l'enquête Air India? Parce que les gens veulent savoir ce qui s'est passé. Le public veut savoir ce qui se passe actuellement dans le secteur aérien. N'attendons pas 20 ans, n'attendons pas qu'il y ait un accident. Remettons le train sur les rails.

**M. Ed Fast:** Merci.

Une très brève question, madame Brazier. Vous nous avez parlé de vos préoccupations concernant Transports Canada. Nous avons parlé un peu des SGS. Il est trop tôt pour les mettre en œuvre dans votre secteur. Avez-vous examiné le projet de loi C-6?

**Le président:** Une minute, monsieur Fast.

• (1730)

**Mme Kirsten Brazier:** Oui.

**M. Ed Fast:** S'applique-t-il à vous? S'applique-t-il à votre secteur? S'applique-t-il à votre société?

**Mme Kirsten Brazier:** Je ne suis malheureusement pas une experte au sujet du projet de loi C-6 et je ne saurais donc le décortiquer.

**M. Ed Fast:** Non, je ne vous demande pas de le décortiquer. Je vous demande simplement, puisque c'est du projet de loi C-6 que le comité est saisi, si votre société et votre secteur — les petits exploitants, les sociétés de taxi aérien — y seront assujettis. Qu'en pensez-vous?

**Mme Kirsten Brazier:** Non, je ne suis pas d'accord avec vous à ce sujet mais je doute qu'il me reste assez de temps pour vous donner une réponse exhaustive.

**M. Ed Fast:** Bien. On me dit que le projet de loi C-6 ne s'appliquera pas à votre société qui n'exploite qu'un appareil.

**Mme Kirsten Brazier:** On nous a dit que si.

**M. Richard Balnis:** Dans cette publication de Transports Canada, on parle de travail aérien, de taxi aérien et de services de navettes, la mise en œuvre étant prévue pour septembre 2008.

**M. Ed Fast:** Ce n'est pas encore en vigueur.

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

Comme vous pouvez le constater, la cloche a commencé à sonner.

Nous vous remercions d'être venus présenter vos points de vue au comité. Merci.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** M. Balnis a parlé d'enveloppes brunes mais il n'a pas confirmé qu'il allait nous les communiquer ni combien il en a reçu.

J'aimerais avoir son engagement qu'il nous en communiquera le contenu.

**M. Peter Julian:** Absolument pas. Rappel au règlement.

**M. Brian Jean:** Qu'avez-vous contre la reddition de comptes, Peter?

**M. Peter Julian:** C'est absurde.

**Le président:** 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.**